

DIRECTIVA 2014/47/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 3 de abril de 2014****relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Prevía consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

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 en carretera de los vehículos comerciales solo deben ser complementarias de las inspecciones periódicas.
- (4) En la Unión se han adoptado algunas normas y requisitos técnicos relativos a la seguridad de los vehículos y a las características en materia de medio ambiente. Es preciso velar, a través de un régimen de inspecciones técnicas en carretera imprevistas, por que los vehículos sigan siendo técnicamente aptos.
- (5) Las inspecciones técnicas en carretera son fundamentales para que los vehículos comerciales se mantengan durante toda su vida útil en excelentes condiciones de circular. Esas inspecciones contribuyen no solo a la seguridad vial y la reducción de las emisiones de los vehículos, sino también a evitar una competencia desleal en el transporte por carretera como resultado de unos niveles distintos de inspección entre Estados miembros.

⁽¹⁾ DO C 44 de 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ 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.

- (6) El Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ creó el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU). Este registro permite la interconexión de los registros electrónicos nacionales de empresas de transporte en toda la UE, de conformidad con las normas de la Unión sobre la protección de datos personales. El uso de ese sistema, gestionado por la autoridad competente de cada Estado miembro, facilita la cooperación entre Estados miembros.
- (7) La presente Directiva debe aplicarse a determinados vehículos comerciales con una velocidad nominal superior a 25 km/h de las categorías definidas en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾. Los Estados miembros, sin embargo, deben tener libertad para someter a inspecciones técnicas en carretera a vehículos no contemplados en la presente Directiva, o controlar otros aspectos del transporte por carretera, en particular los relacionados con los períodos de conducción y descanso, o el transporte de mercancías peligrosas.
- (8) Cada día se usan más tractores con ruedas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h en sustitución de los camiones en las actividades locales de transporte y para el transporte comercial por carretera. Su potencial de riesgo es comparable al de los camiones y, por lo tanto, los vehículos de esa categoría, que se utilizan predominantemente en vías públicas, deben recibir el mismo trato que los camiones en lo relativo a las inspecciones técnicas en carretera.
- (9) Los informes sobre la aplicación de la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ ponen claramente de manifiesto la importancia de las inspecciones técnicas en carretera. Durante el período 2009-2010, más de 350 000 vehículos sometidos a inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión estaban en tales condiciones que hubo que inmovilizarlos. Esos informes muestran también grandes diferencias entre los resultados de las inspecciones efectuadas en diferentes Estados miembros. En el período 2009-2010, el porcentaje correspondiente a algunas de las deficiencias detectadas comprendió desde el 2,1 % de todos los vehículos inspeccionados en un Estado miembro hasta el 48,3 % en otro. También se observaron grandes diferencias, de un Estado miembro a otro, en el número de inspecciones técnicas en carretera realizadas. Para equilibrar la situación, los Estados miembros deben comprometerse a realizar un número adecuado de inspecciones, proporcional al número de vehículos comerciales matriculados y/o circulando en su territorio.
- (10) Las furgonetas, en cuanto vehículos de la categoría N₁, y sus remolques no están sujetos a los mismos requisitos de seguridad vial a escala de la Unión que los vehículos comerciales pesados como, por ejemplo los relativos a las normas sobre tiempo de conducción, a la formación de conductores profesionales o a la instalación de dispositivos de limitación de la velocidad. Aunque no estén comprendidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, los Estados miembros deberían tener presentes estos vehículos de la categoría N₁ en sus estrategias de seguridad vial general e inspecciones técnicas en carretera.
- (11) Para evitar una carga y unos costes administrativos innecesarios y reforzar la eficacia de las inspecciones, las autoridades nacionales competentes deben poder decidir inspeccionar prioritariamente los vehículos explotados por empresas que no cumplen las normas de seguridad y protección del medio ambiente, y recompensar a los vehículos de transportistas responsables y preocupados por la seguridad y a los vehículos cuyo mantenimiento sea correcto, sometiéndolos a inspecciones menos frecuentes. La selección de vehículos para inspecciones técnicas en carretera basada en el perfil de riesgo de los operadores puede resultar una herramienta útil a efectos de controlar mejor y con más frecuencia a las empresas de alto riesgo.
- (12) Las inspecciones técnicas en carretera deben apoyarse mediante la utilización de un sistema de clasificación de riesgos. El Reglamento (CE) n° 1071/2009 exige a los Estados miembros que amplíen el sistema de clasificación de riesgos establecido en virtud de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, en relación con la aplicación de las normas sobre tiempo de conducción y períodos de descanso de los conductores de forma que

(1) Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

(2) 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).

(3) Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad (DO L 203 de 10.8.2000, p. 1).

(4) Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 del Consejo en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

abarque otros ámbitos especificados que tengan que ver con el transporte por carretera, incluido el control técnico para la circulación por carretera de los vehículos comerciales. Por consiguiente, la información relativa al número y la gravedad de las deficiencias detectadas en los vehículos deberá introducirse en el sistema de clasificación de riesgos establecido en virtud del artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE. Los Estados miembros deben poder decidir las disposiciones técnicas y administrativas adecuadas aplicables al funcionamiento de los sistemas de clasificación de riesgos. Conviene seguir examinando la eficacia y la armonización de los sistemas de clasificación de riesgos en el conjunto de la Unión.

- (13) El titular del certificado de matrícula y, en su caso, el operador del vehículo serán responsables de mantener el vehículo en condiciones aptas para la circulación.
- (14) Cuando realicen inspecciones técnicas en carretera, los inspectores actuarán independientemente y su decisión no estará afectada por ningún conflicto de intereses, incluidos los de carácter económico o personal, en particular en lo relativo al conductor, al operador o al titular del certificado de matrícula, que pudiera influir en la imparcialidad u objetividad de su decisión. La remuneración de los inspectores, por consiguiente, no deberá estar directamente relacionada con los resultados de las inspecciones técnicas en carretera. Esto no impedirá a los Estados miembros autorizar a un organismo privado la realización tanto de inspecciones técnicas en carretera más minuciosas como de reparaciones de vehículos, incluso en el mismo vehículo.
- (15) Las inspecciones técnicas en carretera deben consistir en una inspección inicial y a continuación, si resulta necesario, otras más minuciosas. En ambos casos, deben inspeccionarse todas las partes y sistemas pertinentes del vehículo. En aras de una mayor armonización de las inspecciones más minuciosas a escala de la Unión, deben introducirse, en relación con todos los elementos que puedan llegar a inspeccionarse, métodos y ejemplos de deficiencias recomendados, y su categorización en función de su gravedad.
- (16) La sujeción de la carga es fundamental para la seguridad vial. Por ello, la carga debe sujetarse de forma que resista cualquier aceleración que se produzca mientras circula el vehículo. Por motivos prácticos, deben tomarse las fuerzas generadas por dichas aceleraciones como valores límite a partir de las normas europeas. El personal que participe en las inspecciones de la sujeción de la carga debe poseer la formación adecuada.
- (17) Todas las partes implicadas en el proceso logístico, incluidos empaquetadores, cargadores, empresas de transporte, operadores y conductores, desempeñan un cometido a la hora de velar por que la carga vaya adecuadamente empaquetada y cargada en un vehículo apropiado.
- (18) En varios Estados miembros, los informes de las inspecciones técnicas en carretera se elaboran con medios electrónicos. En esos casos, debe entregarse al conductor una copia del informe. Todos los datos obtenidos durante las inspecciones técnicas en carretera deben transferirse a una base de datos común para todo el Estado miembro, de manera que la información pueda tratarse fácilmente y transferirse sin cargas administrativas adicionales.
- (19) A fin de reducir la carga burocrática de las autoridades de inspección, los informes sobre las inspecciones técnicas en carretera iniciales, incluidas las relativas a vehículos matriculados en terceros países, deben limitarse a la información esencial, señalando que se ha efectuado un control en un vehículo concreto y los resultados de ese control. Solo se precisará un informe pormenorizado cuando se realice una inspección más minuciosa después de la inspección inicial.
- (20) La Comisión debe examinar la posibilidad de combinar el modelo de informe previsto en el anexo IV con otros informes.
- (21) El recurso a unidades móviles de inspección reduce los retrasos y el coste para los operadores, ya que de ese modo es posible efectuar directamente en la carretera inspecciones más minuciosas. Esas inspecciones más minuciosas pueden realizarse también en los centros de inspección técnica más cercanos y en las instalaciones de inspección en carretera designadas.

- (22) El personal que realice inspecciones técnicas en carretera debe poseer la formación o la cualificación adecuadas, incluida la necesaria para efectuar inspecciones visuales eficientemente. Los inspectores encargados de efectuar esas inspecciones técnicas en carretera más profundas deben tener, por lo menos, las mismas competencias y cumplir los mismos requisitos que los que realizan las inspecciones técnicas previstas en la Directiva n° 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. Los Estados miembros deben exigir que los inspectores que efectúen las inspecciones en instalaciones de inspección designadas o que utilicen unidades móviles de inspección cumplan estos requisitos o requisitos equivalente aprobados por la autoridad competente.
- (23) A fin de reducir el coste derivado de la utilización de equipo técnico para una inspección técnica en carretera más minuciosa, los Estados miembros podrán exigir el pago cuando se hayan detectado deficiencias. El importe de ese pago será razonable y proporcionado.
- (24) La cooperación y el intercambio de mejores prácticas entre Estados miembros son fundamentales para una mayor armonización del sistema de inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión. Por esa razón, los Estados miembros deben cooperar, en su caso, más estrechamente, incluso durante las actividades operativas. Esa cooperación debe traducirse en la organización periódica de inspecciones técnicas en carretera concertadas.
- (25) Para un intercambio de información eficaz entre los Estados miembros, conviene designar en cada uno de ellos un punto de contacto con otras autoridades competentes. Dicho punto de contacto debe, además, recopilar las estadísticas pertinentes. Además, los Estados miembros deben aplicar una estrategia nacional coherente para hacer cumplir la normativa en su territorio, y deben poder designar a un órgano encargado de coordinar la aplicación de esa estrategia. Las autoridades competentes de cada Estado miembro deben establecer procedimientos que determinen los plazos y el contenido de la información que habrá que comunicar.
- (26) Cuando se designen los puntos de contacto, se deben respetar las disposiciones constitucionales y el nivel de competencias resultante.
- (27) Para efectuar un seguimiento del régimen de inspecciones técnicas en carretera en la Unión, los Estados miembros deben comunicar a la Comisión, antes del 31 de marzo de 2021 y a partir de entonces cada dos años antes del 31 de marzo, los resultados de esas inspecciones. La Comisión debe transmitir los datos obtenidos al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (28) Con el fin de minimizar la pérdida de tiempo para las empresas y los conductores y aumentar la eficiencia general de los controles en carretera, se debe alentar la realización de inspecciones técnicas en carretera, paralelamente a verificaciones de la conformidad con la legislación en materia social en el ámbito del transporte por carretera, en particular, el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, la Directiva 2006/22/CE y el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo ⁽³⁾.
- (29) Los Estados miembros deben fijar el régimen de sanciones aplicable a las infracciones a la presente Directiva y velar por su ejecución. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. Los Estados miembros deben prever, en particular, medidas apropiadas para abordar la falta de cooperación de un conductor o un operador con el inspector y la utilización no autorizada de un vehículo con deficiencias peligrosas.
- (30) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ 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 (véase la página 51 del presente Diario Oficial).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

⁽⁴⁾ 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).

