

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### MINISTERIO DA PRESIDENCIA E PARA AS ADMINISTRACIÓN TERRITORIAIS

**6512** *Real decreto 563/2017, do 2 de xuño, polo que se regulan as inspeccións técnicas en estrada de vehículos comerciais que circulan en territorio español.*

O Real decreto 957/2002, do 13 de setembro, polo que se regulan as inspeccións técnicas na estrada dos vehículos industriais que circulan en territorio español, regula as inspeccións na estrada de vehículos industriais tanto de transporte de mercadorías como de viaxeiros, e incorpora ao noso ordenamento xurídico a Directiva 2000/30/CE, do 6 de xuño de 2000, relativa ás inspeccións técnicas na estrada dos vehículos comerciais que circulan na Comunidade.

Esta normativa europea foi modificada pola Directiva 2003/26/CE da Comisión, do 3 de abril de 2003, pola que se adapta ao progreso técnico a Directiva 2000/30/CE do Parlamento Europeo e do Consello, no que se refire aos dispositivos de limitación de velocidade e ás emisións de gases de escape dos vehículos comerciais, e pola Directiva 2010/47/UE da Comisión, do 5 de xullo de 2010, para a súa adaptación ao progreso técnico.

Ambas as modificacións foron incorporadas ao noso ordenamento xurídico mediante o Real decreto 122/2004, do 23 de xaneiro, que modificou o citado Real decreto 957/2002, do 13 de setembro, co obxecto de incorporar unha revisión dos valores límite de emisión aplicables nas inspeccións e incluír a inspección funcional dos dispositivos de limitación de velocidade, así como pola Orde IET/557/2012, do 14 de marzo, pola que se actualizan os anexos do dito Real decreto 957/2002, do 13 de setembro.

En maio de 2014 entrou en vigor a Directiva 2014/47/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 3 de abril de 2014, relativa ás inspeccións técnicas na estrada de vehículos comerciais que circulan na Unión Europea, a cal derroga a Directiva 2000/30/CE, con efectos a partir do 20 de maio de 2018. Esta nova directiva actualiza o réxime de inspeccións técnicas na estrada e incorpora as normas previstas na Recomendación 2010/379/UE da Comisión, do 5 de xullo de 2010, sobre a avaliación de risco das deficiencias detectadas durante as inspeccións técnicas na estrada dos vehículos industriais, de conformidade coa Directiva 2000/30/CE, do Parlamento Europeo e do Consello.

O seu obxectivo é mellorar as condicións de seguridade nas vías de tránsito da Unión Europea, tomando como base o establecemento duns requisitos mínimos comúns apoiados na harmonización das normativas existentes na actualidade nos diferentes Estados membros, cuxo fundamento se encontra na política de transportes e de seguridade viaria da Unión Europea, en concreto no Libro branco de transportes e no Programa de acción europeo de seguridade viaria, ao fixar a meta de conseguir reducir o número de vítimas mortais nas estradas da Unión Europea para 2020 en relación cos datos de accidentalidade rexistrados en 2011, todo isto baixo a perspectiva da «visión cero» que consiste en que a Unión Europea se aproxime, de aquí a 2050, á meta de «Cero mortes» no transporte por estrada.

Para alcanzar este fin confíase en que a tecnoloxía dos vehículos contribuirá de forma notable a conseguir uns niveis máis elevados de seguridade no transporte por estrada. Este feito exige que os Estados membros establezan uns controis máis estritos e aleatorios para garantir que os vehículos que circulan polas estradas nacionais cumpren a lexislación vixente en relación co seu estado, todo isto coa certeza de que o cumprimento da normativa non só permitirá mellorar a seguridade viaria senón que tamén reducirá as emisións contaminantes e evitará a posible existencia dunha competencia desleal no transporte por estrada, contribuíndo desta forma a un transporte e unha mobilidade segura, sustentable e sen perturbacións.

A inspección técnica de vehículos forma parte dun réxime deseñado para garantir que os vehículos estean en boas condicións desde o punto de vista da seguridade e do ambiente durante o seu uso.

Ese réxime debe abranguer a inspección técnica periódica dos vehículos e, como complementarias, as inspeccións técnicas na estrada con carácter aleatorio dos vehículos utilizados para actividades de transporte comercial polas ditas vías, para garantir que os vehículos se encontran en boas condicións para circular. Durante o período 2009-2010, máis de 350.000 vehículos sometidos a inspeccións técnicas na estrada en toda a Unión Europea tiveron que ser inmovilizados por non cumpriren cos requisitos exixidos para a súa circulación.

Para evitar unha carga e uns custos administrativos innecesarios e reforzar a eficacia das inspeccións, débense inspeccionar prioritariamente os vehículos explotados por empresas que non cumpren as normas de seguridade e protección do ambiente, e recompensar os vehículos de transportistas responsables e preocupados pola seguridade e os vehículos cuxo mantemento sexa correcto, someténdoo a inspeccións na estrada menos frecuentes.

A selección de vehículos para inspeccións técnicas na estrada baseada no perfil de risco dos operadores debe resultar unha ferramenta útil para efectos de controlar mellor e con máis frecuencia as empresas de alto risco. Para tal fin, as inspeccións técnicas na estrada deben apoiarse nun sistema de clasificación de riscos que inclúa a información relativa ao número e á gravidade das deficiencias detectadas nos vehículos.

As inspeccións técnicas na estrada consistirán nunha inspección inicial e, a continuación, se resultar necesario, outra máis minuciosa, que se poderá realizar con unidades móbiles de inspección ou ben nas estacións fixas de ITV máis próximas.

Neste sentido, o recurso a unidades móbiles de inspección, por unha parte, permite reducir os custos das operadoras e, por outra, permite asegurar que os vehículos que circulan polas estradas nacionais cumpren os requisitos fixados na normativa sectorial existente, o que favorece a mellora da seguridade de todos os usuarios das vías.

Outro punto fundamental sobre o que incidir refírese á correcta suxeición da carga ao considerala aspecto esencial para a seguridade viaria, cuxa disposición debe garantir que permanece perfectamente impedida para calquera movemento derivado dos propios do vehículo en que vai transportada, así como cumprir o recollido en canto á disposición da carga no artigo 14 do Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro.

A teor do exposto, a través deste real decreto incorpórase ao noso ordenamento interno a citada Directiva 2014/47/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 3 de abril de 2014.

O capítulo I dedícase ao seu obxecto e ámbito de aplicación e inclúe unha relación das definicións necesarias para a correcta interpretación do texto.

O capítulo II establece o réxime de inspección técnica na estrada, distinguindo entre as inspeccións técnicas iniciais e as inspeccións técnicas máis minuciosas.

Como novidades cabe destacar, por unha parte, que se fixa un número mínimo de inspeccións técnicas iniciais tanto de vehículos matriculados en España coma noutros Estados membros, que estará determinado por unha porcentaxe representativa dos vehículos matriculados en España, de forma que se contribúa de maneira significativa ao cumprimento do obxectivo europeo de que cada ano o número total de inspeccións técnicas iniciais na estrada na Unión Europea corresponderá, como mínimo, ao 5 % do número total daqueles vehículos que estean matriculados nos Estados membros.

E, por outra, a implantación dun sistema de clasificación de riscos para definir aquelas empresas operadoras do transporte por estrada que teñen un mal historial en canto ao cumprimento do exixido na normativa tanto de inspeccións técnicas periódicas como na estrada. Esta clasificación poderase utilizar para controlar de forma máis estrita e con maior frecuencia as empresas clasificadas de risco alto, todo isto co fin de asegurar que o transporte se realiza da forma máis sustentable, segura, competitiva e por aqueles operadores máis concienciados coas normas de seguridade viaria e co respecto ao ambiente.

O capítulo III refírese aos procedementos de inspección e regula, entre outros aspectos, o obxecto das inspeccións técnicas na estrada, con especial referencia á inspección da suxeición da carga, unha das novidades nesta materia, así como ás clases de deficiencias que se poidan detectar en función da súa gravidade e o seguimento a que se deberán someter para efectos de seren emendadas.

Tamén se relaciona a información que se deberá obter como resultado dunha inspección técnica inicial, así como os modelos de informes que se emitirán nas inspeccións técnicas máis minuciosas conforme se recollen no anexo IV. Igualmente, determinan as comunicacións que se deberán efectuar ao organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico en relación coas inspeccións efectuadas, ao que se designa punto de contacto como responsable de asegurar a recompilación, coordinación, custodia e intercambio de información nos termos previstos na directiva obxecto de transposición.

Finalmente, o capítulo IV remítese á normativa aplicable en materia sancionadora, determina o responsable de manter o vehículo en condicións aptas e establece os suxeitos que terán a condición de inspector.

Este real decreto recibiu o informe do Consello Superior de Tráfico, Seguridade Viaria e Mobilidade Sustentable, de acordo co artigo 8.5 d) do texto refundido da Lei de tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 6/2015, do 30 de outubro. Ademais, someteuse ao trámite de audiencia conforme o previsto no artigo 26.6 da Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno.

Na súa virtude, por proposta dos ministros do Interior e de Economía, Industria e Competitividade, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 2 de xuño de 2017,

DISPOÑO:

CAPÍTULO I

### Disposicións xerais

#### Artigo 1. *Obxecto.*

O obxecto deste real decreto é regular as condicións en que se deben realizar as inspeccións técnicas na estrada dos vehículos comerciais que circulen no territorio nacional, con independencia do seu Estado de matriculación, co fin de mellorar a seguridade viaria e o ambiente.

#### Artigo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto será de aplicación aos vehículos comerciais que circulan polo territorio español, con independencia do Estado en que se matriculasen, cunha velocidade nominal superior a 25 km/h, pertencentes ás seguintes categorías, definidas segundo o estipulado na Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 5 de setembro de 2007, pola que se crea un marco para a homologación dos vehículos de motor e dos remolques, sistemas, compoñentes e unidades técnicas independentes destinados aos ditos vehículos, e incorporada ao ordenamento xurídico español polo Real decreto 866/2010, do 2 de xullo, polo que se regula a tramitación das reformas de vehículos, no Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeo e do Consello, do 5 de febreiro de 2013, relativo á homologación dos vehículos agrícolas ou forestais, e á vixilancia do mercado dos ditos vehículos, e no non previsto nelas, no Real decreto 750/2010, do 4 de xuño, polo que se regulan os procedementos de homologación de vehículos de motor e os seus remolques, máquinas autopropulsadas ou remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes e pezas destes vehículos:

a) Vehículos de motor deseñados e fabricados principalmente para o transporte de persoas e as súas equipaxes, con máis de oito prazas ademais da do condutor— vehículos das categorías M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub>.

b) Vehículos de motor deseñados e fabricados principalmente para o transporte de mercadorías, cunha masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos das categorías N2 e N3.

c) Remolques deseñados e fabricados para o transporte de mercadorías ou de persoas, así como para o aloxamento de persoas, cunha masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos das categorías O3 e O4.

d) Tractores de rodas da categoría T cunha velocidade nominal máxima superior a 40 km/h, utilizados principalmente en vías públicas para o transporte comercial por estrada.

e) Vehículos comerciais lixeiros da categoría N1 cun peso inferior a 3,5 toneladas dentro dos controis e inspeccións que se poidan realizar a este tipo de vehículos.

### Artigo 3. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto entenderase por:

1. «Carga»: todas as mercadorías que normalmente se transportarían en ou sobre a parte do vehículo deseñada para soportar unha carga e que non estean fixadas a el de forma permanente, incluídos os obxectos transportados polo vehículo en portacargas tales como caixóns, caixas móbiles ou contedores.

2. «Vehículo comercial»: un vehículo de motor e o seu remolque ou semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercadorías ou pasaxeiros con fins comerciais, como o transporte por conta allea ou o transporte por conta propia, ou outros fins profesionais.

3. «Vehículo matriculado nun Estado membro»: vehículo matriculado ou posto en circulación nun Estado membro.

4. «Inspección técnica na estrada»: a inspección técnica non anunciada, e por tanto inesperada, dun vehículo comercial que circule no territorio nacional, efectuada na vía pública pola autoridade competente en materia de tráfico ou baixo a súa supervisión.

5. «Empresa»: persoa física ou xurídica que transporta viaxeiros ou mercadorías con fins comerciais.

6. «Certificado de inspección técnica»: un certificado da inspección técnica expedido pola autoridade competente ou polo centro de inspección que contén os resultados da inspección técnica.

7. «Inspector»: os membros das forzas e corpos de seguridade, no que afecta as inspeccións técnicas iniciais, e as persoas que reúnan a cualificación técnica precisa para levar a cabo inspeccións técnicas máis minuciosas, de acordo co previsto nas normas aplicables ás inspeccións técnicas de vehículos.

8. «Deficiencias»: fallos técnicos e outros incumprimentos detectados durante unha inspección técnica na estrada.

9. «Unidade móbil de inspección»: un sistema transportable do equipo de inspección necesario para realizar inspeccións técnicas máis minuciosas na estrada e que conta con inspectores competentes para realizar inspeccións técnicas máis minuciosas na estrada.

## CAPÍTULO II

### Réxime de inspección técnica na estrada

#### Artigo 4. *Réxime de inspección técnica na estrada.*

O réxime de inspección técnica na estrada consistirá en inspeccións técnicas iniciais na estrada e inspeccións técnicas máis minuciosas na estrada, como se establece no artigo 8.1 e 3, respectivamente.

Artigo 5. *Porcentaxe de vehículos por inspeccionar.*

O número total de inspeccións técnicas iniciais na estrada de vehículos comerciais definidos no artigo 2.a), b) e c), tanto de vehículos matriculados en España coma noutros Estados membros, será respecto a unha porcentaxe representativa dos vehículos matriculados en España, de forma que contribúa de maneira significativa ao cumprimento do obxectivo europeo de que cada ano o número total de inspeccións técnicas iniciais na estrada na Unión Europea corresponderá, como mínimo, ao 5 % do número total daqueles vehículos que estean matriculados nos Estados membros.

Artigo 6. *Sistema de clasificación de riscos.*

1. Respecto dos vehículos mencionados no artigo 2.a), b) e c), establécese un sistema de clasificación de riscos segundo se define no anexo I deste real decreto, ao cal se incorporará a información establecida no anexo II e, cando sexa aplicable, a contida no anexo III, relativa ao número e á gravidade das deficiencias detectadas en vehículos explotados por cada empresa.

2. Para a atribución de perfís de risco ás empresas, aplicaranse os criterios previstos no anexo I. Esta información poderase utilizar para controlar de forma máis estrita e con maior frecuencia as empresas cunha clasificación de risco alto. Ese sistema de clasificación de riscos será xestionado polo organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico.

3. A información recibida dos restantes Estados membros sobre o resultado das inspeccións na estrada de vehículos matriculados en España incorporárase no Rexistro de Vehículos, para efectos da súa aplicación na clasificación de riscos.

### CAPÍTULO III

#### Procedementos de inspección

Artigo 7. *Selección dos vehículos que se van someter a unha inspección técnica inicial na estrada.*

1. No caso de realizar unha inspección técnica inicial na estrada, na selección poderáselles dar prioridade aos explotados por empresas cun perfil de risco alto, de acordo co sistema de clasificación de riscos definido no artigo 6.

2. Poderanse seleccionar, así mesmo, para inspección outros vehículos ao azar ou se se sospeita que presentan un risco para a seguridade viaria ou o ambiente.