- (31) La Comisión no debe adoptar actos de ejecución relativos a los procedimientos de notificación de los vehículos que presenten deficiencias graves o peligrosas a los puntos de contacto de los Estados miembros de matriculación ni al formato de la información sobre los vehículos inspeccionados recogida por los Estados miembros que se comunica a la Comisión cuando el Comité constituido de conformidad con la presente Directiva no emita dictamen sobre el proyecto de acto de ejecución presentado por la Comisión.
- (32) A fin de actualizar, llegado el caso, el artículo 2, apartado 1, y el anexo IV, punto 6, sin perjuicio del ámbito de aplicación de la presente Directiva, actualizar el anexo II, punto 2, en lo relativo a los métodos, y adaptar el anexo II, punto 2, en lo relativo a la lista de elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de error y la valoración de las deficiencias, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (33) 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 en carretera 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 establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (34) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos 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.
- (35) La presente Directiva desarrolla el actual régimen de inspecciones técnicas en carretera, actualiza los requisitos técnicos de la Directiva 2000/30/CE e incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/379/UE de la Comisión ⁽¹⁾. En consecuencia, procede derogar la Directiva 2000/30/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

Objeto

Con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente, la presente Directiva establece requisitos mínimos para un régimen de inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulen en el territorio de los Estados miembros.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los vehículos comerciales con una velocidad nominal superior a 25 km/h pertenecientes a las siguientes categorías, definidas en la Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ y en la Directiva 2007/46/CE y:

- a) vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de personas y sus equipajes, con más de ocho plazas además de la del conductor – vehículos de las categorías M₂ y M₃;

⁽¹⁾ Recomendación 2010/379/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas en carretera (de vehículos comerciales) efectuadas de conformidad con la Directiva 2000/30/CE (DO L 173 de 8.7.2010, p. 97).

⁽²⁾ 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).

- b) vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías N₂ y N₃;
- c) remolques diseñados y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para el alojamiento de personas, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías O₃ y O₄;
- d) tractores de ruedas de la categoría T5 utilizados principalmente en vías públicas para el transporte comercial por carretera, con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h.

2. La presente Directiva no afectará al derecho de los Estados miembros a realizar inspecciones técnicas en carretera de vehículos no recogidos en el ámbito de aplicación de la misma, como los vehículos comerciales ligeros de la categoría N₁ con un peso no superior a 3,5 toneladas, ni a controlar otros aspectos del transporte por carretera y la seguridad vial o a efectuar inspecciones en lugares distintos de las vías públicas. La presente Directiva no impedirá en modo alguno a los Estados miembros limitar el uso de determinados tipos de vehículos a determinadas partes de su red vial por motivos de seguridad vial.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva únicamente, 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) «carga»: todas las mercancías que normalmente se transportarían en o sobre la parte del vehículo diseñada para soportar una carga y que no estén fijadas a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajones, cajas móviles o contenedores;
- 6) «vehículo comercial»: un vehículo de motor y su remolque o semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercancías o pasajeros con fines comerciales, como el transporte por cuenta ajena o el transporte por cuenta propia, u otros fines profesionales;
- 7) «vehículo matriculado en un Estado miembro»: vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro;
- 8) «titular del certificado de matrícula»: la persona física o jurídica a cuyo nombre esté matriculado el vehículo;
- 9) «empresa»: una empresa conforme a la definición del artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n° 1071/2009;
- 10) «inspección técnica en carretera»: inspección técnica imprevista de un vehículo comercial efectuada por las autoridades competentes de un Estado miembro o bajo su supervisión directa;

- 11) «vía pública»: una vía de utilidad pública general, como las vías urbanas, regionales o nacionales, autopistas;
- 12) «inspección técnica»: una inspección de conformidad con el artículo 3, punto 9, de la Directiva 2014/45/UE;
- 13) «certificado de inspección técnica»: un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene los resultados de la inspección técnica;
- 14) «autoridad competente»: una autoridad u organismo público al que un Estado miembro confía la gestión del sistema de inspecciones técnicas en carretera, e incluso, cuando proceda, la realización de dichas inspecciones;
- 15) «inspector»: una persona autorizada por un Estado miembro o su autoridad competente para realizar inspecciones técnicas en carretera iniciales y/o inspecciones técnicas en carretera más minuciosas;
- 16) «deficiencias»: fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera;
- 17) «inspección técnica en carretera concertada»: una inspección técnica en carretera emprendida conjuntamente por las autoridades competentes de dos o más Estados miembros;
- 18) «operador»: una persona física o jurídica que explota un vehículo como propietario o que está autorizado a explotar el vehículo por su propietario;
- 19) «unidad móvil de inspección»: un sistema transportable del equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas en carretera más minuciosas y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas en carretera más minuciosas;
- 20) «instalación de inspección en carretera designada»: un área fija para la realización de inspecciones técnicas en carretera iniciales o más minuciosas que puede estar provista de equipo permanente de inspección.

CAPÍTULO II

RÉGIMEN DE INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA Y OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 4

Régimen de inspección técnica en carretera

El régimen de inspección técnica en carretera consistirá en inspecciones técnicas en carretera iniciales, como se indica en el artículo 10, apartado 1, e inspecciones técnicas en carretera más minuciosas, como señala el artículo 10, apartado 2.

Artículo 5

Porcentaje de vehículos por inspeccionar

1. En el caso de los vehículos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letras a), b) y c), cada año el número total de inspecciones técnicas en carretera iniciales en la Unión corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos de dichos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros.
2. Cada Estado miembro procurará realizar un número adecuado de inspecciones técnicas en carretera iniciales, proporcional al número total de aquellos de tales vehículos que estén matriculados en su territorio.
3. Se comunicará a la Comisión la información sobre los vehículos inspeccionados, de conformidad con el artículo 20, apartado 1.

Artículo 6

Sistema de clasificación de riesgos

Respecto de los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 1, letras a), b) y c), los Estados miembros velarán por que aquella información establecida en el anexo II y, cuando sea aplicable, el anexo III, relativa al número y la gravedad de las deficiencias detectadas en vehículos explotados por cada empresa se introduzca en el sistema de clasificación de riesgos establecido en virtud del artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE. Para la atribución de perfiles de riesgo a las empresas, los Estados miembros podrán utilizar los criterios previstos en el anexo I. Dicha información se utilizará para controlar a las empresas con una clasificación de riesgo alto de forma más estricta y con mayor frecuencia. Ese sistema de clasificación de riesgos será gestionado por las autoridades competentes de los Estados miembros.

A efectos de la aplicación del párrafo primero, el Estado miembro de matriculación utilizará la información recibida de otro Estado miembro en virtud del artículo 18, apartado 1.

Los Estados miembros podrán permitir la realización de inspecciones técnicas en carretera adicionales de carácter voluntario. La información relativa al cumplimiento de los requisitos de inspección resultante de las inspecciones voluntarias podrá tenerse en cuenta para mejorar el perfil de riesgo de las empresas.

Artículo 7

Responsabilidades

1. Los Estados miembros exigirán que se lleve en el vehículo, si se dispone de ellos, el certificado de inspección técnica correspondiente a la última inspección técnica periódica o una copia del mismo o, en caso de certificado de inspección técnica expedido por medios electrónicos, una impresión original o compulsada de dicho certificado, y el informe de la última inspección técnica en carretera. Los Estados miembros podrán autorizar a sus autoridades a aceptar justificantes electrónicos de estas inspecciones cuando dicha información sea accesible.
2. Los Estados miembros exigirán a las empresas y a los conductores de un vehículo sometido a una inspección técnica en carretera que cooperen con los inspectores y les faciliten el acceso al vehículo, a sus partes y a toda la documentación pertinente a fines de la inspección.
3. Los Estados miembros velarán por que se defina la responsabilidad de las empresas de mantener sus vehículos en condiciones seguras para circular, sin perjuicio de la responsabilidad de sus conductores.

Artículo 8

Inspectores

1. A la hora de seleccionar los vehículos para someterlos a una inspección técnica en carretera y de efectuar esa inspección, los inspectores no ejercerán ninguna discriminación por razón de nacionalidad del conductor o de país de matriculación o puesta en circulación del vehículo.
2. A la hora de realizar una inspección técnica en carretera, los inspectores no tendrán ningún conflicto de intereses que pudiera influir en la imparcialidad y objetividad de su decisión.
3. La remuneración de los inspectores no guardará relación directa con el resultado de las inspecciones técnicas iniciales o las inspecciones técnicas en carretera más minuciosas.
4. Las inspecciones técnicas en carretera más minuciosas las efectuarán inspectores que cumplan los requisitos mínimos en materia de competencias y formación previstos en el artículo 13 y en el anexo IV de la Directiva 2014/45/UE. Los Estados miembros podrán disponer que los inspectores que efectúen las inspecciones en instalaciones de inspección designadas o que utilicen unidades móviles de inspección cumplan estos requisitos o requisitos equivalentes aprobados por la autoridad competente.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN

Artículo 9

Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección técnica en carretera inicial

A la hora de seleccionar los vehículos que van a ser objeto de una inspección técnica en carretera inicial, los inspectores podrán dar prioridad a los explotados por empresas con un perfil de riesgo alto a que se refiere la Directiva 2006/22/CE. Podrán seleccionarse asimismo para inspección otros vehículos al azar o si se sospecha que presentan un riesgo para la seguridad vial o el medio ambiente.

Artículo 10

Objeto de las inspecciones técnicas en carretera y métodos aplicados

1. Los Estados miembros velarán por que los vehículos seleccionados conforme a lo indicado en el artículo 9 sean objeto de una inspección técnica en carretera inicial.

En la inspección técnica en carretera inicial de un vehículo, el inspector:

- a) comprobará el último certificado de inspección técnica y el informe de inspección técnica en carretera, si están disponibles, o justificantes electrónicos de estos, que deben conservarse a bordo del vehículo de conformidad con el artículo 7, apartado 1;
- b) podrá realizar una inspección ocular del estado técnico del vehículo;
- c) podrá realizar una inspección ocular de la sujeción de la carga del vehículo de conformidad con el artículo 13;
- d) podrá efectuar controles técnicos por cualquier método que se estime apropiado. Tales controles técnicos podrán efectuarse para justificar una decisión de someter el vehículo a una inspección técnica en carretera más minuciosa o para solicitar que se subsanen sin demora las deficiencias, de conformidad con lo establecido en el artículo 14, apartado 1.

Si en el informe de la inspección técnica en carretera anterior se hubieran consignado deficiencias, el inspector verificará si han sido subsanadas.

2. Sobre la base de los resultados de la inspección inicial, el inspector decidirá si el vehículo o su remolque deben someterse a una inspección en carretera más minuciosa.

3. Las inspecciones técnicas en carretera más minuciosas cubrirán aquellos elementos enumerados en el anexo II que se consideren necesarios y pertinentes y tendrán en cuenta, en particular, la seguridad de frenos, neumáticos, ruedas, chasis y emisiones contaminantes, así como los métodos recomendados para la inspección de dichos elementos.

4. Si en el certificado de inspección técnica o en el informe de inspección en carretera se indica que, a lo largo de los tres meses precedentes, se ha inspeccionado uno de los elementos enumerados en el anexo II, el inspector se abstendrá de controlarlo, salvo si está justificado por una deficiencia evidente.

Artículo 11

Instalaciones de inspección

1. Las inspecciones técnicas en carretera más minuciosas se llevarán a cabo utilizando una unidad móvil, una instalación de inspección en carretera designada o se realizarán en un centro de inspección a que se refiere la Directiva 2014/45/UE.

2. Si las inspecciones más minuciosas van a realizarse en un centro de inspección técnica o en una instalación de inspección en carretera designada, estas se realizarán con la mayor prontitud en uno de los centros o instalaciones practicables más próximos.

3. Las unidades móviles de inspección y las instalaciones de inspección en carretera designadas estarán provistas del equipo adecuado para efectuar una inspección técnica en carretera más minuciosa, incluido el equipo necesario para evaluar el estado de los frenos y la eficiencia de frenado, la dirección, la suspensión y las emisiones contaminantes del vehículo, según sea necesario. Cuando las unidades móviles de inspección o las instalaciones de inspección en carretera designadas no estén provistas del equipo necesario para inspeccionar un elemento indicado en una inspección inicial, el vehículo será dirigido a un centro de inspección donde pueda procederse a una inspección minuciosa de dicho elemento.

Artículo 12

Evaluación de las deficiencias

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, el anexo II ofrece una lista de posibles deficiencias, junto con su categoría de gravedad, que debe utilizarse en las inspecciones técnicas en carretera.

2. Las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera 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 inmediato y directo para la seguridad vial o que tienen un impacto en el medio ambiente.

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 deficiencias graves en las mismas materias de inspección, de las que se enumeran en el ámbito de la inspección técnica en carretera a que se refiere el anexo II, punto 1, podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si se considera que el efecto combinado de dichas deficiencias constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

Artículo 13

Inspección de la sujeción de la carga

1. Durante una inspección en carretera se podrá someter un vehículo a inspección de la sujeción de su carga de acuerdo con lo dispuesto en el anexo III, a fin de comprobar que la carga está sujeta de forma que no interfiera con la conducción segura, ni suponga un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente. Se pueden realizar inspecciones para comprobar que en todas las situaciones de funcionamiento del vehículo, incluidas las situaciones de emergencia y las maniobras de arranque cuesta arriba:

— el cambio de posición de las cargas entre sí, contra las paredes o las superficies del vehículo sea mínimo, y

— las cargas no puedan salirse del espacio de carga ni desplazarse fuera de la superficie de carga.

2. Sin perjuicio de los requisitos aplicables al transporte de determinadas categorías de mercancías, como las cubiertas por el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) ⁽¹⁾, la sujeción de la carga y la inspección de la sujeción de la carga podrán efectuarse de conformidad con los principios y, cuando proceda, las normas establecidas en el anexo III, sección I. Podrá utilizarse la última versión de las normas establecidas en el anexo III, sección I, punto 5.

⁽¹⁾ Incorporado al Derecho de la Unión mediante la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13), modificada, entre otras, por la Directiva 2012/45/UE de la Comisión (DO L 332 de 4.12.2012, p. 18).

3. Asimismo podrán aplicarse los procedimientos de seguimiento previstos en el artículo 14 en caso de deficiencias graves o peligrosas en relación con la sujeción de la carga.
4. Los Estados miembros dispondrán que el personal que participe en las inspecciones de la sujeción de la carga reciba la formación adecuada para ese fin.

Artículo 14

Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas

1. Sin perjuicio del artículo 14, apartado 3, los Estados miembros dispondrán que toda deficiencia grave o peligrosa detectada en una inspección o inicial o en una inspección más minuciosa, sea subsanada antes de que el vehículo vuelva a ser usado en las vías públicas.
2. Si el vehículo está matriculado en el Estado miembro donde se ha realizado la inspección técnica en carretera, el inspector podrá decidir someterlo a una inspección técnica completa en un plazo determinado. Si el vehículo está matriculado en otro Estado miembro, la autoridad competente podrá solicitar a la autoridad competente de ese otro Estado miembro, a través de los puntos de contacto mencionados en el artículo 17, que someta el vehículo a una nueva inspección técnica en carretera siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 18, apartado 2. Cuando se detecten deficiencias graves o peligrosas en un vehículo matriculado fuera de la Unión, los Estados miembros podrán decidir informar a la autoridad competente del país de matriculación del vehículo.
3. Si una deficiencia requiere un arreglo pronto o inmediato, debido a que supone un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial, el Estado miembro o la autoridad competente dispondrán que el uso del vehículo sea restringido o prohibido hasta que esas deficiencias hayan sido subsanadas. Se podrá autorizar a ese vehículo a circular hasta uno de los talleres más próximos donde puedan subsanarse esas deficiencias, a condición de que se reparen las que sean peligrosas, de manera que pueda llegar a ese taller, y de que no presente un riesgo inmediato para la seguridad de sus ocupantes o de otros usuarios de la vía pública. Si las deficiencias no requieren una subsanación inmediata, el Estado miembro o la autoridad competente podrán fijar las condiciones y el plazo con arreglo a los que podrá usarse el vehículo antes de que sea subsanada la deficiencia.

Cuando el vehículo no pueda ser reparado de forma que pueda llegar al taller, el vehículo podrá ser trasladado hasta un lugar disponible donde pueda ser repararse.

Artículo 15

Tasas de inspección

Cuando en una inspección más minuciosa se detecten deficiencias, los Estados miembros podrán imponer el pago de una tasa razonable y proporcionada, que guarde relación con el coste de realizar esa inspección.

Artículo 16

Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones técnicas en carretera

1. Respecto de cada inspección técnica en carretera inicial se comunicará a la autoridad competente la información siguiente:
 - a) el país de matriculación del vehículo;
 - b) la categoría de vehículo;
 - c) el resultado de la inspección técnica en carretera inicial.
2. Una vez terminada una inspección más minuciosa, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IV. Los Estados miembros velarán por que el conductor del vehículo reciba una copia del informe de inspección.
3. El inspector comunicará a la autoridad competente, en un plazo razonable, los resultados de las inspecciones técnicas en carretera más detalladas. La autoridad competente, de conformidad con la legislación aplicable en materia de protección de datos, conservará esa información por lo menos durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.

CAPÍTULO IV

COOPERACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Artículo 17

Designación de un punto de contacto

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto responsable de:
 - la coordinación con los puntos de contacto designados por los demás Estados miembros en relación con las medidas adoptadas con arreglo al artículo 18,
 - la transmisión a la Comisión de los datos a que se refiere el artículo 20,
 - asegurar, si procede, cualquier otro intercambio de información y asistencia con los puntos de contacto de otros Estados miembros.
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 18

Cooperación entre Estados miembros

1. Cuando en un vehículo no matriculado en el Estado miembro donde haya sido objeto de inspección se detecten deficiencias graves o peligrosas o deficiencias que den lugar a la restricción o la prohibición de su utilización, el punto de contacto notificará los resultados de esa inspección al punto de contacto del Estado miembro de matriculación del vehículo. En esa notificación se indicarán los elementos del informe de inspección en carretera previstos en el anexo IV, que se comunicarán preferentemente por medio del registro electrónico nacional mencionado en el artículo 16 del Reglamento (CE) n° 1071/2009. La Comisión adoptará, mediante el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 23, apartado 2, normas detalladas sobre los procedimientos de notificación de los vehículos que presenten deficiencias graves o peligrosas al punto de contacto del Estado miembro de matriculación.
2. Cuando en un vehículo se detecten deficiencias graves o peligrosas, el punto de contacto del Estado miembro donde se haya realizado la inspección podrá solicitar a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación, a través del punto de contacto de este último, que adopte las medidas de seguimiento adecuadas, por ejemplo someterlo a otra inspección técnica, conforme a lo previsto en el artículo 14.

Artículo 19

Inspecciones técnicas en carretera concertadas

Cada año, los Estados miembros organizarán periódicamente actividades concertadas de inspección en carretera. Los Estados miembros combinarán esas actividades con las previstas en el artículo 5 de la Directiva 2006/22/CE.

Artículo 20

Comunicación de información a la Comisión

1. Antes del 31 de marzo de 2021 y a partir de entonces cada dos años antes del 31 de marzo los Estados miembros comunicarán a la Comisión, por medios electrónicos, los datos recogidos durante los dos años civiles anteriores sobre los vehículos inspeccionados en su territorio. Esos datos deben referirse a lo siguiente:
 - a) número de vehículos inspeccionados;
 - b) la categoría de vehículos inspeccionados;
 - c) el país de matriculación de cada vehículo inspeccionado;

- d) en el caso de inspecciones más minuciosas, los ámbitos controlados y los elementos no conformes, con arreglo al anexo IV, punto 10.

El primer informe corresponderá al período de dos años que comienza el 1 de enero de 2019.

2. La Comisión adoptará, siguiendo el procedimiento de examen previsto en el artículo 23, apartado 2, normas detalladas sobre el formato en que se habrán de comunicar los datos a que se refiere el apartado 1. Hasta que se establezcan esas normas, se utilizará el formulario estándar de notificación establecido en el anexo V.

La Comisión transmitirá los datos obtenidos al Parlamento Europeo y al Consejo.

CAPÍTULO V

ACTOS DELEGADOS Y ACTOS DE EJECUCIÓN

Artículo 21

Actos delegados

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 22, a fin de:

- actualizar, en su caso, el artículo 2, apartado 1, y el anexo IV, punto 6, para reflejar adecuadamente los cambios introducidos en las categorías de vehículos como consecuencia de modificaciones de la legislación a que se refiere ese artículo, sin afectar al ámbito de aplicación de la presente Directiva,
- actualizar el anexo II, punto 2, en lo relativo a los métodos, en caso de que se llegue a disponer de métodos más eficientes y eficaces, sin ampliar la lista de elementos que objeto de inspección,
- adaptar el anexo II, punto 2, 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 error y la valoración de las deficiencias, en caso de modificarse los requisitos obligatorios para la homologación en la legislación de la Unión en materia de seguridad o de medio ambiente.

Artículo 22

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 21 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 21 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 21 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 23***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Inspección Técnica al que se refiere la Directiva 2014/45/UE. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Si el Comité no emite dictamen alguno, 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 VI

DISPOSICIONES FINALES*Artículo 24***Informes**

1. A más tardar el 20 de mayo de 2016, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva. En el informe se analizará, en particular, su efecto en materia de mejora de la seguridad vial, así como la rentabilidad de una eventual inclusión de las categorías de vehículos N₁ y O₂ en el ámbito de la presente Directiva.
2. A más tardar el 20 de mayo de 2022, 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 a la eficacia y la armonización de los sistemas de clasificación de riesgos, especialmente en la definición de un perfil de riesgo equiparable entre las diferentes empresas de que se trate. Este informe irá acompañado de una evaluación de impacto pormenorizada, en la que se analicen los costes y beneficios en toda la Unión. Se facilitará esa evaluación de impacto al Parlamento Europeo y al Consejo al menos seis meses antes de la eventual presentación, en su caso, de una propuesta legislativa para incluir nuevas categorías de vehículos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

*Artículo 25***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 26***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 dispuesto en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Los Estados miembros aplicarán dichas disposiciones a partir del 20 de mayo de 2018.

En relación con el sistema de clasificación de riesgos a que se refiere el artículo 6 de la presente Directiva, los Estados miembros aplicarán dichas disposiciones a partir del 20 de mayo de 2019.

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 27***Derogación**

Queda derogada la Directiva 2000/30/CE con efectos a partir del 20 de mayo de 2018.

*Artículo 28***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 29***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

ELEMENTOS DEL SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE RIESGOS

El sistema de clasificación de riesgos proporcionará la base para una selección específica de vehículos explotados por empresas con un mal historial en cuanto al cumplimiento de los requisitos de mantenimiento e inspección técnica. Tendrá en cuenta los resultados tanto de las inspecciones técnicas periódicas como de las inspecciones técnicas en carretera.

El sistema de clasificación de riesgos tomará en consideración los parámetros siguientes para determinar la clasificación de riesgos que se atribuye a cada empresa:

- Número de deficiencias
- Gravedad de las deficiencias
- Número de inspecciones técnicas en carretera o de inspecciones técnicas periódicas y voluntarias
- Factor temporal

1. Las deficiencias se ponderarán en función de su gravedad, aplicándose los factores siguientes:

- Deficiencia peligrosa = 40
- Deficiencia grave = 10
- Deficiencia menor = 1

2. La evolución en la situación de una empresa (de un vehículo) se reflejará ponderando menos los resultados (deficiencias) de inspecciones más antiguas, y más los resultados de inspecciones más recientes, utilizando los factores siguientes:

- Año 1 = últimos 12 meses = factor 3
- Año 2 = meses 13-24 = factor 2
- Año 3 = meses 25-36 = factor 1

Estos factores solo se utilizarán para calcular la clasificación de riesgos general.

3. La clasificación de riesgos se calculará utilizando las fórmulas siguientes:

a) Fórmula para la clasificación de riesgos general:

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

donde

RR = resultado de la clasificación de riesgos general

D_{Yi} = total de los defectos en los años 1, 2, 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ en el año 1

$\#...$ = Número de ...