3. As inspeccións técnicas na estrada levaranse a cabo sen discriminación por motivos de nacionalidade do condutor ou do país de matriculación ou de posta en circulación do vehículo industrial, e tendo en conta a necesidade de reducir ao mínimo os custos e os atrasos ocasionados aos condutores e ás empresas.

Artigo 8. *Obxecto das inspeccións técnicas na estrada e métodos aplicados.*

1. Na inspección técnica inicial na estrada dun vehículo, o inspector:

a) Comprobará o último certificado de inspección técnica periódica e o informe de inspección técnica na estrada, se están dispoñibles, ou xustificantes electrónicos destes, que deben conservarse a bordo do vehículo. En particular, para os vehículos matriculados ou postos en circulación nun Estado membro da Unión Europea, verificarase a existencia do comprobante de que o vehículo comercial foi sometido á inspección técnica periódica obrigatoria de acordo coa súa normativa reguladora.

b) Poderá realizar unha inspección visual do estado técnico do vehículo.

c) Poderá realizar unha inspección visual da suxeición da carga do vehículo de conformidade co artigo 11.

d) Poderá efectuar controis técnicos por calquera método que considere apropiado. Tales controis técnicos poderán efectuarse para xustificar unha decisión de someter o

vehículo a unha inspección técnica máis minuciosa na estrada ou para solicitar que se emenden sen demora as deficiencias, de conformidade co establecido no artigo 12, número 1.

Se no informe da inspección técnica na estrada anterior se consignaron deficiencias, o inspector verificará se foron corrixidas.

2. Sobre a base dos resultados da inspección técnica inicial, o inspector decidirá se o vehículo ou o seu remolque se deben someter a unha inspección técnica máis minuciosa na estrada.

3. As inspeccións técnicas máis minuciosas na estrada cubrirán aqueles elementos enumerados no anexo II que se consideren necesarios e pertinentes en función da inspección técnica inicial realizada e terán en conta, en particular, a seguridade de freos, pneumáticos, rodas, chasis e emisións contaminantes, así como os métodos recomendados para a inspección de tales elementos.

As ditas inspeccións técnicas máis minuciosas efectuaranse segundo os procedementos de inspección aplicables en cada un dos elementos para inspeccionar do anexo II, previstos na regulamentación de inspección técnica de vehículos.

4. Se no certificado de inspección técnica ou no informe de inspección na estrada se indica que, ao longo dos tres meses precedentes, se inspeccionou un dos elementos enumerados no anexo II, este punto non se volverá inspeccionar, excepto se está xustificado, en particular, debido a unha deficiencia evidente ou a unha non conformidade manifesta.

#### Artigo 9. *Instalacións de inspección.*

1. As inspeccións técnicas máis minuciosas na estrada levaranse a cabo utilizando unha unidade móbil ou realizaranse, o antes posible, nunha das estacións ITV fixas máis próximas, en función da dispoñibilidade de medios e do alcance da inspección.

2. As unidades móbiles de inspección estarán provistas do equipamento adecuado para efectuar unha inspección técnica máis minuciosa na estrada, incluído o equipamento necesario para avaliar o estado dos freos e a eficiencia de freada, a dirección, a suspensión e as emisións contaminantes do vehículo, segundo sexa necesario.

3. Cando as unidades móbiles de inspección non estean provistas do equipamento necesario para inspeccionar algún elemento indicado nunha inspección técnica inicial, ou cando non existan unidades móbiles de inspección, o vehículo será dirixido a unha estación fixa de ITV onde se poida proceder a unha inspección técnica máis minuciosa.

#### Artigo 10. *Avaliación das deficiencias.*

1. En relación con cada un dos elementos obxecto de inspección, no anexo II defínese unha lista de posibles deficiencias, xunto coa súa categoría de gravidade, que se utilizarán nas inspeccións técnicas na estrada.

2. As deficiencias detectadas durante as inspeccións técnicas na estrada dos vehículos clasificaranse nunha das categorías seguintes:

a) Deficiencias técnicas leves, que non teñen un efecto significativo na seguridade do vehículo nin impacto no ambiente, e outros incumprimentos leves.

b) Deficiencias graves, que poden prexudicar a seguridade do vehículo ou ter un impacto no ambiente ou pór en perigo outros usuarios da estrada, así como outros incumprimentos máis importantes.

c) Deficiencias perigosas, que crean un risco inmediato e directo para a seguridade viaria ou que teñen un impacto no ambiente.

3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de máis dunha das categorías a que se refire o número 2 clasificarase na categoría correspondente á deficiencia máis grave. Un vehículo que presente deficiencias graves nas materias de inspección das que se enumeran no ámbito da inspección técnica na estrada a que se refire o anexo II, punto 1,



poderá clasificarse na categoría de gravidade superior se se considera que o efecto combinado desas deficiencias constitúe un risco máis elevado para a seguridade viaria.

#### Artigo 11. *Inspección da suxeición da carga.*

1. Durante unha inspección na estrada poderase someter un vehículo á inspección da suxeición da súa carga de acordo co disposto no anexo III, co fin de comprobar que a carga está suxeita de forma que non interfira coa condución segura nin supoña un risco para a vida, a saúde, a propiedade ou o ambiente. Pódense realizar inspeccións para comprobar que en todas as situacións de funcionamento do vehículo, incluídas as situacións de emerxencia e as manobras de arranque costa arriba:

- a) O cambio de posición das cargas entre si, contra as paredes ou as superficies do vehículo sexa mínimo.
- b) As cargas non poidan saír do espazo de carga nin desprazarse fóra da superficie de carga.

2. Así mesmo, poderán aplicarse os procedementos de seguimento das deficiencias graves ou perigosas previstos no artigo 12 en relación coa suxeición da carga.

#### Artigo 12. *Seguimento das deficiencias graves ou perigosas.*

1. Como norma xeral, toda deficiencia grave ou perigosa detectada nunha inspección técnica inicial ou nunha inspección técnica máis minuciosa deberá ser corrixida antes de que o vehículo poida volver circular polas vías públicas.

2. Se o vehículo está matriculado en España, os inspectores poderán decidir sometelo a unha inspección técnica nunha estación fixa de ITV nun prazo de 15 días hábiles, cuxo alcance será definido polo inspector que a prescribe en función das deficiencias detectadas na inspección técnica na estrada a que, previamente, fose sometido o vehículo. Se o vehículo está matriculado noutro Estado membro, o punto de contacto poderá solicitar á autoridade competente desoutro Estado membro que someta o vehículo a unha nova inspección técnica. Cando se detecten deficiencias graves ou perigosas nun vehículo matriculado fóra da Unión Europea, o punto de contacto poderá decidir informar a autoridade competente do país de matriculación do vehículo.

3. As forzas e corpos de seguridade poderán inmovilizar o vehículo nos casos previstos no artigo 104 do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto lexislativo 6/2015, do 30 de outubro, cando presente deficiencias que constitúan un risco especialmente grave para a seguridade viaria. Se as deficiencias detectadas supoñen un risco directo para a seguridade viaria, poderase dispor o seu traslado ata un taller próximo, sexa por medios propios ou por medios alleos. Se as deficiencias non requiren emenda inmediata, deberase realizar unha reparación do vehículo para corrixir estas deficiencias e someterse a unha nova inspección no prazo de 15 días hábiles.

4. En todo caso, os axentes da autoridade notificarán a través do correspondente boletín de denuncia a infracción detectada, de modo que quede constancia ao titular ou condutor, de ser o caso, da expresa prohibición de circular co dito vehículo.

#### Artigo 13. *Gastos de inspección.*

1. Cando nunha inspección técnica máis minuciosa se detecten deficiencias, de forma tal que sexa necesaria unha inspección posterior nunha estación fixa de ITV, aboaranse as correspondentes tarifas e taxas.

2. En caso de que, tras a realización destas inspeccións máis minuciosas, se acredite que a deficiencia é constitutiva dunha infracción, todos os gastos derivados daquelas incluídos, de ser o caso, os de inmovilización, traslado e depósito, serán por conta do titular ou arrendatario a longo prazo do vehículo.

Artigo 14. *Informes das inspeccións e base de datos das inspeccións técnicas na estrada.*

1. Respecto de cada inspección técnica inicial na estrada recollerase a seguinte información:

- a) O país de matriculación do vehículo.
- b) A categoría de vehículo.
- c) O resultado da inspección técnica na estrada inicial.

2. Respecto a cada inspección técnica máis minuciosa na estrada, o inspector redactará un informe conforme o disposto no anexo IV, o cal deberá ser asinado polo inspector que a levase a cabo e pola autoridade de tráfico competente. O condutor do vehículo inspeccionado recibirá unha copia do informe de inspección.

Artigo 15. *Comunicacións.*

1. Cunha periodicidade mensual deberán remitirse ao organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico os datos relativos ao número de vehículos comerciais inspeccionados na estrada, clasificados por categorías e por país de matriculación, así como os puntos controlados e as deficiencias encontradas de acordo cos modelos recollidos no anexo V, para os efectos de comunicar á Comisión Europea a información correspondente.

2. Así mesmo, no caso de vehículos matriculados noutro Estado membro, deberán remitirse os informes das deficiencias que dean lugar á prohibición de circular conforme o previsto no artigo 12, co fin de que o Ministerio do Interior llelo comunique ás autoridades competentes do citado Estado membro e, de ser o caso, solicite a adopción de medidas complementarias.

3. As estacións fixas de ITV que efectuasen a inspección do vehículo a que se refire o número 1 remitirán, no prazo dos dez días seguintes a esta, o informe correspondente á Xefatura Provincial de Tráfico da provincia onde se efectuase a inspección técnica do vehículo.

4. De conformidade coa lexislación aplicable en materia de protección de datos, conservarase esa información polo menos durante os trinta e seis meses seguintes á data da súa recepción.

5. Désígnase como punto de contacto, para os efectos recollidos na Directiva 2014/47/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 3 de abril de 2014, relativa ás inspeccións técnicas na estrada de vehículos comerciais que circulan na Unión e pola que se derroga a Directiva 2000/30/CE, o organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico, dependente do Ministerio do Interior, que será responsable:

- a) Da recompilación e custodia da información referida ás inspeccións técnicas na estrada de vehículos comerciais que circulan en territorio español.
- b) Da información relacionada cos resultados das inspeccións realizadas sobre vehículos matriculados en España, a cal será xestionada no Rexistro Xeral de Vehículos.
- c) Da coordinación cos puntos de contacto designados polos demais Estados membros en relación coas medidas adoptadas consonte o artigo 12 deste real decreto.
- d) Da coordinación con outros Estados membros para a realización de actividades concertadas de inspección na estrada.
- e) Da transmisión á Comisión Europea dos datos a que se refire o primeiro punto deste artigo.
- f) De asegurar, se procede, calquera outro intercambio de información e asistencia cos puntos de contacto doutros Estados membros.



## CAPÍTULO IV

**Réxime sancionador**Artigo 16. *Réxime sancionador.*

1. O réxime de sancións que proceda aplicar cando non se respecten os requisitos técnicos controlados será o establecido na lexislación sobre tráfico e seguridade viaria correspondente en función do marco competencial correspondente ou, de ser o caso, na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres.

2. As medidas cautelares que se poidan acordar e, en concreto, cando se refiran á inmovilización do vehículo, axustaranse ao establecido no artigo 104 e seguintes do referido texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria.

Artigo 17. *Responsabilidades.*

1. O titular da autorización administrativa para circular e, de ser o caso, o arrendatario a longo prazo do vehículo, serán responsables de manter o vehículo en condicións aptas para a circulación, sen prexuízo da responsabilidade dos seus condutores.

2. O titular ou arrendatario a longo prazo do vehículo e os condutores dun vehículo sometido a unha inspección técnica na estrada deberán cooperar cos inspectores e facilitar o acceso ao vehículo, ás súas partes e a toda a documentación pertinente para fins da inspección.

Artigo 18. *Inspectores.*

1. No exercicio das funcións que lles atribúe a Lei orgánica 2/1986, do 13 de marzo, de forzas e corpos de seguridade, e no que se refire ás inspeccións técnicas iniciais na estrada, os membros das forzas e corpos de seguridade teñen a condición de inspector.

2. As inspeccións técnicas máis minuciosas na estrada que se realicen en unidades móbiles de inspección serán efectuadas, baixo a dirección da autoridade competente en materia de tráfico por persoal que cumpra os mesmos requisitos que os previstos na normativa para a Inspección Técnica de Vehículos que se realice en estacións fixas de ITV, cumprindo os requisitos exixidos na normativa reguladora sobre instalación e funcionamento.

3. Á hora de realizar unha inspección técnica na estrada, os inspectores non terán ningún conflito de intereses que poida influír na imparcialidade e obxectividade da súa decisión.

4. A remuneración dos inspectores non gardará relación directa co resultado das inspeccións técnicas iniciais ou das inspeccións técnicas máis minuciosas na estrada.

Disposición adicional primeira. *Normativa reguladora das inspeccións técnicas de vehículos.*

O previsto polo presente real decreto entenderase sen prexuízo do establecido na normativa reguladora das inspeccións técnicas de vehículos.

Disposición adicional segunda. *Vehículos das Forzas Armadas e das forzas e corpos de seguridade.*

As inspeccións técnicas dos vehículos pertencentes ás Forzas Armadas e ás forzas e corpos de seguridade rexeranse pola súa propia normativa, en caso de disporen dela.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Queda derogado o Real decreto 957/2002, do 13 de setembro, polo que se regulan as inspeccións técnicas na estrada dos vehículos industriais que circulan en territorio español, e a Orde INT/316/2003, do 13 de febreiro, sobre inspeccións técnicas na estrada de

vehículos industriais, así como cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao establecido neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do establecido no artigo 149.1.21.<sup>a</sup> da Constitución, que atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor.

Disposición derradeira segunda. *Desenvolvemento normativo.*

1. Habíltanse os ministros do Interior e de Economía, Industria e Competitividade para ditar, no ámbito das súas competencias, as disposicións necesarias para o desenvolvemento e a aplicación do presente real decreto.

2. Habíltase o ministro de Economía, Industria e Competitividade para actualizar o contido dos anexos cando varíen os criterios técnicos de inspección, como consecuencia de modificacións da lexislación nacional, comunitaria ou internacional.

3. Mediante orde, por proposta dos ministros competentes por razón da materia, estableceranse as condicións e características da formación destinada aos inspectores para a comprobación da suxeición da carga a que se refire o artigo 11.

Disposición derradeira terceira. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao dereito español a Directiva 2014/47/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 3 de abril de 2014, relativa ás inspeccións técnicas na estrada de vehículos comerciais que circulan na Unión Europea, pola que se derroga a Directiva 2000/30/CE.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

O presente real decreto entrará en vigor o día 20 de maio de 2018.

Dado en Madrid o 2 de xuño de 2017.

FELIPE R.

A vicepresidenta do Goberno e ministra da Presidencia e para as Administracións Territoriais,  
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN

## ANEXO I

## Elementos do sistema de clasificación de riscos

O sistema de clasificación de riscos proporcionará a base para unha selección específica de vehículos explotados por empresas cun mal historial en canto ao cumprimento dos requisitos de mantemento e inspección técnica.

Terá en conta os resultados tanto das inspeccións técnicas periódicas como das inspeccións técnicas na estrada.