DD = Deficiencias peligrosas («Dangerous Deficiencies»)

MaD = Deficiencias graves («Major Deficiencies»)

MiD = Deficiencias leves («Minor Deficiencies»)

C = Controles (inspecciones técnicas en carretera o inspecciones técnicas periódicas y voluntarias) en los años 1, 2, 3

b) Fórmula para la calificación de riesgos anual:

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

donde

AR = resultado para el riesgo anual

#... = Número de ...

DD = Deficiencias peligrosas («Dangerous Deficiencies»)

MaD = Deficiencias graves («Major Deficiencies»)

MiD = Deficiencias leves («Minor Deficiencies»)

C = Controles (inspecciones técnicas en carretera o inspecciones técnicas periódicas y voluntarias)

El riesgo anual se utilizará para evaluar la evolución de la empresa a lo largo de los años.

La clasificación de las empresas (vehículos) en función de la clasificación de riesgos general se realizará de tal forma que puedan distribuirse así:

— < 30 % riesgo bajo

— 30 % – 80 % riesgo medio

— > 80 % riesgo alto.

ANEXO II

ÁMBITO DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA**1. MATERIAS DE INSPECCIÓN**

- 0) Identificación del vehículo
- 1) Equipo 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) Equipos diversos
- 8) Emisiones contaminantes
- 9) Inspecciones adicionales para los vehículos de transporte de personas de las categorías M₂ y M₃

2. REQUISITOS DE LA INSPECCIÓN

Los elementos que solo se pueden inspeccionar mediante la utilización de equipos se marcan con una (E).

Los elementos que solo se pueden inspeccionar en cierta medida sin la utilización de equipos se marcan con una (+ E).

Que un método de inspección figure como visual significa que, además de visualizar los elementos en cuestión, el inspector deberá también, si procede, tocar, analizar el ruido emitido o inspeccionarlos de cualquier otra manera apropiada que no suponga la utilización de equipos.

Las inspecciones técnicas en carretera podrán referirse a los elementos enumerados en el cuadro 1 en el que se incluyen los métodos recomendados para llevarlas a cabo. Nada de lo dispuesto en el presente anexo impedirá que los inspectores utilicen cuando sea preciso equipos adicionales como una plataforma elevada o un foso.

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. La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes respectivos de dicho vehículo corresponden a los requisitos de seguridad y medioambientales exigidas vigentes en el momento de su homologación, o, en su caso, en el momento de su adaptación.

Si el diseño del vehículo no permitiera la aplicación de los métodos de inspección recogidos en el presente anexo, la inspección se llevará a cabo de conformidad con los métodos de inspección recomendados aceptados por las autoridades competentes.

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

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

La inspección abarcará todos aquellos elementos que se consideren necesarios y relevantes que se enumeran en el cuadro siguiente, teniendo en cuenta en particular la seguridad de los frenos, neumáticos, ruedas, chasis y emisiones contaminantes, así como los métodos recomendados en el mismo cuadro.

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
0. IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO					
0.1. Placas de matrícula (si lo precisan los requisitos ¹⁾)	Inspección visual	a) Placa(s) de matrícula no existente(s) o sujeta(s) tan deficientemente que es probable que se caiga(n).		X	
		b) Inscripción inexistente o ilegible.		X	
		c) No conformes con la documentación o los registros del vehículo.		X	
0.2. Número de serie o de identificación o del chasis del vehículo	Inspección visual	a) Inexistente o no puede encontrarse.		X	
		b) Incompleto, ilegible, claramente falsificado o no concuerda con los documentos del vehículo.		X	
		c) Documentos del vehículo ilegibles o errores administrativos.	X		
1. DISPOSITIVOS DE FRENADO					
1.1. Estado mecánico y funcionamiento					
1.1.1. Vástago del pedal/de la palanca de mano del freno de servicio	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Vástago demasiado ajustado.		X	
		b) Desgaste/holguras excesivas.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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. El freno no puede accionarse totalmente o está bloqueado.		X	X
		b) Retorno del freno inadecuado. Afecta a su función.	X	X	
		c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.		X	
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos	Inspección visual de los componentes a presión operativa normal. Comprobación del tiempo necesario para que la presión vacío/aire alcance un valor operativo seguro; funcionamiento del dispositivo de aviso, de la válvula de protección multicircuito y de la válvula limitadora de presión	a) Insuficiente presión/vacío para permitir al menos cuatro frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso). Al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso).		X	X
		b) Tiempo necesario para que se alcance un valor operativo seguro de presión o vacío demasiado largo según los requisitos ¹ .		X	
		c) La válvula de protección multicircuito o la válvula limitadora de presión no funciona.		X	
		d) Pérdida de aire que provoca un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles.		X	
		e) Daño externo que puede afectar al funcionamiento de los dispositivos de frenado. Rendimiento insuficiente del freno de socorro.		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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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	
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	
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	e) Funcionamiento incorrecto; el indicador de aviso señala anomalía.		X	
		a) Válvula dañada o pérdida de aire excesiva. 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. Afecta a su función.		X	X
1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos)	Desconexión y reconexión de todos los acoplamientos entre vehículo tractor y remolque	a) Válvula de paso o válvula de cierre automática defectuosa. Afecta a su función.	X		
				X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Válvula de paso o válvula insegura o montada incorrectamente. Afecta a su función.	X	X	
		c) Pérdidas excesivas. Afecta a su función.		X	X
		d) Funcionamiento incorrecto. Afecta al funcionamiento de los frenos.		X	X
1.1.9. Acumulador o depósito de presión	Inspección visual	a) Depósito ligeramente estropeado o ligeramente corroído. Depósito muy estropeado. Corroído o con pérdidas.	X	X	
		b) Dispositivo de vaciado inoperante.		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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		e) Ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando.	X		
		f) Testigo del líquido de frenos encendido o defectuoso.	X		
		g) Funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos.	X		
1.1.11. Tubos rígidos de los frenos	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
		b) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos).		X	
		Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).			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 o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos). Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).		X	X
		d) Tubos flexibles deformados por la presión. Cable dañado.		X	X
		e) Tubos flexibles porosos.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.13. Guarniciones para frenos	Inspección visual	a) Forro o guarnición desgastados (se alcanza la marca mínima).		X	
		Forro o guarnición desgastados (no es visible la marca mínima).			X
		b) Forro o guarnición manchados (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 rayado, agrietado, inseguro o fracturado.		X	X
		b) Tambor o disco manchado (aceite, grasa, etc.). Afecta seriamente al rendimiento del frenado.		X	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	

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	f) Movimientos anormales de las palancas o conexiones que indican un desajuste o un desgaste excesivo.		X	
		a) Accionadores agrietados o estropeados. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Accionadores con pérdidas. Afecta al rendimiento del frenado.		X	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 de los frenos (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 ¹ .	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. Afecta a su función.	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	
		b) Pérdida excesiva de aire o líquido de frenos. Afecta a la función del sistema.	X		
		c) Componentes inseguros o montados incorrectamente.		X	
		d) Modificaciones peligrosas de cualquier componente ³ . Afecta al rendimiento del frenado.		X	
1.1.22. Conexiones para control (si están instaladas o se exigen)	Inspección visual	Ausentes.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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 (E)	En una prueba realizada en un frenómetro de rodillos, accionamiento progresivo de los frenos hasta el máximo esfuerzo	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas.		X	
		Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.			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.		X	
		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
		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	
1.2.2. Eficacia (E)	Prueba con frenómetro de rodillos según el peso en el momento de la inspección o, si no puede utilizarse por razones técnicas, prueba en carretera con un decelerómetro con indicación o registro del resultado ⁽¹⁾	e) Fluctuación excesiva de la fuerza de los frenos durante una vuelta completa de la rueda.		X	
		No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes ⁽²⁾ : Categorías M ₁ , M ₂ y M ₃ : 50 % ⁽³⁾ . Categoría N ₁ : 45 %. Categorías N ₂ y N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ . Categorías O ₃ y O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ . Se alcanza menos del 50 % de los valores anteriores.		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 (E)	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. Eficacia (E)	Si el sistema de freno secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.2	El esfuerzo de frenado es inferior al 50 % ⁽⁶⁾ del rendimiento del freno de servicio exigido e indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada. Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.		X	X
1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento					
1.4.1. Rendimiento (E)	Acciónese el freno durante una prueba con frenómetro de rodillos	Frenado inoperante en un lado o, en el caso de la prueba en carretera, vehículo que se desvía excesivamente de la línea recta.		X	
		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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.4.2. Eficiencia (E)	Prueba con frenómetro de rodillos. Si no es posible, entonces mediante prueba en carretera empleando un decelerómetro con indicación o registro del resultado	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 la relación de frenado respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.		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	
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	
		d) La conexión entre el vehículo tractor y el remolque es incompatible o falta.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.8	Líquido de frenos	Inspección visual		X	X
		Líquido de frenos contaminado o con sedimentos. Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso.			
2.	DIRECCIÓN				
2.1.	Estado mecánico				
2.1.1.	Estado del mecanismo de dirección	Inspección visual del funcionamiento de la caja de la dirección mientras gira el volante		X	X
		a) Mecanismos torcidos o estrías desgastadas. Afecta a su función.			
		b) Desgaste excesivo del eje de dirección. Afecta a su función.		X	X
		c) Holgura excesiva del eje de dirección. Afecta a su función.		X	X
		d) Fugas. Fugas con goteo.		X	X
2.1.2.	Fijación de la caja de dirección	Inspección visual de la fijación al chasis de la caja de dirección mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda		X	X
		a) La fijación de la caja de dirección no es segura. Fijaciones peligrosamente sueltas u holgura relativa visible con respecto al chasis/carrocería.			
		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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
2.1.3. Estado de la articulación del mecanismo de dirección	Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda	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 ³ . Afecta a su función.		X	X
		g) Guardapolvo dañado o deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo muy deteriorado.	X	X	
2.1.4. Funcionamiento del mecanismo de la dirección	Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda con las ruedas en el suelo y el motor en marcha (dirección asistida)	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.		X	
		b) Líquido insuficiente (por debajo de la marca MIN). Depósito insuficiente.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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 ³ . Afecta a la dirección.		X	X
		g) Cables/manguitos dañados, excesivamente corroídos. Afecta a la dirección.		X	X