O sistema de clasificación de riscos tomará en consideración os parámetros seguintes para determinar a clasificación de riscos que se atribúe a cada empresa:

Número de deficiencias:

- Gravidade das deficiencias.
- Número de inspeccións técnicas na estrada ou de inspeccións técnicas periódicas e voluntarias.
- Factor temporal.

1. As deficiencias ponderaranse en función da súa gravidade, aplicando os factores seguintes:

- Deficiencia perigosa = 40.
- Deficiencia grave = 10.
- Deficiencia menor = 1.

2. A evolución na situación dunha empresa (dun vehículo) reflectirase ponderando menos os resultados (deficiencias) de inspeccións máis antigas, e máis os resultados de inspeccións máis recentes, utilizando os factores seguintes:

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

Estes factores só se utilizarán para calcular a clasificación de riscos xeral.

3. A clasificación de riscos calcularase utilizando as fórmulas seguintes:

a) Fórmula para a clasificación de riscos xeral:

Onde:

RR = resultado da clasificación de riscos xeral.

$D_{Ai}$  = total dos defectos nos anos 1, 2, 3.

$D_{A1}$  =  $(nDP \times 40) + (nDG \times 10) + (nDL \times 1)$  no ano 1.

n... = número de ...

DP = deficiencias perigosas.

DG = deficiencias graves.

DL = deficiencias leves.

C = controis (inspeccións técnicas na estrada e inspeccións técnicas periódicas e/ou voluntarias) nos anos 1, 2, 3.

b) Fórmula para a cualificación de riscos anual:

Onde:

RA = resultado para o risco anual.

n... = número de ...

DP = deficiencias perigosas.

DG = deficiencias graves.

DL = deficiencias leves.

C = controis (inspeccións técnicas na estrada e inspeccións técnicas periódicas e/ou voluntarias).

O risco anual utilizarase para avaliar a evolución da empresa ao longo dos anos.

A clasificación das empresas (vehículos) en función da clasificación de riscos xeral realizarase de tal forma que se poidan distribuír así:

- < 30 % risco baixo.
- 30 % – 80 % risco medio.
- > 80 % risco alto.

## ANEXO II

### Ámbito da inspección técnica na estrada

1. Materias de inspección:

- 1) Identificación do vehículo.
- 2) Equipamento de freada.
- 3) Dirección.
- 4) Visibilidade.
- 5) Equipamento de iluminación e compoñentes do sistema eléctrico.
- 6) Eixes, rodas, pneumáticos, suspensión.
- 7) Chasis e elementos acoplados ao chasis.
- 8) Equipamentos diversos.
- 9) Emisións contaminantes.
- 10) Inspeccións adicionais para os vehículos de transporte de persoas das categorías

M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub>.

2. Requisitos da inspección:

Os elementos que só se poden inspeccionar mediante a utilización de equipamentos márcanse cun (E).

Os elementos que só se poden inspeccionar en certa medida sen a utilización de equipamentos márcanse cun (+ E).

Que un método de inspección figure como visual significa que, ademais de visualizar os elementos en cuestión, o inspector deberá tamén, se procede, tocar, analizar o ruído emitido ou inspeccionalos de calquera outra maneira apropiada que non supoña a utilización de equipamentos.

As inspeccións técnicas na estrada poderán referirse aos elementos enumerados no cadro 1, en que se inclúen os métodos recomendados para levalas a cabo. Nada do disposto no presente anexo impedirá que os inspectores utilicen cando sexa preciso equipamentos adicionais como unha plataforma elevada ou un foso.

A inspección deberase levar a cabo utilizando técnicas e equipamentos dispoñibles actualmente e sen usar ferramentas para a desmontaxe ou retirada de ningún compoñente

do vehículo. A inspección poderá tamén incluír unha verificación de se as partes e os compoñentes respectivos do dito vehículo corresponden aos requisitos de seguridade e ambientais exixidos vixentes no momento da súa homologación ou, de ser o caso, no momento da súa adaptación.

Se o deseño do vehículo non permite a aplicación dos métodos de inspección recollidos no presente anexo, a inspección levarase a cabo de conformidade cos métodos de inspección recomendados aceptados polas autoridades competentes.

As «causas de rexeitamento» non serán aplicables cando se refiran a requisitos non prescritos na lexislación pertinente sobre homologación de vehículos no momento da primeira matriculación, da primeira posta en circulación ou da adaptación.

#### *Obxecto e métodos de inspección, avaliación das deficiencias dos vehículos*

A inspección abranguerá todos aqueles elementos que se consideren necesarios e relevantes de entre os que se enumeran no cadro seguinte, tendo en conta en particular a seguridade dos freos, pneumáticos, rodas, chasis e emisións contaminantes, así como os métodos recomendados no mesmo cadro.

Para cada un dos sistemas e compoñentes do vehículo obxecto de inspección, realizarase a avaliación das deficiencias de acordo cos criterios establecidos no cadro, caso por caso.

As deficiencias que non figuran no presente anexo avaliaranse en termos dos riscos que representen para a seguridade viaria.

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias		
			Leve	Grave	Perigosa
1.	Identificación do vehículo.				
0.1	Placas de matrícula (se o precisan os requisitos <sup>1</sup> ).	Inspección visual.		X	
		a) Placa(s) de matrícula non existente(s) ou suxeita(s) tan deficientemente que é probable que caia(n).		X	
		b) Inscrición inexistente ou ilexible.		X	
		c) Non conformes coa documentación ou cos rexistros do vehículo.		X	
0.2	Número de serie ou de identificación ou do chasis do vehículo.	Inspección visual.		X	
		a) Inexistente ou non se pode encontrar.		X	
		b) Incompleto, ilexible, claramente falsificado ou que non concorda cos documentos do vehículo.		X	
		c) Documentos do vehículo ilexibles ou erros administrativos.	X		
2.	Dispositivos de freada.				
2.1	Estado mecánico e funcionamento.				
1.1.1	Hasta do pedal/da panca de man do freo de servizo.	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada. Nota: os vehículos con dispositivos de freada asistida débense inspeccionar co motor parado.		X	
		a) Hasta demasiado axustada.		X	
		b) Desgaste/folguras excesivas.		X	
1.1.2	Estado e carreira do pedal/panca de man do dispositivo de freada.	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada. Nota: os vehículos con dispositivos de freada asistida débense inspeccionar co motor parado.		X	
		a) Carreira de reserva excesiva ou insuficiente. O freo non se pode accionar totalmente ou está bloqueado.		X	X
		b) Retorno do freo inadecuado. Afecta a súa función.	X	X	
		c) Revestimento antiesvarante do pedal de freo ausente, solto ou gastado.		X	

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias		
			Leve	Grave	Perigosa
1.1.3	Bomba de baleiro ou compresor e depósitos.	Inspección visual dos compoñentes a presión operativa normal. Comprobación do tempo necesario para que a presión baleiro/ aire alcance un valor operativo seguro; funcionamento do dispositivo de aviso, da válvula de protección multicircuíto e da válvula limitadora de presión.		X	X
				X	
				X	
				X	
				X	X
1.1.4	Indicador de baixa presión ou manómetro.	Comprobación funcional.	X		
1.1.5	Válvula de regulación do freo de man.	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada.		X	
				X	
				X	
				X	
1.1.6	Freo de estacionamento, regulación da panca, trinquete do freo de estacionamento, freo electrónico de estacionamento.	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada.		X	
				X	
				X	
				X	
				X	
1.1.7	Válvulas de freada (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores).	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada.		X	X
			X		
				X	
				X	X



Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
1.1.8	Acoplamento dos freos de remolque (eléctricos ou pneumáticos).	Desconexión e reconexión de todos os acoplamentos entre vehículo tractor e remolque.	a) Válvula de paso ou válvula de peche automática defectuosa. Afecta a súa función.	X		
			b) Válvula de paso ou válvula insegura ou montada incorrectamente. Afecta a súa función.	X		
			c) Perdas excesivas. Afecta a súa función.		X	
			d) Funcionamento incorrecto. Afecta o funcionamento dos freos.		X	X
1.1.9	Acumulador ou depósito de presión.	Inspección visual.	a) Depósito lixeiramente estragado ou lixeiramente corroído. Depósito moi estragado. Corroído ou con perdas.	X		
			b) Dispositivo de baleirado inoperante.		X	
			c) Depósito inseguro ou montado incorrectamente.		X	
1.1.10	Asistencia de freada, cilindro de mando (sistemas hidráulicos).	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada, se é posible.	a) Sistema de asistencia de freada defectuoso ou ineficaz. Se non funciona.		X	
			b) Cilindro de mando defectuoso, pero o freo segue funcionando. Cilindro de mando defectuoso ou con perdas.		X	
			c) Cilindro de mando inseguro, pero o freo segue a funcionar. Cilindro de mando inseguro.		X	
			d) Líquido de freos insuficiente por debaixo da marca MIN.	X		
			Líquido de freos considerablemente por debaixo da marca MIN. Líquido de freos non visible.		X	
			e) Ausencia da caparuzo do depósito do cilindro de mando.	X		
			f) Testemuña do líquido de freos acendido ou defectuoso.	X		
			g) Funcionamento incorrecto do dispositivo de aviso do nivel do líquido de freos.	X		
1.1.11	Tubos ríxidos dos freos.	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada, se é posible.	a) Risco inminente de funcionamento defectuoso ou rotura.			X
			b) Tubos ou conexións con perdas (freos pneumáticos).		X	
			Tubos ou conexións con perdas (freos hidráulicos).			X
			c) Tubos danados ou excesivamente corroídos. Isto afecta o funcionamento dos freos por bloqueo ou risco inminente de perdas.		X	
			d) Tubos en posición incorrecta. Riscos de danos.	X		
			X			

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
1.1.12	Tubos flexibles dos freos.	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada, se é posible.	a) Risco inminente de funcionamento defectuoso ou rotura.			X
			b) Tubos flexibles danados, rozados, dobrados ou demasiado curtos. Tubos flexibles danados ou rozados.	X		
			c) Tubos ou conexións con perdas (freos pneumáticos). Tubos ou conexións con perdas (freos hidráulicos).		X	
			d) Tubos flexibles deformados pola presión. Cable danado.		X	X
			e) Tubos flexibles porosos.		X	
1.1.13	Gornicións para freos.	Inspección visual.	a) Forro ou gornición desgastados (acádase a marca mínima). Forro ou gornición desgastados (non é visible a marca mínima).		X	X
			b) Forro ou gornición manchados (aceite, graxa, etc.) Afecta o rendemento da freada.		X	X
			c) Ausencia de forro ou gornición ou colocación incorrecta.			X
1.1.14	Tambores e discos dos freos.	Inspección visual.	a) Tambor ou disco desgastado. Tambor ou disco excesivamente riscado, agretado, inseguro ou fracturado.		X	X
			b) Tambor ou disco manchado (aceite, graxa, etc.) Afecta seriamente o rendemento da freada.		X	X
			c) Ausencia de tambor ou disco.			X
			d) Placa de ancoraxe insegura.		X	
1.1.15	Cables dos freos, varetas, pancas, conexións.	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada, se é posible.	a) Cables estragados, enredados. Afecta o rendemento da freada.		X	X
			b) Compoñentes excesivamente desgastados ou corroídos. Afecta o rendemento da freada.		X	X
			c) Cables, varetas ou xuntas inseguras.		X	
			d) Guía de cable defectuosa.		X	
			e) Restricións do funcionamento libre do sistema de freos.		X	
			f) Movementsos anormais das pancas ou conexións que indican un desaxuste ou un desgaste excesivo.		X	
1.1.16	Accionadores dos freos (incluídos os freos de resorte ou os cilindros hidráulicos de freada).	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada, se é posible.	a) Accionadores agretados ou estragados. Afecta o rendemento da freada.		X	X
			b) Accionadores con perdas. Afecta o rendemento da freada.		X	X
			c) Accionadores inseguros ou montados incorrectamente. Afecta o rendemento da freada.		X	X
			d) Corrosión excesiva do accionador. Con risco de que se produzan gretas.		X	X
			e) Percorrido insuficiente ou excesivo do émbolo motor ou mecanismo de diafragma. Afecta o rendemento dos freos (reserva insuficiente para o movemento).		X	X
			f) Gardapó danado. Ausencia do gardapó ou danos excesivos nel.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
1.1.17	Válvula sensora de carga.	Inspección visual dos compoñentes mentres se acciona o dispositivo de freada, se é posible.	a) Conexión defectuosa.		X	
			b) Conexión axustada incorrectamente.		X	
			c) Válvula agarrotada ou inoperante (o ABS funciona). Válvula agarrotada ou inoperante.		X	X
			d) Ausencia de válvula (cando sexa obrigatorio).			X
			e) Ausencia da placa de datos.	X		
			f) Datos ilexibles ou que non se axustan aos requisitos <sup>1</sup> .	X		
1.1.18	Axustadores de tensión automáticos e indicadores.	Inspección visual.	a) Axustador danado, agarrotado ou con movemento anormal, desgaste excesivo ou axuste incorrecto.		X	
			b) Axustador defectuoso.		X	
			c) Axustador instalado ou substituído incorrectamente.		X	
1.1.19	Sistema de deceleración (se está instalado ou se exige).	Inspección visual.	a) Conexións ou montaxe inseguras. Afecta a súa función.	X	X	
			b) Sistema ausente ou claramente defectuoso.		X	
1.1.20	Funcionamento automático dos freos de remolque.	Desconexión do acoplamento entre vehículo tractor e remolque.	O freo do remolque non se acciona automaticamente ao desconectar o acoplamento.			X
1.1.21	Sistema completo de freada.	Inspección visual.	a) Outros elementos do sistema (por exemplo, bomba de anticonxelante, secador de aire, etc.) danados exteriormente ou excesivamente corroídos, o que afecta o sistema de freada. Afecta o rendemento da freada.		X	X
			b) Perda excesiva de aire ou líquido de freos. Afecta a función do sistema.	X		X
			c) Compoñentes inseguros ou montados incorrectamente.		X	
			d) Modificacións perigosas de calquera compoñente <sup>3</sup> . Afecta o rendemento da freada.		X	X
1.1.22	Conexións para control (se están instaladas ou se exigen).	Inspección visual.	Ausentes.		X	
1.1.23	Freo de inercia.	Inspección visual e funcionamento.	Eficacia insuficiente.		X	