2.2. Volante o manillar y columna

2.2.1. Estado del volante	Con las ruedas en el suelo, empujar el volante o tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante en diversas direcciones perpendicularmente a la columna. 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
		d) Modificación peligrosa ³ .		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
2.2.2. Columna y amortiguadores de dirección	Empujar el volante o tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante en diversas direcciones perpendicularmente a la columna. 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 ³ .			X
2.3. Holguras de la dirección	Con el motor funcionando para vehículos con dirección asistida y con las ruedas de dirección en posición recta, girar ligeramente el volante hacia un lado y otro todo lo que se pueda sin llegar a mover las ruedas. Inspección visual del movimiento libre	Holgura excesiva de la dirección (por ejemplo, un punto del aro del volante se mueve más de un quinto del diámetro del volante) o no conforme con las especificaciones ¹ . Afecta a la seguridad de la dirección.		X	X
2.4 Alineación de las ruedas (X) ²	Inspección visual	Desalineación evidente. 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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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 se utiliza la interfaz electrónica del vehículo	a) El indicador de anomalías (MIL) del EPS indica anomalías en el sistema.		X	
		b) La dirección asistida no funciona.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
3. VISIBILIDAD					
3.1. Campo de visión	Inspección visual desde el asiento del conductor	Obstrucción del campo visual del conductor que afecta apreciablemente a su visibilidad hacia el frente o hacia los lados (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas).	X		
		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).	X		
		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 ¹ (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas).	X		
		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.		X	
		Afecta de forma significativa a la visibilidad dentro de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
3.3. Espejos o dispositivos retrovisores	Inspección visual	a) Espejo o dispositivo inexistente o no conforme con los requisitos ¹ (al menos dos dispositivos de retrovisión disponibles).	X		
		Menos de dos dispositivos de retrovisión disponibles.		X	
		b) Espejo o dispositivo ligeramente dañado o flojo.	X		
		Espejo o dispositivo fuera de servicio, muy dañado, flojo o suelto.		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.		X	
		b) Goma de la escobilla defectuosa.	X		
		Goma de la escobilla inexistente o claramente defectuosa.		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).	X		
		Los lavaparabrisas no funcionan.		X	
3.6. Sistema antivaho (X) ²	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/fuente luminosa defectuosa o inexistente (luces/ fuentes luminosas múltiples; en caso de LED no funcionan hasta un tercio).	X		
		Luz/fuente luminosa única; en caso de LED afecta gravemente a la visibilidad.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Sistema de proyección ligeramente defectuoso (reflector y lente). Sistema de proyección muy defectuoso o inexistente (reflector y lente).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta.		X	
4.1.2. Alineamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) Faros muy desalineados.		X	
		b) Fuente luminosa mal instalada.			
4.1.3. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ (número de faros iluminados al mismo tiempo). Se rebasa la intensidad máxima del alumbrado delantero.	X	X	
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.1.4. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) 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	a) Dispositivo inoperante.		X	
		b) El dispositivo manual no se puede accionar desde el asiento del conductor.		X	
4.1.6. Dispositivos limpiafaros (cuando sean obligatorios)	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible	Dispositivo inoperante.	X		
		En caso de luces de descarga.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
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 ¹ . Las luces de posición traseras y las luces laterales pueden apagarse cuando los faros delanteros están encendidos.		X	X
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.2.3. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ . Luz 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 intensidad de luz o modifican el color emitido. Luz de posición delantera roja o luz de posición trasera blanca o intensidad de luz muy reducida.	X	X	
4.3. Luces de freno					
4.3.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) Luz/fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios. Ninguna fuente luminosa funciona.	X	X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida).	X		
		Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).		X	
		c) Lámpara no bien sujeta.	X		
		Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.3.2. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .	X		
		Funcionamiento diferido.		X	
		No funciona.			X
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.3.3. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .	X		
		Luz de freno blanca o intensidad de luz muy reducida.		X	
4.4. Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro					
4.4.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) Luz/fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio).	X		
		Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.		X	
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida).	X		
		Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).		X	
		c) Lámpara no bien sujeta.	X		
		Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.4.2. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . No funciona.	X	X	
4.4.3. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado o conformes con los requisitos ¹ .		X	
4.4.4. Cadencia de las pulsaciones	Inspección visual y funcionamiento	Frecuencia de intermitencia que no cumple los requisitos ¹ (diferencia en la frecuencia de más del 25 %).	X		
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 funciona menos de un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X	X	
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de que se desprenda o deslumbre.	X	X	
4.5.2. Alineamiento (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	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 ¹ . No funciona.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.5.4. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .	X		
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 ¹	Inspección visual y funcionamiento	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .		X	
4.6.3. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . La luz de marcha atrás puede encenderse sin que la palanca esté en posición de marcha atrás.	X	X	
4.7. Iluminación de la placa trasera de matrícula					
4.7.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) La lámpara proyecta luz directa o luz blanca hacia atrás.	X		
		b) Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa múltiple. Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa única.	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.7.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .	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		
		b) Reflector mal sujeto. Puede desprenderse.	X		
4.8.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual	Dispositivo, color reflejado o posición no conforme con los requisitos ¹ .		X	
		Falta o refleja rojo hacia delante o blanco hacia atrás.			X
4.9. Testigos obligatorios del equipo de iluminación					
4.9.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	No funciona.	X		
		No funciona para las luces de cruce o para las luces antiniebla traseras.		X	
4.9.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	No conformes con los requisitos ¹ .	X		
4.10. Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque	Inspección visual: si es posible, examinar la continuidad eléctrica de la conexión	a) Componentes fijos no bien sujetos. Conector suelto.	X		
		b) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocar un cortocircuito.	X		
		c) Las conexiones eléctricas del vehículo tractor o del remolque no funcionan correctamente. No funcionan las luces de freno del remolque.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.11. Cableado eléctrico	Inspección visual, incluyendo el interior del compartimento del motor (en su caso)	a) Cables sueltos o no bien sujetos. Fijaciones sueltas, contacto con aristas vivas, probabilidad de desconexión. Probabilidad de que el cableado toque elementos calientes, elementos giratorios o el suelo y de que las conexiones (elementos necesarios para los frenos o la dirección) se desconecten.	X	X	X
		b) Cables ligeramente deteriorados. Cables muy deteriorados. Cables deteriorados en extremo (elementos necesarios para los frenos, la dirección).	X	X	X
		c) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocar un cortocircuito. Riesgo inminente de incendio, formación de chispas.	X	X	X
4.12. Lámparas y catadióptricos no obligatorios (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	a) Lámpara/catadióptrico colocado no conforme a los requisitos ¹ . Emite/refleja luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		b) Funcionamiento de las luces no conforme con los requisitos ¹ . El número de luces en funcionamiento simultáneo supera la intensidad de luz permitida. Emite luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		c) Lámpara/catadióptrico mal sujeto. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.1.3. Batería(s)	Inspección visual	a) No bien sujeta(s).	X		
		No bien sujeta(s). Puede provocar un cortocircuito.		X	
		b) Fugas.	X		
		Pérdida de sustancias peligrosas.		X	
		c) Interruptor defectuoso (si procede).		X	
		d) Fusibles defectuosos (si procede).		X	
		e) Ventilación inadecuada (si procede).		X	
5. EJES, RUEDAS, NEUMÁTICOS Y SUSPENSIÓN					
5.1. Ejes					
5.1.1. Ejes (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos	a) Eje roto o deformado.			X
		b) Mala sujeción al vehículo.		X	
		Estabilidad alterada, afecta a la función: gran holgura relativa con respecto a sus fijaciones.			X
		c) Modificación peligrosa ³ .		X	
		Estabilidad alterada, afecta a la función, separación insuficiente con otras partes del vehículo o con el suelo.			X
5.1.2. Manguetas de eje (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos 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.		X	
		Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
		c) Holgura excesiva entre la mangueta y el árbol.		X	
		Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		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 (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos. 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
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 del neumático 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 no conforme con los requisitos ¹ y perjudicial para la seguridad vial.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
5.2.3. Neumáticos	Inspección visual de todo el neumático haciendo rodar el vehículo hacia atrás y hacia delante	a) Dimensiones del neumático, capacidad de carga, marca de homologación o categoría del índice de velocidad no conformes con los requisitos ¹ y perjudiciales para la seguridad vial. Capacidad de carga o categoría del índice de velocidad insuficiente para el uso real; el neumático toca otras partes fijas del vehículo, lo que dificulta la conducción segura.		X	X
		b) Neumáticos de distinto tamaño en el mismo eje o en ruedas gemelas.		X	
		c) Neumáticos de distinta constitución en el mismo eje (radial/diagonal).		X	
		d) Daño o corte grave del neumático. Cable visible o dañado.		X	X
		e) Se puede ver el indicador de desgaste del dibujo de los neumáticos. Profundidad del dibujo del neumático no conforme con los requisitos ¹ .		X	X
		f) Neumático que roza contra otros componentes (dispositivos antiproyecciones flexibles). Neumático que roza contra otros componentes (no dificulta una conducción segura).	X	X	
		g) Neumáticos recauchutados o reesculturados no conformes con los requisitos ¹ . Capa de protección del cable dañada.		X	X
5.3. Sistema de suspensión					
5.3.1. Muelles y estabilizadores (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos	a) Muelles mal sujetos al chasis o al eje. Holgura relativa visible, fijaciones extremadamente flojas.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Algún componente de muelle dañado o roto. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
		c) Muelle inexistente. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
		d) Modificación peligrosa ³ . Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema de muelles.		X	X
5.3.2. Amortiguadores	Inspección visual	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	
		c) Amortiguador inexistente.		X	
5.3.3. Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos	a) Componentes mal sujetos al chasis o al eje. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		b) Componente dañado o excesivamente corroído. Afecta a la estabilidad del componente; componente roto.		X	X
		c) Modificación peligrosa ³ . 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. Rótulas de suspensión (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos	a) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o en los cojinetes o las rótulas 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	
		d) Modificación peligrosa.		X	
6. CHASIS Y ELEMENTOS ACOPLADOS AL CHASIS					
6.1. Chasis o bastidor y elementos acoplados					
6.1.1. Estado general	Inspección visual	a) Ligera rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño. Grave rotura o deformación de algún 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	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 utilización de dispositivos para detección de fugas en caso de sistemas GLP/GNC/GNL	a) Depósito o conductos mal sujetos, creando un particular riesgo de incendio.			X
		b) Fuga de combustible o tapón de la boca de llenado inexistente o inoperante. Riesgo de incendio; pérdida excesiva de materiales peligrosos.		X	X
		c) Conductos rozados. Conductos dañados.	X	X	
		d) La llave de paso del combustible (si procede) no funciona correctamente.		X	
		e) Riesgo de incendio debido: — a una fuga de combustible, — a un aislamiento defectuoso del depósito o del escape, — al estado del compartimento del motor.			X
		f) El sistema de GLP/GNC/GNL o hidrógeno no cumple los requisitos; alguna parte del sistema defectuosa ¹ .			X
6.1.4. Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera	Inspección visual	a) Fijación defectuosa o deformaciones que podrían producir lesiones al rozarse o tocarse. Riesgo de desprendimiento de las partes. Afecta gravemente a la función.		X	X
		b) Dispositivo que claramente no cumple los requisitos ¹ .		X	

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.		X	
		Riesgo muy grave de desprendimiento.			X
6.1.6. Acoplamiento mecánico y equipo de tracción (+ E)	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).		X	
		Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor con remolque).			X
		b) Desgaste excesivo de un componente.		X	
		Por debajo del límite de desgaste.			X
		c) Fijación defectuosa.		X	
		Alguna fijación suelta con un riesgo muy grave de desprendimiento.			X
		d) Dispositivo de seguridad ausente o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Ningún indicador de acoplamiento funciona.		X	
		f) Obstrucción de la placa de matrícula o de cualquier luz (cuando no se utilice).	X		
		Matrícula ilegible (cuando no se utilice).		X	
		g) Modificación peligrosa ³ (elementos auxiliares).		X	
		Modificación peligrosa ³ (elementos principales).			X
		h) Acoplamiento demasiado endeble, incompatible o dispositivo de acoplamiento que no se ajusta a los requisitos.			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 suelte o agriete.		X	X
		c) Desgaste excesivo de las juntas universales o cadenas/ correas de transmisión. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X
		d) Juntas flexibles deterioradas. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		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	Anclajes deteriorados, grave y evidentemente dañados. Anclajes flojos o rotos.		X	X
6.1.9. Rendimiento del motor (X) ²	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Unidad de control modificada afectando a la seguridad o al medio ambiente.		X	
		b) Modificación del motor afectando a la seguridad o al medio ambiente.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.2. Cabina y carrocería					
6.2.1. Estado	Inspección visual	a) Panel o componente flojo o dañado, que podría causar lesiones. Puede desprenderse.		X	X
		b) Montante flojo en la carrocería. Estabilidad alterada.		X	X
		c) Entrada de humos del motor o del escape. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
		d) Modificación peligrosa ³ . Separación insuficiente entre elementos rotatorios o móviles y la vía pública.		X	X
6.2.2. Fijación	Inspección visual	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) Una 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 no correderas).		X	X
		c) Puerta, bisagras, manillas o montante, deteriorados. Puerta, bisagras, goznes, manillas o montante, ausentes o sueltos.	X	X	
6.2.4. Suelo	Inspección visual	Suelo flojo o muy deteriorado.		X	
		Estabilidad insuficiente.			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 móvil o no puede fijarse el respaldo.		X	X
6.2.6. Los demás asientos	Inspección visual	a) Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos auxiliares). Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos principales).	X	X	
		b) Asientos no montados de forma reglamentaria ¹ . Se supera el número de asientos permitido; su posición no cumple los requisitos.	X	X	
6.2.7. Controles de conducción	Inspección visual y funcionamiento	Algún mando necesario para la conducción segura del vehículo no funciona correctamente.		X	
		Funcionamiento seguro afectado.			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		
		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 ¹ . Los elementos montados pueden provocar lesiones; afecta a la seguridad del funcionamiento.	X		X
		c) Equipo hidráulico con fugas. Pérdidas cuantiosas de materiales peligrosos.	X		X
6.2.10. Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras	Inspección visual	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión. Pueden provocar lesiones; pueden desprenderse.	X		X
		b) Insuficiente separación de la rueda (antiproyección). Insuficiente separación de la rueda (guardabarros).	X		X
		c) No conformes con los requisitos ¹ . Cobertura insuficiente de la banda de rodamiento.	X		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	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
7.1.2. Estado de cinturones de seguridad/hebillas	Inspección visual y funcionamiento	a) Cinturón de seguridad obligatorio inexistente.		X	
		b) Cinturón de seguridad dañado. Corte o señales de deformación.	X	X	
		c) Cinturón de seguridad no conforme con los requisitos ¹ .		X	
		d) Hebilla de cinturón de seguridad dañada o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Retractor de cinturón de seguridad dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
7.1.3. Limitador de carga de los cinturones de seguridad	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Limitador de carga claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.1.4. Pretensores de los cinturones de seguridad	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Pretensor claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.1.5. 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 (MIL) del SRS indica algún fallo del sistema.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.2. Extintor (X) ²	Inspección visual	a) Falta.		X	
		b) No conformes con los requisitos ¹ .	X		
		Si es obligatorio (por ejemplo taxis, autobuses, autocares, etc.).		X	
7.3. Cerraduras y dispositivos anti-tirrobo	Inspección visual y funcionamiento	a) El dispositivo que impide la conducción del vehículo no funciona.	X		
		b) Defectuoso. Bloqueo o inmovilización imprevistos		X	X
7.4. Triángulo de señalización de peligro (cuando sea obligatorio) (X) ²	Inspección visual	a) No existe o está incompleto.	X		
		b) No conformes con los requisitos ¹ .	X		
7.5. Botiquín de urgencia (cuando sea obligatorio) (X) ²	Inspección visual	Ausente, incompleto o no conforme con los requisitos ¹ .	X		
7.6. Calzos de rueda (cuñas) (cuando sean obligatorios) (X) ²	Inspección visual	Faltan o están en mal estado, estabilidad o dimensión insuficientes.		X	
7.7. Dispositivo productor de señales acústicas	Inspección visual y funcionamiento	a) No funciona adecuadamente. No funciona.	X	X	
		b) Accionamiento inseguro.	X		
		c) No conformes con los requisitos ¹ . El sonido emitido podría confundirse con sirenas oficiales.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
7.8. Velocímetro	Inspección visual o comprobación de su funcionamiento durante la prueba en carretera o por medios electrónicos	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ . Falta (si es obligatorio).	X	X	
		b) Funcionamiento alterado. Totalmente inoperante.	X	X	
		c) Sin iluminación suficiente. Sin ninguna iluminación.	X	X	
7.9. Tacógrafo (si está montado/si es obligatorio)	Inspección visual	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ .		X	
		b) Inoperante.		X	
		c) Precintos defectuosos o inexistentes.		X	
		d) Placa de instalación inexistente, ilegible o caducada.		X	
		e) Manipulación evidente.		X	
		f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
7.10. Dispositivo limitador de velocidad (si está montado/si es obligatorio) (+ E)	Inspección visual y de su funcionamiento si el equipo está disponible	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ .		X	
		b) Claramente inoperante.		X	
		c) Velocidad fijada incorrecta (si se comprueba).		X	
		d) Placa de calibrado inexistente, ilegible o pasada de fecha.		X	
		e) Placa inexistente o ilegible.		X	
		f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
7.11. Cuentakilómetros (si está disponible) (X) ²	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Claramente manipulado (fraude) para reducir o falsear el kilometraje registrado de un vehículo.		X	
		b) Claramente fuera de servicio.		X	
7.12. Control electrónico de estabilidad (ESC) si está montado/si es obligatorio (X) ²	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
		b) Conexiones dañadas.		X	
		c) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
		d) Interruptor dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) El indicador de anomalías (MIL) 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 (+ E)	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 ¹ .		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 motor 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 la medición de las emisiones.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) El indicador de anomalías (MIL) no sigue la secuencia adecuada.		X	
8.2.1.2. Emisiones gaseosas (E)	— Para los vehículos hasta las categorías Euro 5 y Euro V ⁽⁷⁾: Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos ¹ 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. — Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI ⁽⁸⁾: Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos ¹ o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos ¹. Mediciones no aplicables a los motores de dos tiempos. Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.	a) Las emisiones gaseosas superan los niveles específicos dados por el fabricante.		X	
		b) o, si no consta tal información, las emisiones de CO superan:		X	
		i) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones, — 4,5 %, o — 3,5 %, según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos ¹;			
		ii) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones, — con el motor al ralentí, 0,5 %, — con el motor al ralentí acelerado 0,3 %, o — con el motor al ralentí, 0,3 % ⁽⁷⁾, — con el motor al ralentí acelerado 0,2 %, según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos ¹.			
		c) Coeficiente lambda superior a $1 \pm 0,03$ o no conforme con la especificación del fabricante.		X	
		d) La lectura del DAB indica una falta de conformidad significativa.		X	
		e) La medición realizada por los sensores remotos 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 la medición de las emisiones.		X	
		c) El indicador de anomalías (MIL) no sigue la secuencia adecuada.		X	
		d) Reactivo insuficiente, en su caso.		X	
8.2.2.2. Opacidad	— a) – Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V ⁽⁹⁾ : 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, 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. — Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI ⁽⁸⁾ : 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 según las recomendaciones del fabricante y otros requisitos ¹ .	a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos ¹ , la opacidad supera el nivel registrado en la placa del fabricante colocada en el vehículo.		X	
Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito					

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	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;	b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos ¹ no permitan la utilización de valores de referencia, — en motores de aspiración natural: $2,5 \text{ m}^{-1}$, — en motores de turbocompresión: $3,0 \text{ m}^{-1}$, o, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos ¹ o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos ¹, $1,5 \text{ m}^{-1}$ ⁽¹⁰⁾, o $0,7 \text{ m}^{-1}$ ⁽¹¹⁾.		X	
	2. Requisitos previos: i) El motor deberá estar completamente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80°C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter del motor medida por el nivel de radiación infrarroja que debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor. ii) El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o con un método equivalente.			X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	Procedimiento de ensayo 1. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador. 2. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección. 3. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta inicialmente el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃, debe ser, de al menos, 2 segundos. 4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo.	c) Mediciones mediante sensores remotos muestran un incumplimiento importante.		X	

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. Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.				
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 ₂ , M ₃					
9.1. Puertas					
9.1.1. Puertas de entrada y salida	Inspección visual y funcionamiento	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
		b) Estado deteriorado.	X		
		Puede provocar lesiones.		X	
		c) Mando de emergencia defectuoso.		X	
		d) Mando a distancia de las puertas o los dispositivos de aviso defectuoso.		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) Acceso bloqueado.		X	
9.2. Sistemas antivaho y antihielo (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	a) No funcionan correctamente. Afectan a la seguridad del funcionamiento del vehículo.	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	
		9.4. Asientos			
9.3. Sistemas de ventilación y calefacción (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	a) Funcionamiento defectuoso. Riesgo para la salud de las personas a bordo.	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
9.4.1. Asientos de pasajeros (incluidos los asientos para acompañantes y los sistemas de retención infantil cuando corresponda)	Inspección visual	Los asientos plegables (si se permiten) no funcionan automáticamente. Bloquean la salida de emergencia.	X		X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.4.2. Asiento del conductor (requisitos adicionales)	Inspección visual	a) Dispositivos especiales defectuosos tales como protección antideslumbrante (parasol).	X		
		Campo de visión impedido.		X	
		b) Protección para el conductor suelta.	X		
		Puede provocar lesiones.		X	
9.5. Dispositivos de alumbrado interior y navegación (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	Dispositivo defectuoso.	X		
		Totalmente inoperante.		X	
9.6. Pasarelas, zonas de permanencia en pie	Inspección visual	a) Piso inseguro.		X	
		Afecta a la estabilidad.			X
		b) Estribos y asideros defectuosos.	X		
		Mal sujeto o inutilizable.		X	
9.7. Escalas y peldaños	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda)	a) Estado deteriorado.	X		
		Estado dañado.		X	
		Afecta a la estabilidad.			X
		b) Los peldaños retráctiles no funcionan correctamente.		X	
9.8. Sistema de comunicación con los pasajeros (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	Sistema defectuoso.	X		
		Totalmente inoperante.		X	
9.9. Letreros (X) ²	Inspección visual	a) Letrero inexistente, erróneo o ilegible.	X		
		Información falsa.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.10. Requisitos relativos al transporte de niños (X) ²					
9.10.1. Puertas	Inspección visual	Protección de puertas no conforme con los requisitos ¹ relativos a esta forma de transporte.		X	
9.10.2. Señalización y equipos especiales	Inspección visual	Señalización o equipos especiales inexistentes.	X		
9.11. Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida (X) ²					
9.11.1. Puertas, rampas y elevadores	Inspección visual y funcionamiento	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X		
		b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.	X		
		c) Mando(s) defectuoso(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X		
		d) Dispositivo(s) de aviso defectuoso(s). No funciona.	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
		b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.	X		
		c) Mando(s) defectuoso(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.11.3. Señalización y equipos especiales	Inspección visual	Señalización o equipos especiales inexistentes.		X	

- (¹) El porcentaje de la eficiencia de frenado se calcula dividiendo el esfuerzo total de frenado que se alcanza cuando se usa el freno por el peso del vehículo o, en el caso de un semirremolque, por la suma de las cargas del eje y se multiplica el resultado por 100.
- (²) Las categorías de vehículos que están excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva figuran en el cuadro a título orientativo.
- (³) 48 % para vehículos que no dispongan de ABS o sin homologación de tipo antes del 1 de octubre de 1991.
- (⁴) 45 % para vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha especificada en los requisitos (de ambas fechas, la que sea posterior).
- (⁵) 43 % para los semirremolques y remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o a partir de la fecha especificada en los requisitos, tomándose la fecha posterior.
- (⁶) 2,2 m/s² en el caso de los vehículos N₁, N₂ y N₃.
- (⁷) Homologados con arreglo a la Directiva 70/220/EEC, al Reglamento (CE) n° 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), a la Directiva 88/77/CEE y a la Directiva 2005/55/CE.
- (⁸) Homologados con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007, anexo I, cuadro 2 (Euro 6) y al Reglamento (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
- (⁹) Homologados con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, al Reglamento (CE) n° 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), a la Directiva 88/77/CEE y a la Directiva 2005/55/CE.
- (¹⁰) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila B del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE; fila B1, B2 o C del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE, o bien matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.
- (¹¹) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n° 715/2007. Homologados con arreglo al Reglamento (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTAS EXPLICATIVAS:

- ¹ Los «requisitos» son los fijados por la homologación en la fecha en que esta se produjo, o en la primera matriculación o primera puesta en circulación, así como por las normas sobre instalaciones *a posteriori* o por la legislación nacional del país de matriculación. Estas causas de rechazo serán aplicables únicamente cuando se haya comprobado el cumplimiento de los requisitos.
- ² (X) Identifica aquellos elementos 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.
- ³ Modificación peligrosa significa aquella modificación que afecta negativamente a la seguridad vial del vehículo o tiene un efecto desproporcionado o adverso en el medio ambiente.
- E Se requiere la utilización de equipos para inspeccionar este elemento.