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
1.2	Rendemento e eficacia do freo de servizo.					
1.2.1	Rendemento (E).	Nunha proba realizada nun frenómetro de rolos, accionamento progresivo dos freos ata o máximo esforzo.	a) Esforzo de freada inadecuado dunha ou máis rodas. Sen esforzo de freada nunha ou máis rodas.		X	X
			b) O esforzo de freada dunha roda é inferior ao 70 % do esforzo máximo rexistrado da outra roda no mesmo eixe ou, no caso da proba na estrada, o vehículo desvíase excesivamente da liña recta. O esforzo de freada dunha roda é inferior ao 50 % do esforzo máximo rexistrado da outra roda no mesmo eixe no caso de eixes directores.		X	X
			c) O esforzo de freada non é progresivo (bloqueo).		X	
			d) Atraso anormal no funcionamento dos freos en calquera das rodas.		X	
			e) Flutuación excesiva da forza dos freos durante unha volta completa da roda.		X	
1.2.2	Eficacia (E).	Proba con frenómetro de rolos segundo o peso no momento da inspección ou, se non se pode utilizar por razóns técnicas, proba na estrada cun decelerómetro con indicación ou rexistro do resultado (1).	Non se obteñen, ao menos, os valores mínimos seguintes (2): Categorías M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> e M <sub>3</sub> : 50 % (3). Categoría N <sub>1</sub> : 45 %. Categorías N <sub>2</sub> e N <sub>3</sub> : 43 % (4). Categorías O <sub>3</sub> e O <sub>4</sub> : 40 % (5). Acádase menos do 50 % dos valores anteriores.		X	X
1.3	Rendemento e eficacia do freo secundario (de socorro) (se se trata dun dispositivo independente).					
1.3.1	Rendemento (E).	Se o sistema de freos secundario é independente do freo de servizo, empréguese o método especificado en 1.2.1.	a) Esforzo de freada inadecuado dunha ou máis rodas. Sen esforzo de freada nunha ou máis rodas.		X	X
			b) O esforzo de freada dunha roda é inferior ao 70 % do esforzo máximo rexistrado doutra roda do mesmo eixe ou, no caso da proba na estrada, o vehículo desvíase excesivamente da liña recta. O esforzo de freada dunha roda é inferior ao 50 % do esforzo máximo rexistrado da outra roda no mesmo eixe no caso de eixes directores.		X	X
			c) O esforzo de freada non é progresivo (bloqueo).		X	
1.3.2	Eficacia (E).	Se o sistema de freo secundario é independente do freo de servizo, empréguese o método especificado en 1.2.2.	O esforzo de freada é inferior ao 50 % (6) do rendemento do freo de servizo exixido e indicado no punto 1.2.2 respecto á masa máxima autorizada. Acádase menos do 50 % dos anteriores valores de esforzo de freada respecto da masa do vehículo durante as probas.		X	X

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
1.4	Rendemento e eficacia do freo de estacionamento.					
1.4.1	Rendemento (E).	Acciónese o freo durante unha proba con frenómetro de rolos.	Freada inoperante nun lado ou, no caso da proba na estrada, vehículo que se desvía excesivamente da liña recta. Acádase menos do 50 % dos valores de esforzo de freada indicados no punto 1.4.2, respecto da masa do vehículo durante as probas.		X	X
1.4.2	Eficiencia (E).	Proba con frenómetro de rolos. Se non é posible, daquela mediante proba na estrada empregando un decelerómetro con indicación ou rexistro do resultado.	Non se obtén en todos os vehículos unha relación de freada de ao menos un 16 % respecto á masa máxima autorizada ou, no caso dos vehículos de motor, do 12 % respecto á masa combinada autorizada máxima do vehículo (de ambas as cifras, a que sexa maior). Acádase menos do 50 % dos anteriores valores da relación de freada respecto da masa do vehículo durante as probas.		X	X
1.5	Rendemento do sistema de deceleración.	Inspección visual e, cando sexa posible, comprobación do funcionamento do sistema.	a) Progresión non gradual do rendemento (non se aplica a dispositivos de freo motor). b) O sistema non funciona.		X	
1.6	Sistema antibloqueo de freos (ABS).	Inspección visual e inspección do dispositivo de aviso ou utilización da interface electrónica do vehículo.	a) Funcionamento defectuoso do dispositivo de aviso. b) O dispositivo de aviso mostra funcionamento defectuoso do sistema. c) Sensores de velocidade de roda inexistentes ou danados. d) Conexións danadas. e) Outros compoñentes inexistentes ou danados. f) O sistema indica unha anomalía a través da interface electrónica do vehículo.		X	
1.7	Sistema de freada electrónico (EBS).	Inspección visual e inspección do dispositivo de aviso ou utilización da interface electrónica do vehículo.	a) Funcionamento defectuoso do dispositivo de aviso. b) O dispositivo de aviso mostra funcionamento defectuoso do sistema. c) O sistema indica unha anomalía a través da interface electrónica do vehículo. d) A conexión entre o vehículo tractor e o remolque é incompatible ou falta.		X	X
1.8	Líquido de freos.	Inspección visual.	Líquido de freos contaminado ou con sedimentos. Risco inminente de funcionamento defectuoso.		X	X
2.	Dirección.					
2.1	Estado mecánico.					
2.1.1	Estado do mecanismo de dirección.	Inspección visual do funcionamento da caixa da dirección mentres xira o volante.	a) Mecanismos torcidos ou estrias desgastadas. Afecta a súa función. b) Desgaste excesivo do eixe de dirección. Afecta a súa función. c) Folgura excesiva do eixe de dirección. Afecta a súa función. d) Fugas. Fugas con goteo.		X	X

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
2.1.2	Fixación da caixa de dirección.	Inspección visual da fixación ao chasis da caixa de dirección mentres o volante xira á dereita e á esquerda.	a) A fixación da caixa de dirección non é segura. Fixacións perigosamente soltas ou folgura relativa visible con respecto ao chasis/carrozaría.		X	X
			b) Orificios de suxeición ao chasis ovalados. Afecta gravemente as fixacións.		X	X
			c) Pernos de suxeición ausentes ou rotos. Afecta gravemente as fixacións.		X	X
			d) Rotura da caixa de dirección. Afecta a estabilidade ou a fixación da caixa.		X	X
2.1.3	Estado da articulación do mecanismo de dirección.	Inspección visual dos compoñentes da dirección para avaliar desgaste, roturas e suxeición mentres o volante xira á dereita e á esquerda.	a) Folgura relativa entre compoñentes que deberían estar fixos. Folgura excesiva ou probabilidade de desconexión.		X	X
			b) Desgaste excesivo en xuntas. Risco moi grave de desconexión.		X	X
			c) Roturas ou deformación de calquera compoñente. Afecta a súa función.		X	X
			d) Ausencia de dispositivos de inmovilización.		X	
			e) Falta de aliñamento de compoñentes (por exemplo, biela de arrastre ou barra de acoplamento).		X	
			f) Modificación perigosa <sup>3</sup> . Afecta a súa función.		X	X
			g) Gardapó danado ou deteriorado. Sen gardapó ou gardapó moi deteriorado.	X	X	
2.1.4	Funcionamento do mecanismo da dirección.	Inspección visual dos compoñentes da dirección para avaliar desgaste, roturas e suxeición mentres o volante xira á dereita e á esquerda coas rodas no chan e o motor en marcha (dirección asistida).	a) O movemento da articulación interfere con algunha parte fixa do chasis.		X	
			b) Os topes da dirección non actúan ou non existen.		X	
2.1.5	Dirección asistida.	Comprobar a existencia de fugas e o nivel do depósito de líquido hidráulico (se está á vista) do sistema de dirección. Coas rodas no chan e co motor en marcha, comprobar que funciona o sistema de dirección asistida.	a) Fugas de líquido.		X	
			b) Líquido insuficiente (por debaixo da marca MIN). Depósito insuficiente.		X	X
			c) O mecanismo non funciona. Afecta a dirección.		X	X
			d) O mecanismo está roto ou non está suxeito. Afecta a dirección.		X	X
			e) Compoñentes non aliñados ou que tropezan. Afecta a dirección.		X	X
			f) Modificación perigosa <sup>3</sup> . Afecta a dirección.		X	X
			g) Cables/manguitos danados, excesivamente corroidos. Afecta a dirección.		X	X



Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
2.2	Volante ou guiador e columna.					
2.2.1	Estado do volante.	Coas rodas no chan, empuxar o volante ou tirar del na dirección da columna e empuxar o volante en diversas direccións perpendicularmente á columna. Inspección visual das folguras e do estado das unións flexibles ou das xuntas universais.	a) Folgura relativa entre o volante e a columna que indica falta de firmeza. Risco moi grave de desconexión.		X	X
			b) Ausencia de elemento de retención na buxa do volante. Risco moi grave de desconexión.		X	X
			c) Rotura ou falta de fixación da buxa, o aro ou os raios do volante. Risco moi grave de desconexión.		X	X
			d) Modificación perigosa <sup>3</sup> .		X	
2.2.2	Columna e de dirección amortecedores	Empuxar o volante ou tirar del na dirección da columna e empuxar o volante en diversas direccións perpendicularmente á columna. Inspección visual das folguras e do estado das unións flexibles ou das xuntas universais.	a) Folgura excesiva da fixación do volante cara a arriba ou cara a abaixo.		X	
			b) Folgura excesiva da parte superior da columna en sentido radial desde o eixe da columna.		X	
			c) Unión flexible deteriorada.		X	
			d) Fixación defectuosa. Risco moi grave de desconexión.		X	X
			e) Modificación perigosa <sup>3</sup> .			X
2.3	Folguras da dirección.	Co motor funcionando para vehículos con dirección asistida e coas rodas de dirección en posición recta, xirar lixeiramente o volante cara a un lado e outro todo o que se poida sen chegar a mover as rodas. Inspección visual do movemento libre.	Folgura excesiva da dirección (por exemplo, un punto do aro do volante móvese máis dun quinto do diámetro do volante) ou non conforme coas especificacións <sup>1</sup> . Afecta a seguridade da dirección.		X	X
2.4	Aliñación das rodas (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual.	Desaliñación evidente. Afecta a conducción en liña recta; altera a estabilidade da dirección.	X		X
2.5	Prato xiratorio do eixe do remolque.	Inspección visual ou utilización dun detector especialmente adaptado de folguras de roda.	a) Compoñente lixeiramente danado. Compoñente moi danado ou agretado.		X	X
			b) Folgura excesiva. Afecta a conducción en liña recta; altera a estabilidade da dirección.		X	X
			c) Fixación defectuosa. Afecta gravemente a fixación.		X	X
2.6	Dirección asistida electrónica (EPS).	Inspección visual e comprobación da coherencia entre o ángulo do volante e o das rodas cando se acende ou se para o motor, ou se utiliza a interface electrónica do vehículo.	a) O indicador de anomalías (MIL) do EPS indica anomalías no sistema. b) A dirección asistida non funciona. c) O sistema indica unha anomalía a través da interface electrónica do vehículo.		X	
					X	
					X	
3.	Visibilidade.					
3.1	Campo de visión.	Inspección visual desde o asento do condutor.	Obstrución do campo visual do condutor que afecta apreciablemente a súa visibilidade cara á fronte ou cara aos lados (fóra da superficie limpada polo limpaparabrisas). Afecta o interior da superficie limpada polo limpaparabrisas ou impide a visión de retrovisores exteriores.	X		X

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
3.2	Estado das superficies acristaladas.	Inspección visual.	a) Vidros ou panel transparente (se está permitido) agretados ou descoloridos (fóra da superficie limpada polo limpaparabrisas). Afecta o interior da superficie limpada polo limpaparabrisas ou impide a visión de retrovisores exteriores.	X		
			b) Vidros ou panel transparente (incluído recubrimento reflectante ou tintado) non conforme coas especificacións <sup>1</sup> (fóra da superficie limpada polo limpaparabrisas). Afecta o interior da superficie limpada polo limpaparabrisas ou impide a visión de retrovisores exteriores.	X		
			c) Vidros ou panel transparente en estado inaceptable. Afecta de forma significativa a visibilidade dentro da superficie limpada polo limpaparabrisas.		X	X
3.3	Espellos ou dispositivos retrovisores.	Inspección visual.	a) Espello ou dispositivo inexistente ou non conforme cos requisitos <sup>1</sup> (ao menos dous dispositivos de retrovisión dispoñibles). Menos de dous dispositivos de retrovisión dispoñibles.	X		
			b) Espello ou dispositivo lixeiramente danado ou frouxo. Espello ou dispositivo fóra de servizo, moi danado, frouxo ou solto.	X		
			c) Non abarca o campo de visión necesario.		X	
3.4	Limpaparabrisas.	Inspección visual e funcionamento.	a) O limpaparabrisas non funciona ou non está presente.		X	
			b) Goma da vasoirriña defectuosa. Goma da vasoirriña inexistente ou claramente defectuosa.	X		X
3.5	Lavaparabrisas.	Inspección visual e funcionamento.	Os lavaparabrisas non funcionan adecuadamente (falta o líquido de lavado pero funciona a bomba ou non están ben orientados os chorros de auga). Os lavaparabrisas non funcionan.	X		X
3.6	Sistema antibafo (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	O sistema non funciona ou faino de forma claramente defectuosa.	X		
4.	Luces, dispositivos reflectores e equipamento eléctrico.					
4.1	Faros.					
4.1.1	Estado e funcionamento.	Inspección visual e funcionamento.	a) Luz/fonte luminosa defectuosa ou inexistente (luces/ fontes luminosas múltiples; en caso de LED non funcionan ata un terzo). Luz/fonte luminosa única; en caso de LED afecta gravemente a visibilidade.	X		X
			b) Sistema de proxección lixeiramente defectuoso (reflector e lente). Sistema de proxección moi defectuoso ou inexistente (reflector e lente).	X		X
			c) Lámpada non ben suxeita.		X	
4.1.2	Aliñamento.	Inspección visual e funcionamento.	a) Faros moi desaliñados.		X	
			b) Fonte luminosa mal instalada.		X	

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
4.1.3	Conmutación.	Inspección visual e funcionamento.	a) A conmutación non funciona de acordo cos requisitos <sup>1</sup> (número de faros iluminados ao mesmo tempo). Supérase a intensidade máxima da iluminación dianteira.	X		
				b) Funcionamento anómalo do dispositivo de conmutación.		X
4.1.4	Cumprimento dos requisitos <sup>1</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	a) Lámpada, cor de emisión, posición, intensidade ou marcación non conformes cos requisitos <sup>1</sup> .		X	
			b) Elementos na lente ou na fonte luminosa que reducen claramente a intensidade de luz ou modifican a cor emitida.		X	
			c) Fonte luminosa e lámpada non compatibles.		X	
4.1.5	Dispositivos niveladores (cando sexan obrigatorios).	Inspección visual e mediante funcionamento se é posible.	a) Dispositivo inoperante.		X	
			b) O dispositivo manual non se pode accionar desde o asento do condutor.		X	
4.1.6	Dispositivos limpafaros (cando sexan obrigatorios).	Inspección visual e mediante funcionamento se é posible.	Dispositivo inoperante. En caso de luces de descarga.	X	X	
4.2	Luces de posición dianteiras e traseiras, luces laterais, luces delimitadoras e luces de circulación diurna.					
4.2.1	Estado e funcionamento.	Inspección visual e funcionamento.	a) Fonte luminosa defectuosa.		X	
			b) Lente defectuosa.		X	
			c) Lámpada non ben suxeita. Risco moi grave de desprendemento.	X	X	
4.2.2	Conmutación.	Inspección visual e funcionamento.	a) A conmutación non funciona de acordo cos requisitos <sup>1</sup> . As luces de posición traseiras e as luces laterais pódense apagar cando os faros dianteiros están acendidos.		X	
			b) Funcionamento anómalo do dispositivo de conmutación.		X	
4.2.3	Cumprimento dos requisitos <sup>1</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	a) Lámpada, cor de emisión, posición, intensidade ou marcación non conformes cos requisitos <sup>1</sup> . Luz vermella por diante ou luz branca por detrás; intensidade de luz moi reducida.	X		X
			b) Elementos na lente ou na fonte luminosa que reducen a intensidade de luz ou modifican a cor emitida. Luz de posición dianteira vermella ou luz de posición traseira branca ou intensidade de luz moi reducida.	X		X
4.3.	Luces de freo.					
4.3.1	Estado e funcionamento.	Inspección visual e funcionamento.	a) Luz/fonte luminosa defectuosa (fonte luminosa múltiple; en caso de LED non funciona menos dun terzo). Fonte luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dous terzos. Ningunha fonte luminosa funciona.	X		X
			b) Lente lixeiramente defectuosa (non inflúe na luz emitida). Lente moi defectuosa (afecta a luz emitida).	X		X
			c) Lámpada non ben suxeita. Risco moi grave de desprendemento.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
4.3.2	Conmutación.	Inspección visual e funcionamento.	a) A conmutación non funciona de acordo cos requisitos <sup>1</sup> . Funcionamento diferido. Non funciona.	X		
			b) Funcionamento anómalo do dispositivo de conmutación.		X	X
4.3.3	Cumprimento dos requisitos <sup>1</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	Lámpada, cor de emisión, posición, intensidade ou marcación non conformes cos requisitos <sup>1</sup> .	X		
			Luz de freo branca ou intensidade de luz moi reducida.		X	
4.4	Luces indicadoras de dirección e indicadoras de perigo.					
4.4.1	Estado e funcionamento.	Inspección visual e funcionamento.	a) Luz/fonte luminosa defectuosa (fonte luminosa múltiple; en caso de LED non funciona menos dun terzo). Fonte luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dous terzos.	X		
			b) Lente lixeiramente defectuosa (non inflúe na luz emitida). Lente moi defectuosa (afecta a luz emitida).	X		X
			c) Lámpada non ben suxeita. Risco moi grave de desprendemento.	X		X
4.4.2	Conmutación.	Inspección visual e funcionamento.	A conmutación non funciona de acordo cos requisitos <sup>1</sup> . Non funciona.	X		X
4.4.3	Cumprimento dos requisitos <sup>1</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	Lámpada, cor de emisión, posición, intensidade ou marcación ou conformes cos requisitos <sup>1</sup> .		X	
4.4.4	Cadencia das pulsacións.	Inspección visual e funcionamento.	Frecuencia de intermitencia que non cumpre os requisitos <sup>1</sup> (diferenza na frecuencia de máis do 25 %).	X		
4.5	Luces antinéboa dianteiras e traseiras.					
4.5.1	Estado e funcionamento.	Inspección visual e funcionamento.	a) Fonte luminosa defectuosa (fonte luminosa múltiple; en caso de LED non funciona menos dun terzo). Fonte luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dous terzos.	X		X
			b) Lente lixeiramente defectuosa (non inflúe na luz emitida). Lente moi defectuosa (afecta a luz emitida).	X		X
			c) Lámpada non ben suxeita. Risco moi grave de que se desprenda ou cegue.	X		X
4.5.2	Alifamento (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	Orientación horizontal do faro antinéboa fóra de límites cando o seu diagrama luminoso presenta unha liña de corte (liña de corte demasiado baixa). Liña de corte máis alta que a liña de corte dos faros dianteiros.	X		X
4.5.3	Conmutación.	Inspección visual e funcionamento.	A conmutación non funciona de acordo cos requisitos <sup>1</sup> . Non funciona.	X		X
4.5.4	Cumprimento dos requisitos <sup>1</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	a) Lámpada, cor de emisión, posición, intensidade ou marcación non conformes cos requisitos <sup>1</sup> .		X	
			b) O sistema non funciona de acordo cos requisitos <sup>1</sup> .	X		

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
4.6	Luz de marcha atrás.					
4.6.1	Estado e funcionamento.	Inspección visual e funcionamento.	a) Fonte luminosa defectuosa.	X		
			b) Lente defectuosa.	X		
			c) Lámpada non ben suxeita. Risco moi grave de desprendemento.	X		X
4.6.2	Cumprimento dos requisitos <sup>1</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	a) Lámpada, cor de emisión, posición, intensidade ou marcación non conformes cos requisitos <sup>1</sup> .		X	
			b) O sistema non funciona de acordo cos requisitos <sup>1</sup> .		X	
4.6.3	Conmutación.	Inspección visual e funcionamento.	A conmutación non funciona de acordo cos requisitos <sup>1</sup> . A luz de marcha atrás pode acenderse sen que a panca estea en posición de marcha atrás.	X		X
4.7	Iluminación da placa traseira de matrícula.					
4.7.1	Estado e funcionamento.	Inspección visual e funcionamento.	a) A lámpada proxecta luz directa ou luz branca cara a atrás.	X		
			b) Fonte luminosa defectuosa; fonte luminosa múltiple. Fonte luminosa defectuosa; fonte luminosa única.	X		X
			c) Lámpada non ben suxeita. Risco moi grave de desprendemento.	X		X
4.7.2	Cumprimento dos requisitos <sup>1</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	O sistema non funciona de acordo cos requisitos <sup>1</sup> .	X		
4.8	Catadióptricos, marcas de visibilidade (reflectores) e placas reflectoras traseiras.					
4.8.1	Estado.	Inspección visual.	a) Equipamento reflector defectuoso ou danado. Afecta a reflexión.	X		X
			b) Reflector mal suxeito. Pode desprenderse.	X		X
4.8.2	Cumprimento dos requisitos <sup>1</sup> .	Inspección visual.	Dispositivo, cor reflectida ou posición non conforme cos requisitos <sup>1</sup> . Falta ou reflicte vermello cara a diante ou branco cara a atrás.		X	X
4.9	Testemuñas obrigatorias do equipamento de iluminación.					
4.9.1	Estado e funcionamento.	Inspección visual e funcionamento.	Non funciona. Non funciona para as luces de cruzamento ou para as luces antinéboa traseiras.	X		X
4.9.2	Cumprimento dos requisitos <sup>1</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	Non conformes cos requisitos <sup>1</sup> .	X		
4.10	Conexións eléctricas entre o vehículo tractor e o remolque ou semirremolque.	Inspección visual: se é posible, examinar a continuidade eléctrica da conexión.	a) Compoñentes fixos non ben suxeitos. Conector solto.	X		X
			b) Illamento danado ou deteriorado. Pode provocar un cortocircuíto.	X		X
			c) As conexións eléctricas do vehículo tractor ou do remolque non funcionan correctamente. Non funcionan as luces de freo do remolque.		X	X

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
4.11	Cableame eléctrico.	Inspección visual, incluíndo o interior do compartimento do motor (de ser o caso).	a) Cables soltos ou non ben suxeitos. Fixacións soltas, contacto con arestas vivas, probabilidade de desconexión. Probabilidade de que o cableame toque elementos quentes, elementos xiratorios ou o chan e de que as conexións (elementos necesarios para os freos ou a dirección) se desconecten.	X	X	X
			b) Cables lixeiramente deteriorados. Cables moi deteriorados. Cables deteriorados en extremo (elementos necesarios para os freos, a dirección).	X	X	X
			c) Illamento danado ou deteriorado. Pode provocar un cortocircuíto. Risco inminente de incendio, formación de faíscas.	X	X	X
4.12	Lámpadas e catadióptricos non obrigatorios (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	a) Lámpada/catadióptrico colocado non conforme os requisitos <sup>1</sup> . Emite/reflicte luz vermella por diante ou luz branca por detrás.	X	X	
			b) Funcionamento das luces non conforme cos requisitos <sup>1</sup> . O número de luces en funcionamento simultáneo supera a intensidade de luz permitida. Emite luz vermella por diante ou luz branca por detrás.	X	X	
			c) Lámpada/catadióptrico mal suxeito. Risco moi grave de desprendemento.	X	X	
4.13	Batería(s).	Inspección visual.	a) Non ben suxeita(s). Non ben suxeita(s). Pode provocar un cortocircuíto.	X	X	
			b) Fugas. Perda de substancias perigosas.	X	X	
			c) Interruptor defectuoso (se procede).		X	
			d) Fusibles defectuosos (se procede).		X	
			e) Ventilación inadecuada (se procede).		X	
5.	Eixes, rodas, pneumáticos e suspensión.					
5.1	Eixes.					
5.1.1	Eixes (+ E).	Inspección visual empregando detectores de folgas das rodas, se se dispón deles.	a) Eixe roto ou deformado.			X
			b) Mala suxeición ao vehículo. Estabilidade alterada, afecta a función: gran folgura relativa con respecto ás súas fixacións.		X	X
			c) Modificación perigosa <sup>3</sup> . Estabilidade alterada, afecta a función, separación insuficiente con outras partes do vehículo ou co chan.		X	X



Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias		
			Leve	Grave	Perigosa
5.1.2	Manguetas de eixe (+ E). Inspección visual empregando detectores de folguras das rodas, se se dispón deles. Aplicar unha forza vertical ou lateral a cada roda e observar o movemento existente entre a árbore e o mango de eixe.	a) Mangueta de eixe rota.			X
		b) Desgaste excesivo no pasador de articulación e/ou as chumaceiras. Probabilidade de afrouxamento; altera a estabilidade da dirección.		X	X
		c) Folgura excesiva entre a mangueta e a árbore. Probabilidade de afrouxamento; altera a estabilidade da dirección.		X	X
		d) Folgura do pasador da mangueta no eixe. Probabilidade de afrouxamento; altera a estabilidade da dirección.		X	X
5.1.3	Chumaceiras das rodas (+ E). Inspección visual empregando detectores de folguras das rodas, se se dispón deles. Facer bascular a roda ou aplicar unha forza lateral a cada unha delas e observar o movemento cara a arriba da roda respecto á mangueta de eixe.	a) Folguras excesivas nunha chumaceira de roda. Altera a estabilidade da dirección; perigo de destrución.		X	X
		b) Chumaceira demasiado apertada, atascada. Perigo de sobrequecemento; perigo de destrución.		X	X
5.2	Rodas e pneumáticos.				
5.2.1	Cubo de roda. Inspección visual.	a) Porcas das rodas inexistentes ou frouxas. Fixación inexistente ou frouxa de tal forma que afecta moi gravemente a seguridade viaria.		X	X
		b) Cubo desgastado ou danado. Cubo desgastado ou danado de tal modo que afecta a fixación segura das rodas.		X	X
5.2.2	Rodas. Inspección visual de ambos os lados de cada roda co vehículo sobre foso ou en plataforma elevada.	a) Roturas ou defectos de soldadura.			X
		b) Aneis de retención do pneumático non correctamente montados. Probabilidade de desprendemento.		X	X
		c) Roda deformada ou desgastada. Afecta a fixación segura ao cubo. Afecta a fixación segura ao pneumático.		X	X
		d) Tamaño, deseño técnico, compatibilidade ou tipo non conforme cos requisitos <sup>1</sup> e prexudicial para a seguridade viaria.		X	

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
5.2.3	Pneumáticos.	Inspección visual de todo o pneumático facendo rodar o vehículo cara a atrás e cara a diante.	a) Dimensións do pneumático, capacidade de carga, marca de homologación ou categoría do índice de velocidade non conformes cos requisitos <sup>1</sup> e prexudiciais para a seguridade viaria.  Capacidade de carga ou categoría do índice de velocidade insuficiente para o uso real; o pneumático toca outras partes fixas do vehículo, o que dificulta a condución segura.		X	X
			b) Pneumáticos de distinto tamaño no mesmo eixe ou en rodas xemelgas.		X	
			c) Pneumáticos de distinta constitución no mesmo eixe (radial/diagonal).		X	
			d) Dano ou corte grave do pneumático. Cable visible ou danado.		X	X
			e) Pódese ver o indicador de desgaste do debuxo dos pneumáticos. Profundidade do debuxo do pneumático non conforme cos requisitos <sup>1</sup> .		X	X
			f) Pneumático que roza contra outros compoñentes (dispositivos antiproxeccións flexibles).  Pneumático que roza contra outros compoñentes (non dificulta unha condución segura).	X	X	
			g) Pneumáticos recauchutados ou reesculturados non conformes cos requisitos <sup>1</sup> .  Capa de protección do cable danada.		X	X
5.3	Sistema de suspensión.					
5.3.1	Resortes e estabilizadores (+ E).	Inspección visual empregando detectores de folguras das rodas, se se dispón deles.	a) Resortes mal suxeitos ao chasis ou ao eixe.  Folgora relativa visible, fixacións extremadamente frouxas.		X	X
			b) Algún compoñente de resorte danado ou roto.  Afecta moi gravemente o resorte principal (bésta) ou as béstas adicionais.		X	X
			c) Resorte inexistente.  Afecta moi gravemente o resorte principal (bésta) ou as béstas adicionais.		X	X
			d) Modificación perigosa <sup>3</sup> .  Separación insuficiente con outras partes do vehículo; non funciona o sistema de resortes.		X	X
5.3.2	Amortecedores	Inspección visual.	a) Amortecedores mal suxeitos ao chasis ou ao eixe.  Amortecedor solto.	X	X	
			b) Amortecedor danado que presenta sinais de fugas importantes ou funcionamento incorrecto.		X	
			c) Amortecedor inexistente.		X	

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
5.3.3	Barras de torsión, raios, forcas e brazos de suspensión (+ E).	Inspección visual empregando detectores de folguras das rodas, se se dispón deles.	a) Compoñentes mal suxeitos ao chasis ou ao eixe. Probabilidade de afrouxamento; altera a estabilidade da dirección.		X	X
			b) Compoñente danado ou excesivamente corroído. Afecta a estabilidade do compoñente; compoñente roto.		X	X
			c) Modificación perigosa <sup>3</sup> . Separación insuficiente con outras partes do vehículo; non funciona o sistema.		X	X
5.3.4	Rótulas de suspensión (+ E).	Inspección visual empregando detectores de folguras das rodas, se se dispón deles.	a) Desgaste excesivo no pasador de articulación e/ou nas chumaceiras ou nas rótulas de suspensión. Probabilidade de afrouxamento; altera a estabilidade da dirección.		X	X
			b) Gardapó moi deteriorado. Sen gardapó ou gardapó roto.	X	X	
5.3.5	Suspensión pneumática.	Inspección visual.	a) O sistema non funciona.			X
			b) Algún compoñente danado, modificado ou deteriorado de forma que afecte negativamente o funcionamento do sistema. Afecta gravemente o funcionamento do sistema.		X	X
			c) Fuga audible.		X	
			d) Modificación perigosa.		X	
6.	Chasis e elementos acoplados ao chasis.					
6.1	Chasis ou bastidor e elementos acoplados.					
6.1.1	Estado xeral.	Inspección visual.	a) Lixeira rotura ou deformación de calquera traveseiro. Grave rotura ou deformación dalgún traveseiro.		X	X
			b) Placas de reforzo ou suxeicións soltas. Maioría de suxeicións soltas. Resistencia insuficiente da estrutura.		X	X
			c) Corrosión excesiva que afecta a rixidez do conxunto. Resistencia insuficiente da estrutura.		X	X
6.1.2	Tubos de escape e silenciadores.	Inspección visual.	a) Sistema de escape mal suxeito ou con fugas.		X	
			b) Fumes que penetran na cabina ou no habitáculo. Perigo para a saúde das persoas a bordo.		X	X