ANEXO III

I. Principios aplicables a la sujeción de la carga

1. La sujeción de la carga soportará las siguientes fuerzas generadas por la aceleración/deceleración del vehículo:
 - en el sentido de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,8, y
 - en sentido lateral: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
 - en sentido contrario al de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
 - en general debe impedir la inclinación longitudinal o transversal de la carga.
2. Para el reparto de la carga se tendrán en cuenta las cargas máximas de eje autorizadas así como las cargas mínimas de eje necesarias dentro de los límites de la masa máxima autorizada del vehículo, en consonancia con la legislación sobre pesos y dimensiones de vehículos.
3. A la hora de sujetar la carga, se tendrán en cuenta los requisitos de resistencia de algunos componentes de los vehículos como los puntos de amarre frontales, laterales, traseros, teleros cuando se utilicen para tal fin.
4. Podrá utilizarse uno o varios de los siguientes métodos de retención para sujetar la carga:
 - enganche,
 - inmovilización (local/general),
 - amarre directo,
 - amarre superior.
5. Normas aplicables:

Norma	Asunto
— EN 12195-1	Cálculo de las fuerzas de amarre
— EN 12640	Puntos de amarre
— EN 12642	Resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos
— EN 12195-2	Cinchas de amarre de fibras sintéticas
— EN 12195-3	Cadenas de amarre
— EN 12195-4	Cables de acero de amarre
— ISO 1161, ISO 1496	Contenedor ISO
— EN 283	Cajas móviles
— EN 12641	Lonas
— EUMOS 40511	Postes – Teleros
— EUMOS 40509	Empaquetado para transporte

II. Inspección de la sujeción de la carga

1. Clasificación de las deficiencias

Las deficiencias se clasificarán en una de las categorías siguientes:

- Deficiencia leve: Se habla de deficiencia menor cuando la carga está sujeta correctamente pero cabría formular recomendaciones en materia de seguridad.
- Deficiencia grave: Se habla de deficiencia grave cuando la carga no ha sido sujeta suficientemente y cabe la posibilidad de un desplazamiento o vuelco significativo de la carga o de partes de la misma.
- Deficiencia peligrosa: Se habla de deficiencia peligrosa si se pone en peligro directo la seguridad del tráfico debido al riesgo de pérdida de la carga o de partes de la misma, por un peligro derivado directamente de la carga o por la puesta en peligro inmediata de personas.

Si se observan varias deficiencias, el transporte se clasificará en el grupo de deficiencias más alto. En caso de observarse varias deficiencias, dado que cabe esperar que el efecto combinado de las mismas las refuerce, el transporte se clasificará en el nivel de deficiencia superior.

2. Métodos de inspección

El método de inspección consiste en una evaluación visual de que se usa correctamente el número necesario de medidas adecuadas para sujetar la carga o la medida de las fuerzas de tensión, el cálculo de la eficiencia de la sujeción y la verificación de los certificados, en su caso.

3. Evaluación de las deficiencias

En el cuadro 1 se presentan las normas que pueden aplicarse durante una inspección de sujeción de la carga para determinar si el estado del transporte es aceptable.

La categoría de las deficiencias se determinará con arreglo a la clasificación que se establece en el punto 1 de este capítulo, caso por caso.

Los valores que aparecen en el siguiente cuadro se ofrecen a título indicativo como directrices para determinar la categoría de una deficiencia determinada en función de las circunstancias concretas, dependiendo en particular de la naturaleza de la carga y de la discreción del inspector.

Para el transporte incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 95/50/CE del Consejo ⁽¹⁾, se pueden aplicar requisitos más específicos.

Cuadro 1

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
A	El empaquetado para transporte no permite una sujeción adecuada de la carga	A discreción del inspector		
B	Una o más unidades de la carga no están colocadas correctamente	A discreción del inspector		
C	El vehículo no es adecuado para la carga que se transporta (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10)	A discreción del inspector		
D	Defectos manifiestos de la superestructura del vehículo (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10)	A discreción del inspector		
10	Idoneidad del vehículo			

⁽¹⁾ Directiva 95/50/CE del Consejo, de 6 de octubre de 1995, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera (DO L 249 de 17.10.1995, p. 35).

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
10.1	Pared frontal (si se utiliza para la sujeción de la carga)			
10.1.1	Parte oxidada o deformada		x	
	Parte fisurada que pone en peligro la integridad del compartimento de carga			x
10.1.2	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede)		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada			x
10.2.	Paredes laterales (si se utilizan para la sujeción de la carga)			
10.2.1.	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan			x
10.2.2.	Resistencia insuficiente del soporte (certificado o etiqueta si procede)		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada			x
10.2.3.	Mal estado de los paneles de las paredes laterales		x	
	Parte fisurada			x
10.3.	Pared posterior (si se utiliza para la sujeción de la carga)			
10.3.1.	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan			x
10.3.2.	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede)		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada			x
10.4.	Teleros (si se utilizan para la sujeción de la carga)			
10.4.1.	Parte oxidada o deformada, o amarre insuficiente al vehículo		x	
	Parte fisurada; amarre al vehículo inestable			x
10.4.2.	Mala resistencia o diseño		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada			x
10.5.	Puntos de amarre (si se utilizan para la sujeción de la carga)			
10.5.1.	Mal estado o diseño		x	
	No pueden soportar las fuerzas de amarre necesarias			x

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
10.5.2.	Número insuficiente		x	
	Número insuficiente para soportar las fuerzas de amarre necesarias			x
10.6.	Estructuras especiales exigidas (si se utilizan para la sujeción de la carga)			
10.6.1.	Mal estado, dañado		x	
	Parte fisurada; no apta para soportar la fuerza de retención			x
10.6.2.	No apta para la carga transportada		x	
	Ausente			x
10.7.	Suelo (si se utiliza para la sujeción de la carga)			
10.7.1.	Mal estado, dañado		x	
	Parte fisurada; No apto para soportar carga			x
10.7.2.	Límite de carga insuficiente		x	
	No apto para soportar carga			x
20	Cierre, bloqueo y amarre directo			
20.1.	Amarre director de la carga (bloqueo)			
20.1.1	Demasiada distancia entre la carga y la parte frontal:			
20.1.1.1	Demasiada distancia con la pared frontal si se utiliza para la sujeción directa de la carga		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared			x
20.1.1.2.	Demasiada distancia con las paredes laterales si se utilizan para la sujeción directa de la carga		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared			x
20.1.1.3.	Demasiada distancia con la pared posterior si se utiliza para la sujeción directa de la carga		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared			x
20.1.2.	Dispositivos de sujeción, como raíles de amarre, vigas de bloqueo, tablillas y cuñas en las paredes frontal, laterales y posterior			
20.1.2.1.	Fijación al vehículo inadecuada	x		
	Fijación insuficiente		x	
	No aptos para soportar las fuerzas de retención, flojos			x

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
20.1.2.2.	Sujeción inadecuada	x		
	Sujeción insuficiente		x	
	Totalmente ineficaces			x
20.1.2.3.	Equipo de sujeción poco adaptado		x	
	Equipo de sujeción totalmente inadecuado			x
20.1.2.4.	Método escogido para la sujeción del embalaje: subóptimo		x	
	Método elegido totalmente inadecuado			x
20.1.3	Sujeción directa con redes y lonas			
20.1.3.1.	Estado de las redes y de las lonas (falta la etiqueta/están dañadas pero pueden servir)	x		
	Dispositivos de retención de la carga dañados		x	
	Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso			x
20.1.3.2.	Resistencia insuficiente de las redes y lonas		x	
	Capacidad inferior a dos tercios de las fuerzas de retención requeridas			x
20.1.3.3.	Fijación insuficiente de las redes y lonas		x	
	Fijación con una capacidad menor para soportar dos tercios de las fuerzas de retención requeridas			x
20.1.3.4.	Adecuación insuficiente de las redes y lonas para la sujeción de la carga		x	
	Totalmente inadecuadas			x
20.1.4.	Separación y relleno de las unidades de carga o de los espacios libres			
20.1.4.1.	Inadecuación de la unidad de separación y relleno		x	
	Separación o espacios libres demasiado amplios			x
20.1.5.	Amarre directo (horizontal, transversal, diagonal, con bucles o resortes)			
20.1.5.1.	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida			x
20.2.	Sujeción por fricción			
20.2.1.	Alcance de las fuerzas de sujeción requeridas			

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
20.2.1.1.	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida		x	x
20.3.	Dispositivos de retención de la carga utilizados			
20.3.1	Inadecuación de los dispositivos de retención de la carga Dispositivo totalmente inadecuado		x	x
20.3.2.	Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque)/está dañada pero el dispositivo funciona adecuadamente Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque)/está dañada y el dispositivo está muy deteriorado	x	x	
20.3.3.	Dispositivos de retención de la carga dañados Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso		x	x
20.3.4.	Tornos de amarre utilizados de forma incorrecta Tornos de amarre defectuosos		x	x
20.3.5.	Uso incorrecto de los dispositivos de retención de la carga (por ejemplo falta de protección de las aristas) Uso defectuoso de los dispositivos de retención de la carga (por ejemplo nudos)		x	x
20.3.6.	Fijación de los dispositivos de retención de la carga inadecuada Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida		x	x
20.4.	Equipo adicional (por ejemplo alfombras antideslizantes, protectores de aristas, ríeles)			
20.4.1.	Se emplea un equipo inadecuado Se emplea un equipo incorrecto o defectuoso Se emplea un equipo totalmente inadecuado	x	x	x
20.5.	Transporte de productos a granel, ligeros y sueltos			
20.5.1.	Productos a granel que vuelan al circular el vehículo y que pueden distraer a otros vehículos Supone un peligro para los demás vehículos		x	x
20.5.2.	Productos a granel mal sujetos Pérdida de la carga que supone un peligro para los demás vehículos		x	x

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
20.5.3.	Productos ligeros sin cubrir Pérdida de la carga que supone un peligro para los demás vehículos		x	x
20.6.	Transporte de trozas			
20.6.1.	Pérdida parcial del producto transportado (troncos)			x
20.6.2.	Fuerzas de sujeción de la unidad de carga inadecuadas Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida		x	x
30	Carga totalmente suelta			x

ANEXO IV

(anverso)

MODELO DE INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA MÁS MINUCIOSA CON UNA LISTA DE LOS PUNTOS OBJETO DE CONTROL

1. Lugar de la inspección técnica en carretera
2. Fecha
3. Hora
4. Signo distintivo del país y número de matrícula del vehículo
5. Identificación del vehículo/número NIV
6. Categoría del vehículo

(a)	N ₂ ^(a) (3,5-12 toneladas)	☐
(b)	N ₃ ^(a) (más de 12 toneladas)	☐
(c)	O ₃ ^(a) (3,5-10 toneladas)	☐
(d)	O ₄ ^(a) (más de 10 toneladas)	☐
(e)	M ₂ ^(a) (> 9 plazas ^(b) , hasta 5 toneladas)	☐
(f)	M ₃ ^(a) (> 9 plazas ^(b) , más de 5 toneladas)	☐
(g)	T5	☐
(h)	Otras categorías de vehículos (especifíquese)	☐
7. Lectura del cuentakilómetros en el momento de la inspección
8. Empresa que efectúa transporte
 - a) Nombre y dirección
 -
 - b) Número de la licencia comunitaria^(c) [Reglamentos (CE) nº 1072/2009 y nº 1073/2009]
9. Nombre del conductor

10. Elementos controlados

	Controlado ^(d)	Rechazado ^(e)
0) Identificación ^(f)	☐	☐
1) Dispositivos de frenado ^(f)	☐	☐
2) Dirección ^(f)	☐	☐
3) Visibilidad ^(f)	☐	☐
4) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico ^(f)	☐	☐
5) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión ^(f)	☐	☐
6) Chasis y elementos acoplados al chasis ^(f)	☐	☐
7) Equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad ^(f)	☐	☐
8) Emisiones contaminantes, incluidas las emisiones y el derrame de combustible o aceite ^(f)	☐	☐
9) Inspecciones adicionales para los vehículos de las categorías M ₂ y M ₃ ^(f)	☐	☐
10) Sujeción de la carga ^(f)	☐	☐

11. Resultados de la inspección:

Aprobado	☐
Rechazado	☐
Prohibición o restricción de la utilización del vehículo, que presenta deficiencias peligrosas	☐

12. Varios/observaciones:

13. Autoridad/funcionario o inspector que ha efectuado la inspección

Firma:

Autoridad competente/funcionario o inspector

Conductor

.....