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
6.1.3	Depósito e condutos de combustible (incluído o depósito e os condutos de calefacción).	Inspección visual utilización de dispositivos para detección de fugas en caso de sistemas GLP/GNC/GNL.	a) Depósito ou condutos mal suxeitos, creando un particular risco de incendio.			X
			b) Fuga de combustible ou tapón da boca de enchedura inexistente ou inoperante. Risco de incendio; perda excesiva de materiais perigosos.		X	X
			c) Condutos rozados. Condutos danados.	X	X	
			d) A chave de paso do combustible (se procede) non funciona correctamente.		X	
			e) Risco de incendio debido: – a unha fuga de combustible, – a un illamento defectuoso do depósito ou do escape, – ao estado do compartimento do motor.			X
			f) O sistema de GLP/GNC/GNL ou hidróxeno non cumpre os requisitos; algunha parte do sistema defectuosa <sup>1</sup> .			X
6.1.4	Parachoques, proteccións laterais e dispositivos de protección traseira.	Inspección visual.	a) Fixación defectuosa ou deformacións que poderían producir lesións ao rozarse ou tocarse. Risco de desprendemento das partes. Afecta gravemente a función.		X	X
			b) Dispositivo que claramente non cumpre os requisitos <sup>1</sup> .		X	
6.1.5	Soporte da roda de reposto (de ser o caso).	Inspección visual.	a) Soporte en mal estado.	X		
			b) Soporte roto ou solto.		X	
			c) Roda de reposto non ben suxeita ao soporte. Risco moi grave de desprendemento.		X	X
6.1.6	Acoplamento mecánico e equipamento de tracción (+ E).	Inspección visual do desgaste e do correcto funcionamento con especial atención a calquera dispositivo de seguridade instalado e/ou con utilización dun instrumento de medición.	a) Compoñente danado, defectuoso ou agretado (vehículo tractor sen remolque). Compoñente danado, defectuoso ou agretado (vehículo tractor con remolque).		X	X
			b) Desgaste excesivo dun compoñente. Por debaixo do límite de desgaste.		X	X
			c) Fixación defectuosa. Algunha fixación solta cun risco moi grave de desprendemento.		X	X
			d) Dispositivo de seguridade ausente ou de funcionamento incorrecto.		X	
			e) Ningún indicador de acoplamento funciona.		X	
			f) Obstrución da placa de matrícula ou de calquera luz (cando non se utilice). Matrícula ilexible (cando non se utilice).	X		
			g) Modificación perigosa <sup>3</sup> (elementos auxiliares). Modificación perigosa <sup>3</sup> (elementos principais).		X	X
			h) Acoplamento demasiado débil, incompatible ou dispositivo de acoplamento que non se axusta aos requisitos.			X

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
6.1.7	Transmisión.	Inspección visual.	a) Pernos de suxeición frouxos ou ausentes. Pernos de suxeición frouxos ou ausentes de tal forma que se pon gravemente en perigo a seguridade viaria.		X	X
			b) Desgaste excesivo das chumaceiras dos eixes da transmisión. Risco moi grave de que se solte ou agrete.		X	X
			c) Desgaste excesivo das xuntas universais ou cadeas/correas de transmisión. Risco moi grave de que se solte ou agrete.		X	X
			d) Xuntas flexibles deterioradas. Risco moi grave de que se solte ou agrete.		X	X
			e) Eixe danado ou dobrado.		X	
			f) Aloxamento da chumaceira roto ou frouxo. Risco moi grave de que se solte ou agrete.		X	X
			g) Gardapó moi deteriorado. Sen gardapó ou gardapó roto.	X	X	
			h) Modificación non regulamentaria da liña motriz.		X	
6.1.8	Ancoraxes do motor.	Inspección visual.	Ancoraxes deterioradas, grave e evidentemente danadas. Ancoraxes frouxas ou rotas.		X	X
6.1.9	Rendemento do motor (X) <sup>2</sup>	Inspección visual ou utilización da interface electrónica.	a) Unidade de control modificada que afecta a seguridade ou o ambiente.		X	
			b) Modificación do motor que afecta a seguridade ou o ambiente.			X
6.2	Cabina e carrozaría.					
6.2.1	Estado.	Inspección visual.	a) Panel ou compoñente frouxo ou danado, que podería causar lesións. Pode desprenderse.		X	X
			b) Montante frouxo na carrozaría. Estabilidade alterada.		X	X
			c) Entrada de fumes do motor ou do escape. Perigo para a saúde das persoas a bordo.		X	X
			d) Modificación perigosa <sup>3</sup> . Separación insuficiente entre elementos rotatorios ou móbiles e a vía pública.		X	X
6.2.2	Fixación.	Inspección visual.	a) Carrozaría ou cabina mal suxeita. Afecta a estabilidade.		X	X
			b) Carrozaría/cabina claramente mal centrada no chasis.		X	
			c) Fixación defectuosa ou falta de fixación da carrozaría/ cabina ao chasis ou a elementos transversais e simetría. Fixación defectuosa ou falta de fixación da carrozaría/ cabina ao chasis ou a elementos transversais de tal forma que se pon gravemente en perigo a seguridade viaria.		X	X
			d) Corrosión excesiva dos puntos de suxeición en carrozarías integrais. Estabilidade alterada.		X	X

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
6.2.3	Portas e picaportes.	Inspección visual.	a) Unha porta non se abre ou non se pecha adecuadamente.		X	
			b) Algunha porta pode abrirse de improviso ou non se mantén pechada (portas corredizas). Algunha porta pode abrirse de improviso ou non se mantén pechada (portas non corredizas).		X	X
			c) Porta, bisagras, picaportes ou montante, deteriorados. Porta, bisagras, gonzos, picaportes ou montante, ausentes ou soltos.	X		X
6.2.4	Chan.	Inspección visual.	Chan frouxo ou moi deteriorado. Estabilidade insuficiente.		X	X
6.2.5	Asento do condutor.	Inspección visual.	a) Asento con estrutura defectuosa. Asento solto.		X	X
			b) O mecanismo de axuste non funciona correctamente. Asento móbil ou non pode fixarse o respaldo.		X	X
			c) Asentos en estado defectuoso ou frouxos (elementos auxiliares). Asentos en estado defectuoso ou frouxos (elementos principais).	X		X
6.2.6	Os demais asentos.	Inspección visual.	b) Asentos non montados de forma regulamentaria <sup>1</sup> . Supérase o número de asentos permitido; a súa posición non cumpre os requisitos.	X		X
			a) Algún mando necesario para a condución segura do vehículo non funciona correctamente. Funcionamento seguro afectado.		X	X
6.2.7	Chanzos de acceso á cabina.	Inspección visual.	a) Chanzo ou apoio de pé inseguro. Estabilidade insuficiente. b) Chanzo ou apoio nun estado que fai probables as lesións aos usuarios.	X	X	
6.2.9	Outros equipamentos e accesorios interiores e exteriores.	Inspección visual.	a) Suxeición incorrecta doutros equipamentos ou accesorios.		X	
			b) Outros equipamentos ou accesorios non conformes cos requisitos <sup>1</sup> . Os elementos montados poden provocar lesións; afecta a seguridade do funcionamento.	X		X
			c) Equipamento hidráulico con fugas. Perdas cuantiosas de materiais perigosos.	X		X
6.2.10	Gardalamas (aletas), dispositivos antisalpicaduras.	Inspección visual.	a) Inexistentes, soltos ou con moita corrosión. Poden provocar lesións; poden desprenderse.	X		X
			b) Insuficiente separación da roda (antiproxección). Insuficiente separación da roda (gardalamas).	X		X
			c) Non conformes cos requisitos <sup>1</sup> . Cobertura insuficiente da banda de rodamento.	X		X
7.	Equipamentos diversos.					
7.1	Cintos de seguridade/fibelas e sistemas de suxeición.					
7.1.1	Fixación de cintos de seguridade/fibelas.	Inspección visual.	a) Punto de ancoraxe moi deteriorado. Afecta a estabilidade.		X	X
			b) Ancoraxe solta.		X	



Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
7.1.2	Estado de cintos de seguridade/fibelas.	Inspección visual e funcionamento.	a) Cinto de seguridade obrigatorio inexistente.		X	
			b) Cinto de seguridade danado. Corte ou sinais de deformación.	X		X
			c) Cinto de seguridade non conforme cos requisitos <sup>1</sup> .		X	
			d) Fibela de cinto de seguridade danada ou de funcionamento incorrecto.		X	
			e) Retractor de cinto de seguridade danado ou de funcionamento incorrecto.		X	
7.1.3	Limitador de carga dos cintos de seguridade.	Inspección visual ou utilización da interface electrónica.	a) Limitador de carga claramente ausente ou non adecuado para o vehículo.		X	
			b) O sistema indica unha anomalía a través da interface electrónica do vehículo.		X	
7.1.4	Pretensores dos cintos de seguridade.	Inspección visual ou utilización da interface electrónica.	a) Pretensor claramente ausente ou non adecuado para o vehículo.		X	
			b) O sistema indica unha anomalía a través da interface electrónica do vehículo.		X	
7.1.5	Airbag.	Inspección visual ou utilización da interface electrónica.	a) Airbags ausentes de maneira evidente ou non adecuados para o vehículo.		X	
			b) O sistema indica unha anomalía a través da interface electrónica do vehículo.		X	
			c) Airbag que claramente non funciona.		X	
7.1.6	Sistemas SRS.	Inspección visual do indicador de anomalías (MIL) ou utilización da interface electrónica.	a) O indicador de anomalías (MIL) do SRS indica algún fallo do sistema.		X	
			b) O sistema indica unha anomalía a través da interface electrónica do vehículo.		X	
7.2	Extintor (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual.	a) Falta.		X	
			b) Non conformes cos requisitos <sup>1</sup> . Se é obrigatorio (por exemplo taxis, autobuses, autocares, etc.).	X		X
7.3	Pechaduras e dispositivos antirrobo.	Inspección visual e funcionamento.	a) O dispositivo que impide a condución do vehículo non funciona.	X		
			b) Defectuoso. Bloqueo ou inmovilización imprevistos.		X	X
7.4	Triángulo de sinalización de perigo (cando sexa obrigatorio) (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual.	a) Non existe ou está incompleto.	X		
			b) Non conformes cos requisitos <sup>1</sup> .	X		
7.5	Caixa de urxencia (cando sexa obrigatoria) (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual.	Ausente, incompleto ou non conforme cos requisitos <sup>1</sup> .	X		
7.6	Calzos de roda (cuñas) (cando sexan obrigatorios) (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual.	Faltan ou están en mal estado, estabilidade ou dimensión insuficientes.		X	
7.7	Dispositivo produtor de sinais acústicos.	Inspección visual e funcionamento.	a) Non funciona adecuadamente. Non funciona.	X		X
			b) Accionamento inseguro.	X		
			c) Non conformes cos requisitos <sup>1</sup> . O son emitido podería confundirse con sirenas oficiais.	X		X
7.8	Velocímetro.	Inspección visual ou comprobación do seu funcionamento durante a proba na estrada ou por medios electrónicos.	a) Non instalado conforme os requisitos <sup>1</sup> . Falta (se é obrigatorio).	X		X
			b) Funcionamento alterado. Totalmente inoperante.	X		X
			c) Sen iluminación suficiente. Sen ningunha iluminación.	X		X

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
7.9	Tacógrafo (se está montado/se é obrigatorio).	Inspección visual.	a) Non instalado conforme os requisitos <sup>1</sup> .		X	
			b) Inoperante.		X	
			c) Precintos defectuosos ou inexistentes.		X	
			d) Placa de instalación inexistente, ilexible ou caducada.		X	
			e) Manipulación evidente.		X	
			f) Tamaño dos pneumáticos non compatible cos parámetros de calibración.		X	
7.10	Dispositivo limitador de velocidade (se está montado/se é obrigatorio) (+ E).	Inspección visual e do seu funcionamento se o equipamento está dispoñible.	a) Non instalado conforme os requisitos <sup>1</sup> .		X	
			b) Claramente inoperante.		X	
			c) Velocidade fixada incorrecta (se se comproba).		X	
			d) Placa de calibración inexistente, ilexible ou pasada de data.		X	
			e) Placa inexistente ou ilexible.		X	
			f) Tamaño dos pneumáticos non compatible cos parámetros de calibración.		X	
7.11	Contaquilómetros (se está dispoñible) (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual ou utilización da interface electrónica.	a) Claramente manipulado (fraude) para reducir ou falsear a quilometraxe rexistrada dun vehículo.		X	
			b) Claramente fóra de servizo.		X	
7.12	Control electrónico de estabilidade (ESC) se está montado/se é obrigatorio (X) <sup>2</sup>	Inspección visual ou utilización da interface electrónica.	a) Sensores de velocidade de roda inexistentes ou danados.		X	
			b) Conexións danadas.		X	
			c) Outros compoñentes inexistentes ou danados.		X	
			d) Interruptor danado ou de funcionamento incorrecto.		X	
			e) O indicador de anomalías fallo do sistema (MIL) do ESC indica algún fallo.		X	
			f) O sistema indica unha anomalía a través da interface electrónica do vehículo.		X	
8.	Emisións contaminantes.					
8.1	Ruído.					
8.1.1	Sistema de supresión do ruído (+ E).	Avaliación subxectiva (a menos que o inspector considere que o nivel de ruído pode estar no límite, caso en que se pode realizar unha medición do ruído emitido por un vehículo en repouso empregando un sonómetro).	a) Niveis de ruído superiores aos permitidos nos requisitos <sup>1</sup> .		X	
			b) Algún compoñente do sistema de supresión de ruído está frouxo, danado, incorrectamente instalado, ausente ou claramente modificado de forma que afecta negativamente os niveis de ruído.		X	
			Risco moi grave de desprendemento.			X
8.2	Emisións de gases de escape.					
8.2.1	Emisións de motor de acendemento por faísca.					
8.2.1.1	Equipamento de control das emisións de gases de escape.	Inspección visual.	a) Equipamento de control de emisións montado polo fabricante ausente, modificado ou claramente defectuoso.		X	
			b) Perdas que poderían afectar significativamente a medición das emisións.		X	
			c) O indicador de anomalías (MIL) non segue a secuencia adecuada.			

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
8.2.1.2	Emisións gasosas (E).	<p>– Para os vehículos ata as categorías Euro 5 e Euro V (7):</p> <p>Medición cun analizador de gases de escape consonte os requisitos<sup>1</sup> ou lectura do DAB. Os ensaios de emisións do tubo de escape deben ser o método por defecto para a avaliación de emisións de gases de escape. Sobre a base dunha avaliación da equivalencia, tendo en conta a lexislación pertinente en materia de homologación, os Estados membros poderán autorizar o recurso aos DAB consonte as recomendacións do fabricante e outros requisitos.</p> <p>– Para os vehículos ata as categorías de emisións Euro 6 e Euro VI (8):</p> <p>Medición cun analizador de gases de escape consonte os requisitos<sup>1</sup> ou lectura do DAB consonte as recomendacións do fabricante e outros requisitos<sup>1</sup>.</p> <p>Medicións non aplicables aos motores de dous tempos.</p> <p>Como alternativa, realización de medicións mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.</p>	<p>a) As emisións gasosas superan os niveis específicos dados polo fabricante.</p> <p>b) ou, se non consta tal información, as emisións de CO superan:</p> <p>i) no caso de vehículos non controlados por un sistema avanzado de control de emisións,</p> <p>– 4,5 %, ou</p> <p>– 3,5 %,</p> <p>segundo a data da primeira matriculación ou circulación precisada nos requisitos<sup>1</sup>;</p> <p>ii) no caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisións,</p> <p>– co motor ao ralentí, 0,5 %,</p> <p>– co motor ao ralentí acelerado 0,3 %, ou</p> <p>– co motor ao ralentí, 0,3 % (7),</p> <p>– co motor ao ralentí acelerado 0,2 %,</p> <p>segundo a data da primeira matriculación ou circulación precisada nos requisitos<sup>1</sup>.</p> <p>c) Coeficiente lambda superior a <math>1 \pm 0,03</math> ou non conforme coa especificación do fabricante.</p> <p>d) A lectura do DAB indica unha falta de conformidade significativa.</p> <p>e) A medición realizada polos sensores remotos indica unha falta de conformidade significativa.</p>		X	
8.2.2	Emisións de motores de acendemento por compresión.					
8.2.2.1	Equipamento de control da emisión de gases de escape.	Inspección visual.	<p>a) Ausencia ou funcionamento claramente defectuoso do equipamento de control de emisións instalado polo fabricante.</p> <p>b) Perdas que poderían afectar significativamente a medición das emisións.</p> <p>c) O indicador de anomalías (MIL) non segue a secuencia adecuada.</p> <p>d) Reactivo insuficiente, de ser o caso.</p>		X	
8.2.2.2	Opacidade. Os vehículos matriculados ou postos en circulación antes do 1 de xaneiro de 1980 están exentos deste requisito.	<p>– Para os vehículos ata as categorías de emisións Euro 5 e Euro V (9):</p> <p>Medición da opacidade dos gases de escape acelerando o motor en baleiro (motor desembragado e pasando da velocidade de ralentí á velocidade de desconexión) ou lectura do DAB. Os ensaios de emisións do tubo de escape deben ser o método por defecto para a avaliación de emisións de gases de escape. Sobre a base dunha avaliación da equivalencia, tendo en conta a lexislación pertinente en materia de homologación, os Estados membros poderán autorizar o recurso aos DAB consonte as recomendacións do fabricante e outros requisitos.</p>	<p>a) Para os vehículos matriculados ou postos en circulación por primeira vez despois da data especificada nos requisitos<sup>1</sup>, a opacidade supera o nivel rexistrado na placa do fabricante colocada no vehículo.</p>		X	

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias		
			Leve	Grave	Perigosa
	<p>– Para os vehículos ata as categorías de emisións Euro 6 e Euro VI (8):</p> <p>Medición da opacidade dos gases de escape acelerando o motor en baleiro (motor desembragado e pasando da velocidade de ralentí á velocidade de desconexión) ou lectura do DAB segundo as recomendacións do fabricante e outros requisitos<sup>1</sup>.</p>				
	<p>Preacondicionamento do vehículo:</p> <p>1. Os vehículos poderán ser sometidos a ensaio sen preacondicionamento, aínda que por razóns de seguridade debe comprobarse que o motor estea quente e en condicións mecánicas satisfactorias;</p> <p>2. Requisitos previos:</p> <p>i) O motor deberá estar completamente quente; por exemplo, a temperatura do aceite do motor medida mediante sonda introducida no tubo da vareta de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, ou a temperatura normal de funcionamento se é inferior, ou a temperatura do cárter do motor medida polo nivel de radiación infravermella que debe ser como mínimo equivalente. Se, debido á configuración do vehículo, tal medición é impracticable, a temperatura normal de funcionamento do motor poderá ser determinada por outros medios; por exemplo, mediante o funcionamento do ventilador do motor.</p> <p>ii) O tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en baleiro ou cun método equivalente.</p>	<p>b) Cando non se dispoña desta información ou cando os requisitos<sup>1</sup> non permitan a utilización de valores de referencia,</p> <p>– en motores de aspiración natural: 2,5 m<sup>3</sup>,</p> <p>– en motores de turbocompresión: 3,0 m<sup>3</sup>,</p> <p>ou, tratándose de vehículos comprendidos nos requisitos<sup>1</sup> ou matriculados ou postos en circulación por primeira vez despois da data especificada nos requisitos<sup>1</sup>,</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> (10), ou 0,7 m<sup>-1</sup> (11).</p>		X	
	<p>Procedemento de ensaio.</p> <p>1. O motor, e calquera turbocompresor incorporado, debe estar ao ralentí antes de que comece cada ciclo de aceleración en baleiro. No caso dos motores diésel de gran potencia, isto significa esperar ao menos 10 segundos despois de soltar o acelerador.</p> <p>2. Para comezar cada ciclo de aceleración en baleiro, o acelerador debe apertarse a fondo con rapidez e continuidade (en menos de 1 segundo), aínda que non con violencia, co fin de obter o máximo paso da bomba de inxección.</p>	<p>c) Medicións mediante sensores remotos mostran un incumprimento importante.</p>		X	

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias		
			Leve	Grave	Perigosa
	<p>3. Durante cada ciclo de aceleración en baleiro, o motor debe alcanzar a velocidade de desconexión ou, nos vehículos de transmisión automática, a velocidade especificada polo fabricante ou, de non se dispoñer de tal información, 2/3 da velocidade de desconexión antes de soltar o acelerador. Isto pode comprobarse, por exemplo, controlando a velocidade do motor ou deixando pasar un tempo suficiente entre o momento en que se aperta inicialmente o acelerador e o momento en que se solta, que nos vehículos das categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> debe ser de, ao menos, 2 segundos.</p> <p>4. Os vehículos serán rexeitados unicamente no caso de que a media aritmética de ao menos tres ciclos de aceleración en baleiro sexa superior ao valor límite. Para efectuar tal cálculo, poderase non ter en conta toda medición que se desvíe substancialmente da media medida ou o resultado de calquera cálculo estatístico que teña en conta a dispersión das medidas. Os Estados membros poderán limitar o número de ciclos de ensaio.</p> <p>5. Para evitar probas innecesarias, os Estados membros poden rexeitar os vehículos que presentasen medidas considerablemente superiores aos valores límite despois de menos de tres ciclos de aceleración en baleiro ou despois dos ciclos de purga. Igualmente para evitar probas innecesarias, os Estados membros poden aprobar os vehículos que presentasen valores substancialmente inferiores aos valores límite despois de menos de tres ciclos de aceleración en baleiro ou tras os ciclos de purga.</p> <p>Como alternativa, realización de medicións mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.</p>				
8.4	Outros elementos relacionados co ambiente.				
8.4.1	Fugas de líquidos.	<p>Calquera fuga de líquido, distinto da auga, que poida danar o ambiente ou supor un risco de seguridade para outros usuarios da vía pública.</p> <p>Goteo continuo que supoña un risco moi grave.</p>		X	X
9.	Probas suplementarias para os vehículos que transportan persoas, das categorías M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> .				
9.1	Portas.				
9.1.1	Portas de entrada e saída.	Inspección visual e funcionamento.	<p>a) Funcionamento defectuoso.</p> <p>b) Estado deteriorado. Pode provocar lesións.</p> <p>c) Mando de emerxencia defectuoso.</p> <p>d) Mando a distancia das portas ou dos dispositivos de aviso defectuoso.</p>	X	X

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
9.1.2	Saídas de emerxencia.	Inspección visual e funcionamento (cando corresponda).	a) Funcionamento defectuoso.		X	
			b) Rótulos de saídas de emerxencia ilexibles. Rótulos de saídas de emerxencia ausentes.	X		
			c) Ausencia de martelo para romper vidro.	X		
			d) Acceso bloqueado.		X	
9.2	Sistemas antibafo e antixeo (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	a) Non funcionan correctamente. Afectan a seguridade do funcionamento do vehículo.	X	X	
			b) Emisión de gases tóxicos ou de escape dentro do habitáculo do condutor ou dos pasaxeiros. Perigo para a saúde das persoas a bordo.		X	X
			c) Desxeo defectuoso (se é obrigatorio).		X	
9.3	Sistemas de ventilación e calefacción (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	a) Funcionamento defectuoso. Risco para a saúde das persoas a bordo.	X	X	
			b) Emisión de gases tóxicos ou de escape dentro do habitáculo do condutor ou dos pasaxeiros. Perigo para a saúde das persoas a bordo.		X	X
9.4	Asentos.					
9.4.1	Asentos de pasaxeiros (incluídos os asentos para acompañantes e os sistemas de retención infantil cando corresponda).	Inspección visual.	Os asentos pregables (se se permiten) non funcionan automaticamente. Bloquean a saída de emerxencia.	X		X
9.4.2	Asento do condutor (requisitos adicionais).	Inspección visual.	a) Dispositivos especiais defectuosos tales como protección anticegante (parasol). Campo de visión impedido.	X		X
			b) Protección para o condutor solta. Pode provocar lesións.	X		X
9.5	Dispositivos de iluminación interior e navegación (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	Dispositivo defectuoso. Totalmente inoperante.	X		X
9.6	Pasarelas, zonas de permanencia en pé.	Inspección visual.	a) Piso inseguro. Afecta a estabilidade.		X	X
			b) Estribos e asadeiras defectuosos. Mal suxeito ou inutilizable.	X		X
9.7	Escalas e chanzos.	Inspección visual e funcionamento (cando corresponda).	a) Estado deteriorado. Estado danado. Afecta a estabilidade.	X	X	X
			b) Os chanzos retráctiles non funcionan correctamente.		X	
9.8	Sistema de comunicación cos pasaxeiros (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual e funcionamento.	Sistema defectuoso. Totalmente inoperante.	X		X
9.9	Letreiros (X) <sup>2</sup> .	Inspección visual.	a) Letreiro inexistente, erróneo ou ilexible. Información falsa.	X		X
9.10	Requisitos relativos ao transporte de nenos (X) <sup>2</sup> .					
9.10.1	Portas.	Inspección visual.	Protección de portas non conforme cos requisitos <sup>1</sup> relativos a esta forma de transporte.		X	
9.10.2	Sinalización e equipamentos especiais.	Inspección visual.	Sinalización ou equipamentos especiais inexistentes.	X		

Elemento	Método	Causas de rexeitamento	Avaliación das deficiencias			
			Leve	Grave	Perigosa	
9.11.	Requisitos relativos ao transporte de persoas con mobilidade reducida (X) <sup>2</sup> .					
9.11.1	Portas, ramplas e elevadores.	Inspección visual e funcionamento.	a) Funcionamento defectuoso. Afecta a seguridade do funcionamento.	X	X	
			b) Estado deteriorado. Afecta a estabilidade; pode provocar lesións.	X	X	
			c) Mando(s) defectuoso(s). Afecta a seguridade do funcionamento.	X	X	
			d) Dispositivo(s) de aviso defectuoso(s). Non funciona.	X	X	
9.11.2	Sistema de retención de cadeira de rodas.	Inspección visual e mediante funcionamento se é posible.	a) Funcionamento defectuoso. Afecta a seguridade do funcionamento.	X	X	
			b) Estado deteriorado. Afecta a estabilidade; pode provocar lesións.	X	X	
			c) Mando(s) defectuoso(s). Afecta a seguridade do funcionamento.	X	X	
9.11.3	Sinalización e equipamentos especiais.	Inspección visual.	Sinalización ou equipamentos especiais inexistentes.		X	

(1) A porcentaxe da eficiencia de freada calcúlase dividindo o esforzo total de freada que se alcanza cando se usa o freo polo peso do vehículo ou, no caso dun semirremolque, pola suma das cargas do eixe, e multiplícase o resultado por 100.

(2) As categorías de vehículos que están excluídas do ámbito de aplicación da presente directiva figuran no cadro a título orientativo.

(3) 48 % para vehículos que non dispoñan de ABS ou sen homologación de tipo antes do 1 de outubro de 1991.

(4) 45 % para vehículos matriculados despois de 1988 ou con posterioridade á data especificada nos requisitos (de ambas as datas, a que sexa posterior).

(5) 43 % para os semirremolques e remolques con barra de tracción matriculados despois de 1988 ou a partir da data especificada nos requisitos, tomándose a data posterior.

(6) 2,2 m/s<sup>2</sup> no caso dos vehículos N1, N2 e N3.

(7) Homologados consonte a Directiva 70/220/EEC, o Regulamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cadro 1 (Euro 5), a Directiva 88/77/CEE e a Directiva 2005/55/CE.

(8) Homologados consonte o Regulamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cadro 2 (Euro 6) e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

(9) Homologados consonte a Directiva 70/220/CEE, o Regulamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cadro 1 (Euro 5), a Directiva 88/77/CEE e a Directiva 2005/55/CE.

(10) Homologados consonte os valores límite indicados na fila B do punto 5.3.1.4 do anexo I da Directiva 70/220/CEE; fila B1, B2 ou C do punto 6.2.1 do anexo I da Directiva 88/77/CEE, ou ben matriculados ou postos en circulación por primeira vez despois do 1 de xullo de 2008.

(11) Homologados consonte os valores límite indicados no anexo I, cadro 2 (Euro 6), do Regulamento (CE) n.º 715/2007. Homologados consonte o Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

Notas explicativas:

<sup>1</sup> Os «requisitos» son os fixados pola homologación na data en que esta se produciu ou na primeira matriculación ou primeira posta en circulación, así como polas normas sobre instalacións *a posteriori* ou pola lexislación nacional do país de matriculación. Estas causas de rexeitamento serán aplicables unicamente cando se comprobese o cumprimento dos requisitos.

<sup>2</sup> (X) Identifica aqueles elementos que están relacionados co estado do vehículo e a súa aptitude para circular pero que non se consideran esenciais nunha inspección técnica de vehículos.

<sup>3</sup> Modificación perigosa significa aquela modificación que afecta negativamente a seguridade viaria do vehículo ou ten un efecto desproporcionado ou adverso no ambiente, e requírese a utilización de equipamentos para inspeccionar este elemento.



## ANEXO III

## Suxeición da carga

## I. Principios aplicables á suxeición da carga

1. A suxeición da carga soportará as seguintes forzas xeradas pola aceleración/deceleración do vehículo:

- no sentido de marcha: o peso da carga multiplicado por 0,8, e
- en sentido lateral: o peso da carga multiplicado por 0,5, e
- en sentido contrario ao de marcha: o peso da carga multiplicado por 0,5, e
- en xeral debe impedir a inclinación lonxitudinal ou transversal da carga.

2. Para a repartición da carga teranse en conta as cargas máximas de eixe autorizadas, así como as cargas mínimas de eixe necesarias dentro dos límites da masa máxima autorizada do vehículo, en consonancia coa lexislación sobre pesos e dimensións de vehículos.

3. Á hora de suxeitar a carga, teranse en conta os requisitos de resistencia dalgúns compoñentes dos vehículos como os puntos de amarre frontais, laterais, traseiros, estadullos cando se utilicen para tal fin.

4. Poderá utilizarse un ou varios dos seguintes métodos de retención para suxeitar a carga:

- enganche,
- inmovilización (local/xeral),
- amarre directo,
- amarre superior.

## 5. Normas aplicables:

Norma	Asunto
– EN 12195-1	Cálculo das forzas de amarre.
– EN 12640	Puntos de amarre.
– EN 12642	Resistencia da estrutura da carrozaría dos vehículos.
– EN 12195-2	Cinchas de amarre de fibras sintéticas.
– EN 12195-3	Cadeas de amarre.
– EN 12195-4	Cables de aceiro de amarre.
– ISO 1161, ISO 1496	Contedor ISO.
– EN 283	Caixas móbiles.
– EN 12641	Lonas.
– EUMOS 40511	Postes-Estadullos.
– EUMOS 40509	Empaquetamento para transporte.