Notas:

- a) Categorías de vehículos con arreglo al artículo 2 de la Directiva 2014/47/UE.
- b) Número de asientos, incluido el del conductor (punto S.1 del certificado de matrícula).
- c) Si se dispone de ella.
- d) «Controlado» significa que se han inspeccionado al menos uno o varios elementos de los puntos recogidos en los anexos II o III de la Directiva 2014/47/UE, de este grupo y no se ha encontrado ninguna deficiencia o sólo alguna leve.
- e) Los elementos rechazados que presentan deficiencias graves o peligrosas se indican en el reverso.
- f) Métodos para inspeccionar y evaluar las deficiencias con arreglo a los anexos II o III de la Directiva 2014/47/UE.

(reverso)

0.	IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO	1.1.17.	Válvula sensora de carga	2.2.	Volante o manillar y columna	4.4.2.	Conmutación
0.1.	Placas de matrícula	1.1.18.	Ajustadores de tensión automáticos e indicadores	2.2.1.	Estado del volante	4.4.3.	Cumplimiento de los requisitos
0.2.	Número de serie o de identificación o del chasis del vehículo	1.1.19.	Sistema de deceleración (si está instalado o se exige)	2.2.2.	Columna y amortiguadores de dirección	4.4.4.	Cadencia de las pulsaciones
1.	DISPOSITIVOS DE FRENADO	1.1.20.	Funcionamiento automático de los frenos de remolque	2.3.	Holgura de la dirección	4.5.	Luces antiniebla delanteras y traseras
1.1.	Estado mecánico y funcionamiento	1.1.21.	Sistema completo de frenado	2.4.	Alineación de las ruedas	4.5.1.	Estado y funcionamiento
1.1.1.	Vástago del pedal de freno	1.1.22.	Conexiones para control	2.5.	Plato giratorio del eje del remolque	4.5.2.	Alineamiento
1.1.2.	Estado y carrera del pedal de dispositivo de frenado	1.1.23.	Freno de inercia	2.6.	Dirección asistida electrónica (EPS)	4.5.3.	Conmutación
1.1.3.	Bomba de vacío o compresor y depósitos	1.2.	Rendimiento y eficacia del freno de servicio	3.	VISIBILIDAD	4.5.4.	Cumplimiento de los requisitos
1.1.4.	Indicador de baja presión o manómetro	1.2.1.	Rendimiento	3.1.	Campo de visión	4.6.	Luz de marcha atrás
1.1.5.	Válvula de regulación del freno de mano	1.2.2.	Eficacia	3.2.	Estado de las superficies acristaladas	4.6.1.	Estado y funcionamiento
1.1.6.	Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento	1.3.	Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro)	3.3.	Retrovisores	4.6.2.	Cumplimiento de los requisitos
1.1.7.	Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores)	1.3.1.	Rendimiento	3.4.	Limpiaparabrisas	4.6.3.	Conmutación
1.1.8.	Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos)	1.3.2.	Eficacia	3.5.	Lavaparabrisas	4.7.	Iluminación de la placa trasera de matrícula
1.1.9.	Acumulador o depósito de presión	1.4.	Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento	3.6.	Sistema antivaho	4.7.1.	Estado y funcionamiento
1.1.10.	Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	1.4.1.	Rendimiento	4.	LUCES, DISPOSITIVOS REFLECTANTES Y EQUIPO ELÉCTRICO	4.7.2.	Cumplimiento de los requisitos
1.1.11.	Tubos rígidos de los frenos	1.4.2.	Eficacia	4.1.	Faros	4.8.	Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras
1.1.12.	Tubos flexibles de los frenos	1.5.	Rendimiento del sistema de deceleración	4.1.1.	Estado y funcionamiento	4.8.1.	Estado
1.1.13.	Guarniciones para frenos	1.6.	Sistema antibloqueo de frenos	4.1.2.	Alineamiento	4.8.2.	Cumplimiento de los requisitos
1.1.14.	Tambores y discos de los frenos	1.7.	Sistema de frenado electrónico (EBS)	4.1.3.	Conmutación	4.9.	Testigos obligatorios del equipo de iluminación
1.1.15.	Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	1.8.	Líquido de frenos	4.1.4.	Cumplimiento de los requisitos	4.9.1.	Estado y funcionamiento
1.1.16.	Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado)	2.	DIRECCIÓN	4.1.5.	Dispositivos niveladores	4.9.2.	Cumplimiento de los requisitos
		2.1.	Estado mecánico	4.1.6.	Dispositivo limpiafaros	4.10.	Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque
		2.1.1.	Estado del mecanismo de dirección	4.2.	Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de galibo y luces de circulación diurna	4.11.	Cableado eléctrico
		2.1.2.	Fijación de la caja de dirección	4.2.1.	Estado y funcionamiento	4.12.	Lámparas y catadióptricos no obligatorios
		2.1.3.	Estado de la articulación del mecanismo de dirección	4.2.2.	Conmutación	4.13.	Batería(s)
		2.1.4.	Funcionamiento del mecanismo de la dirección	4.2.3.	Cumplimiento de los requisitos		
		2.1.5.	Dirección asistida	4.3.	Luces de freno		
				4.3.1.	Estado y funcionamiento		
				4.3.2.	Conmutación		
				4.3.3.	Cumplimiento de los requisitos		
				4.4.	Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro		
				4.4.1.	Estado y funcionamiento		

5.	EJES, RUEDAS, NEUMÁTICOS Y SUSPENSIÓN	6.1.7.	Transmisión	7.5.	Botiquín de urgencia	9.1.	Puertas
5.1.	Ejes	6.1.8.	Anclajes del motor	7.6.	Calzos de rueda (cuñas)	9.1.1.	Puertas de entrada y salida
5.1.1.	Ejes	6.1.9.	Rendimiento del motor	7.7.	Dispositivo productor de señales acústicas	9.1.2.	Salidas de emergencia
5.1.2.	Manguetas de eje	6.2.	Cabina y carrocería	7.8.	Velocímetro	9.2.	Sistemas antivaho y antihielo
5.1.3.	Cojinetes de las ruedas	6.2.1.	Estado	7.9.	Tacógrafo	9.3.	Sistemas de ventilación y calefacción
5.2.	Ruedas y neumáticos	6.2.2.	Fijación	7.10.	Dispositivo limitador de velocidad	9.4.	Asientos
5.2.1.	Cubo de rueda	6.2.3.	Puertas y manillas	7.11.	Cuentakilómetros	9.4.1.	Asientos de pasajeros
5.2.2.	Ruedas	6.2.4.	Suelo	7.12.	Control electrónico de estabilidad (ESC)	9.4.2.	Asiento del conductor
5.2.3.	Neumáticos	6.2.5.	Asiento del conductor	8.	EMISIONES CONTAMINANTES	9.5.	Dispositivos de alumbrado interior y navegación
5.3.	Sistema de suspensión	6.2.6.	Los demás asientos	8.1.	Sistema de supresión del ruido	9.6.	Pasarelas, zonas de permanencia en pie
5.3.1.	Muelles y estabilizadores	6.2.7.	Controles de conducción	8.2.	Emisiones de gases de escape	9.7.	Escalas y peldaños
5.3.2.	Amortiguadores	6.2.8.	Escalones de acceso a la cabina	8.2.1.	Emisiones de motor de encendido por chispa	9.8.	Sistema de comunicación con los pasajeros
5.3.3.	Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión	6.2.9.	Otros equipos y accesorios interiores y exteriores	8.2.1.1.	Equipo de control de las emisiones de gases de escape	9.9.	Letreros
5.3.4.	Rótulas de suspensión	6.2.10.	Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras	8.2.1.2.	Emisiones gaseosas	9.10.	Requisitos relativos al transporte de niños
5.3.5.	Suspensión neumática	7.	EQUIPOS DIVERSOS	8.2.2.	Emisiones de motores de encendido por compresión	9.10.1.	Puertas
6.	CHASIS Y ELEMENTOS ACOPLADOS AL CHASIS	7.1.	Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción	8.2.2.1.	Equipo de control de las emisiones de gases de escape	9.10.2.	Señalización y equipos especiales
6.1.	Chasis o bastidor y elementos acoplados	7.1.1.	Fijación de cinturones de seguridad/hebillas	8.2.2.2.	Opacidad	9.11.	Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida
6.1.1.	Estado general	7.1.2.	Estado de cinturones de seguridad/hebillas	8.4.	Otros elementos relacionados con el medio ambiente	9.11.1.	Puertas, rampas y elevadores
6.1.2.	Tubos de escape y silenciadores	7.1.3.	Limitador de carga de los cinturones de seguridad	8.4.1.	Fugas de líquidos	9.11.2.	Sistema de retención de silla de ruedas
6.1.3.	Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción)	7.1.4.	Pretensores de los cinturones de seguridad	9.	PRUEBAS SUPLEMENTARIAS PARA LOS VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN PERSONAS, DE LAS CATEGORÍAS M₂, M₃	9.11.3.	Señalización y equipos especiales
6.1.4.	Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera	7.1.5.	Airbag				
6.1.5.	Soporte de la rueda de repuesto	7.1.6.	Sistemas SRS				
6.1.6.	Dispositivo de acoplamiento y equipo de tracción	7.2.	Extintor				
		7.3.	Cerraduras y dispositivos antirrobo				
		7.4.	Triángulo de señalización de peligro				

ANEXO V

MODELO ARMONIZADO PARA LOS INFORMES A LA COMISIÓN

El modelo armonizado se redactará en formato informático y se remitirá por medios electrónicos mediante programas ofimáticos estándar.

Cada Estado miembro entregará:

- un cuadro de síntesis único, y
- para cada país de matriculación de vehículos sometidos a una inspección más minuciosa, un cuadro pormenorizado, por separado, con información sobre las deficiencias controladas y detectadas para cada categoría de vehículo.

L 127/212

ES

Diario Oficial de la Unión Europea

29.4.2014

[illegible]

Categoría de los vehículos:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
País de matriculación	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Letonia																		
Lituania																		
Luxemburgo																		
Hungría																		
Malta																		
Países Bajos																		
Austria																		
Polonia																		
Portugal																		
Rumanía																		
Eslovenia																		
Eslovaquia																		
Finlandia																		
Suecia																		
Reino Unido																		
Albania																		
Andorra																		

Categoría de los vehículos:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
País de matriculación	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Armenia																		
Azerbaiyán																		
Bielorrusia																		
Bosnia y Herzegovina																		
Georgia																		
Kazajistán																		
Liechtenstein																		
Mónaco																		
Montenegro																		
Noruega																		
República de Moldavia																		
Federación de Rusia																		
San Marino																		
Serbia																		
Suiza																		
Tayikistán																		
Turquía																		

Categoría de los vehículos:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Turkmenistán																		
Ucrania																		
Uzbekistán																		
Antigua República Yugoslava de Macedonia																		
Otros terceros países (especifíquese)																		

(1) Vehículos no conformes con deficiencias graves o peligrosas de acuerdo con el anexo IV.

Resultados de inspecciones más minuciosas

Estado miembro informante: por ejemplo Bélgica

Nombre del Estado miembro informante

País de matriculación: por ejemplo Bulgaria

PERÍODO: de: 01/año [x] a 12/año [x+1]

Nombre del país de matriculación de los vehículos

Categoría de los vehículos:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes

Pormenores del defecto

	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
(0) Identificación																		
(1) Dispositivos de frenado																		
(2) Dirección																		
(3) Visibilidad																		
(4) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico																		
(5) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión																		

[illegible]

Categoría de los vehículos:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Número total de rechazos																		

⁽¹⁾ Vehículos no conformes con deficiencias graves o peligrosas de acuerdo con el anexo V.