## II. Inspección da suxeición da carga.

## 1. Clasificación das deficiencias.

As deficiencias clasificaranse nunha das categorías seguintes:

- Deficiencia leve: fálase de deficiencia menor cando a carga está suxeita correctamente pero cabería formular recomendacións en materia de seguridade.

- Deficiencia grave: fálase de deficiencia grave cando a carga non se suxeitou suficientemente e cabe a posibilidade dun desprazamento ou envorcadura significativos da carga ou de partes dela.

- Deficiencia perigosa: fálase de deficiencia perigosa se se pon en perigo directo a seguridade do tráfico debido ao risco de perda da carga ou de partes dela, por un perigo derivado directamente da carga ou pola posta en perigo inmediata de persoas.

Se se observan varias deficiencias, o transporte clasificarase no grupo de deficiencias máis alto. En caso de observarse varias deficiencias, dado que cabe esperar que o efecto combinado delas as reforce, o transporte clasificarase no nivel de deficiencia superior.

## 2. Métodos de inspección.

O método de inspección consiste nunha avaliación visual de que se usa correctamente o número necesario de medidas adecuadas para suxeitar a carga ou a medida das forzas de tensión, o cálculo da eficiencia da suxeición e a verificación dos certificados, de ser o caso.

## 3. Avaliación das deficiencias.

No cadro 1 preséntanse as normas que se poden aplicar durante unha inspección de suxeición da carga para determinar se o estado do transporte é aceptable.

A categoría das deficiencias determinarase consonte a clasificación que se establece no punto 1 deste capítulo, caso por caso.

Os valores que aparecen no seguinte cadro ofrécense a título indicativo como directrices para determinar a categoría dunha deficiencia determinada en función das circunstancias concretas, dependendo en particular da natureza da carga e da discreción do inspector.

Para o transporte incluído no ámbito de aplicación da Directiva 95/50/CE do Consello (1), pódense aplicar requisitos máis específicos.

(1) Directiva 95/50/CE do Consello, do 6 de outubro de 1995, relativa a procedementos uniformes de control do transporte de mercadorías perigosas por estrada (DO L 249, do 17.10.1995, p. 35).

Cadro 1

Elemento	Deficiencias	Avaliación da deficiencia		
		Leve	Grave	Perigosa
A	O empaketamento para transporte non permite unha suxeición adecuada da carga.			Á discreción do inspector.
B	Unha ou máis unidades da carga non están colocadas correctamente.			Á discreción do inspector.
C	O vehículo non é adecuado para a carga que se transporta (deficiencia distinta das enumeradas no punto 10).			Á discreción do inspector.
D	Defectos manifestos da superestrutura do vehículo (deficiencia distinta das enumeradas no punto 10).			Á discreción do inspector.
10	Idoneidade do vehículo.			
10.1	Paredes laterais (se se utiliza para a suxeición da carga).			
10.1.1	Parte oxidada ou deformada.		x	
	Parte fisurada que pon en perigo a integridade do compartimento de carga.			x
10.1.2	Resistencia insuficiente (certificado ou etiqueta se procede).		x	
	Altura insuficiente en relación coa carga transportada.			x
10.2	Paredes laterais (se se utilizan para a suxeición da carga).			
10.2.1	Parte oxidada ou deformada; mal estado de bisagras ou pechaduras.		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras ou pechaduras, ou non funcionan.			x
10.2.2	Resistencia insuficiente do soporte (certificado ou etiqueta se procede).		x	
	Altura insuficiente en relación coa carga transportada.			x
10.2.3	Mal estado dos paneis das paredes laterais.		x	
	Parte fisurada.			x
10.3	Paredes laterais (se se utiliza para a suxeición da carga).			
10.3.1	Parte oxidada ou deformada; mal estado de bisagras ou pechaduras.		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras ou pechaduras, ou non funcionan.			x
10.3.2	Resistencia insuficiente (certificado ou etiqueta se procede).		x	
	Altura insuficiente en relación coa carga transportada.			x

Elemento	Deficiencias	Avaliación da deficiencia		
		Leve	Grave	Perigosa
10.4	Estadullos (se se utilizan para a suxeición da carga).			
10.4.1	Parte oxidada ou deformada, ou amarre insuficiente ao vehículo.		x	
	Parte fisurada; amarre ao vehículo inestable.			x
10.4.2	Mala resistencia ou deseño.		x	
	Altura insuficiente en relación coa carga transportada.			x
10.5	Puntos de amarre (se se utilizan para a suxeición da carga).			
10.5.1	Mal estado ou deseño.		x	
	Non poden soportar as forzas de amarre necesarias.			x
10.5.2	Número insuficiente.		x	
	Número insuficiente para soportar as forzas de amarre necesarias.			x
10.6	Estruturas especiais exixidas (se se utilizan para a suxeición da carga).			
10.6.1	Mal estado, danado.		x	
	Parte fisurada; non apta para soportar a forza de retención.			x
10.6.2	Non apta para a carga transportada.		x	
	Ausente.			x
10.7	Chan (se se utiliza para a suxeición da carga).			
10.7.1	Mal estado, danado.		x	
	Parte fisurada; Non apto para soportar carga.			x
10.7.2	Límite de carga insuficiente.		x	
	Non apto para soportar carga.			x
20	Peche, bloqueo e amarre directo.			
20.1	Amarre director da carga (bloqueo).			
20.1.1	Demasiada distancia entre a carga e a parte frontal:			
20.1.1.1	Demasiada distancia coa parede frontal se se utiliza para a suxeición directa da carga.		x	
	Máis de 15 cm e risco de atravesar a parede.			x
20.1.1.2	Demasiada distancia coas paredes laterais se se utilizan para a suxeición directa da carga.		x	
	Máis de 15 cm e risco de atravesar a parede.			x
20.1.1.3	Demasiada distancia coa parede posterior se se utiliza para a suxeición directa da carga.		x	
	Máis de 15 cm e risco de atravesar a parede.			x
20.1.2	Dispositivos de suxeición, como raís de amarre, vigas de bloqueo, táboas e cuñas nas paredes frontal, laterais e posterior.			
20.1.2.1	Fixación ao vehículo inadecuada.	x		
	Fixación insuficiente.		x	
	Non aptos para soportar as forzas de retención, frouxos.			x
20.1.2.2	Suxeición inadecuada.	x		
	Suxeición insuficiente.		x	
	Totalmente ineficaces.			x
20.1.2.3	Equipamento de suxeición pouco adaptado.		x	
	Equipamento de suxeición totalmente inadecuado.			x
20.1.2.4.	Método escollido para a suxeición da embalaxe: subóptimo.		x	
	Método elixido totalmente inadecuado.			x
20.1.3	Suxeición directa con redes e lonas.			
20.1.3.1	Estado das redes e das lonas (falta a etiqueta/están danadas pero poden servir).	x		
	Dispositivos de retención da carga danados.		x	
	Dispositivos de retención de carga moi deteriorados e que non son xa apropiados para o uso.			x
20.1.3.2	Resistencia insuficiente das redes e lonas.		x	
	Capacidade inferior a dous terzos das forzas de retención requiridas.			x

Elemento	Deficiencias	Avaliación da deficiencia		
		Leve	Grave	Perigosa
20.1.3.3	Fixación insuficiente das redes e lonas.		x	
	Fixación cunha capacidade menor para soportar dous terzos das forzas de retención requiridas.			x
20.1.3.4	Adecuación insuficiente das redes e lonas para a suxeición da carga.		x	
	Totalmente inadecuadas.			x
20.1.4	Separación e recheo das unidades de carga ou dos espazos libres.			
20.1.4.1	Inadecuación da unidade de separación e recheo.		x	
	Separación ou espazos libres demasiado amplos.			x
20.1.5	Amarre directo (horizontal, transversal, diagonal, con bucles ou resortes).			
20.1.5.1	As forzas de suxeición requiridas son inadecuadas.		x	
	Inferiores a dous terzos da forza requirida.			x
20.2	Suxeición por fricción.			
20.2.1	Alcance das forzas de suxeición requiridas.			
20.2.1.1	As forzas de suxeición requiridas son inadecuadas.		x	
	Inferiores a dous terzos da forza requirida.			x
20.3	Dispositivos de retención da carga utilizados.			
20.3.1	Inadecuación dos dispositivos de retención da carga.		x	
	Dispositivo totalmente inadecuado.			x
20.3.2	Falta a etiqueta (por exemplo placa/remolque) /está danada pero o dispositivo funciona adecuadamente.	x		
	Falta a etiqueta (por exemplo placa/remolque) /está danada e o dispositivo está moi deteriorado.		x	
20.3.3	Dispositivos de retención da carga danados.		x	
	Dispositivos de retención de carga moi deteriorados e que non son xa apropiados para o uso.			x
20.3.4	Tornos de amarre utilizados de forma incorrecta.		x	
	Tornos de amarre defectuosos.			x
20.3.5	Uso incorrecto dos dispositivos de retención da carga (por exemplo falta de protección das arestas).		x	
	Uso defectuoso dos dispositivos de retención da carga (por exemplo nós).			x
20.3.6	Fixación dos dispositivos de retención da carga inadecuada.		x	
	Inferiores a dous terzos da forza requirida.			x
20.4	Equipamento adicional (por exemplo alfombras antiescorregamento, protectores de arestas, carrís).			
20.4.1	Emprégase un equipamento inadecuado.	x		
	Emprégase un equipamento incorrecto ou defectuoso.		x	
	Emprégase un equipamento totalmente inadecuado.			x
20.5	Transporte de produtos a granel, lixeiros e soltos.			
20.5.1	Produtos a granel que voan ao circular o vehículo e que poden distraer outros vehículos.		x	
	Supón un perigo para os demais vehículos.			x
20.5.2	Produtos a granel mal suxeitos.		x	
	Perda da carga que supón un perigo para os demais vehículos.			x
20.5.3	Produtos lixeiros sen cubrir.		x	
	Perda da carga que supón un perigo para os demais vehículos.			x
20.6	Transporte de toros.			
20.6.1	Perda parcial do produto transportado (truncos).			x
20.6.2	Forzas de suxeición da unidade de carga inadecuadas.		x	
	Inferiores a dous terzos da forza requirida.			x
30	Carga totalmente solta.			x

## ANEXO IV





<b>5.</b>	<b>EIXES, RODAS, PNEUMÁTICOS E SUSPENSIÓN</b>	6.1.7.	Transmisión	7.5.	Caixa de urxencias	9.1.	Portas	
5.1.	Eixes	6.1.8.	Ancoraxes do motor	7.6.	Calzos de roda (cúñas)	9.1.1.	Porta de entrada e saída	
5.1.1.	Eixes	6.1.9.	Rendemento do motor	7.7.	Dispositivo produtor de sinais acústicos	9.1.2.	Saídas de emerxencia	
5.1.2.	Manguetas de eixe	6.2.	Cabina e carrozaría	7.8.	Velocímetro	9.2.	Sistemas antibafo e antixeio	
5.1.3.	Chumaceiras das rodas	6.2.1.	Estado	7.9.	Tacógrafo	9.3.	Sistemas de ventilación e calefacción	
5.2.	Rodas e pneumáticos	6.2.2.	Fixación	7.10.	Dispositivo limitador de velocidade	9.4.	Asentos	
5.2.1.	Cubo de roda	6.2.3.	Portas e picaportes	7.11.	Contaquilómetros	9.4.1.	Asentos de pasaxeiros	
5.2.2.	Rodas	6.2.4.	Chan	7.12.	Control electrónico de estabilidade (ESC)	9.4.2.	Asento do condutor	
5.2.3.	Pneumáticos	6.2.5.	Asento do condutor	<b>8.</b>	<b>EMISIÓN</b>	9.5.	Dispositivos de iluminación interior e navegación	
5.3.	Sistema de suspensión	6.2.6.	Os demais asentos	<b>CONTAMINANTES</b>	8.1.	Sistema de supresión do ruído	9.6.	Pasarelas, zonas de permanencia en pé
5.3.1.	Resortes e estabilizadores	6.2.7.	Controis de condución	8.2.	Emisións de gases de escape	9.7.	Escalas e chanzos	
5.3.2.	Amortecedores	6.2.8.	Chanzos de acceso á cabina	8.2.1.	Emisións de motor de acendemento por faísca	9.8.	Sistema de comunicación cos pasaxeiros	
5.3.3.	Barras de torsión, raios, forcas e brazos de suspensión	6.2.9.	Outros equipamentos e accesorios interiores e exteriores	8.2.1.1.	Equipamento de control das emisións de gases de escape	9.9.	Letreiros	
5.3.4.	Rótulas de suspensión	6.2.10.	Gardalamas (aletas), dispositivos antisalpicaduras	8.2.1.2.	Emisións gasosas	9.10.	Requisitos relativos ao transporte de nenos	
5.3.5.	Suspensión pneumática	<b>7.</b>	<b>EQUIPAMENTOS DIVERSOS</b>	8.2.2.	Emisións de motores de acendemento por compresión	9.10.1.	Portas	
<b>6.</b>	<b>CHASIS E ELEMENTOS ACOPLADOS AO CHASIS</b>	7.1.	Cintos de seguridade/fibelas e sistemas de suxeición	8.2.2.1.	Equipamento de control das emisións de gases de escape	9.10.2.	Sinalización e equipamentos especiais	
6.1.	Chasis ou bastidor e elementos acoplados	7.1.1.	Fixación de cintos de seguridade/fibelas	8.2.2.2.	Opacidade	9.11.	Requisitos relativos ao transporte de persoas con mobilidade reducida	
6.1.1.	Estado xeral	7.1.2.	Estado de cintos de seguridade/fibelas	8.4.	Outros elementos relacionados co ambiente	9.11.1.	Portas, ramplas e elevadores	
6.1.2.	Tubos de escape e silenciadores	7.1.3.	Limitador de carga dos cintos de seguridade	8.4.1.	Fugas de líquidos	9.11.2.	Sistemas de retención de cadeira de rodas	
6.1.3.	Depósito e condutos de combustible (incluído o depósito e os condutos de calefacción)	7.1.4.	Pretensores dos cintos de seguridade	<b>9.</b>	<b>PROBAS SUPLEMENTARIAS PARA OS VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN PERSOAS, DAS CATEGORÍAS M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub></b>	9.11.3.	Sinalización e equipamentos especiais	
6.1.4.	Parachoques, proteccións laterais e dispositivos de protección traseira	7.1.5.	Airbag					
6.1.5.	Soporte da roda de recambio	7.1.6.	Sistemas SRS					
6.1.6.	Dispositivo de acoplamento e equipamento de tracción	7.2.	Extintor					
		7.3.	Pechaduras e dispositivos antirrobo					
		7.4.	Triángulo de sinalización de perigo					



## ANEXO V

### Modelo harmonizado para os informes á comisión

O modelo harmonizado redactarase en formato informático e remitirase por medios electrónicos mediante programas ofimáticos estándar.

Entregarase:

- un cadro de síntese único, e
- para cada país de matriculación de vehículos sometidos a unha inspección máis minuciosa, un cadro pormenorizado, por separado, con información sobre as deficiencias controladas e detectadas para cada categoría de vehículo.









