



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español.

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 227, de 21 de septiembre de 2002
Referencia: BOE-A-2002-18325

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	3
<i>Artículos</i>	3
Artículo 1. Objeto.	3
Artículo 2. Definiciones.	3
Artículo 3. Criterios de realización de las inspecciones técnicas en carretera.	4
Artículo 4. Modalidades de la inspección.	4
Artículo 5. Informe de inspección.	4
Artículo 6. Inspecciones complementarias.	4
Artículo 7. Restricciones a la utilización de los vehículos.	5
Artículo 8. Comunicaciones.	5
Artículo 9. Régimen sancionador.	5
<i>Disposiciones adicionales</i>	5
Disposición adicional primera. Normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.	5
Disposición adicional segunda. Vehículos de las Fuerzas Armadas.	5
<i>Disposiciones finales</i>	6
Disposición final primera. Habilitación competencial.	6
Disposición final segunda. Desarrollo y actualización normativos.	6

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Disposición final tercera. Entrada en vigor.	6
ANEXO I	6
ANEXO II. Tabla de elementos de los sistemas de frenado y control de emisiones que pueden ser sometidos a inspección, método previsto de inspección, y lista no limitativa de los defectos que pueden presentarse en cada elemento así como su calificación	11

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 9 de junio de 2017

Norma derogada, con efectos de 20 de mayo de 2018, por la disposición derogatoria única del Real Decreto 563/2017, de 2 de junio. [Ref. BOE-A-2017-6512](#)

La Directiva 2000/30/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad, considera que, a efectos de mejorar la protección del medio ambiente y la seguridad vial, no resulta suficiente la inspección técnica que estos vehículos tienen que efectuar anualmente, resultando una medida eficaz y rentable la realización de nuevas inspecciones técnicas selectivas en carretera que controlen el nivel de mantenimiento de los vehículos industriales en circulación.

Por ello, impone un sistema de inspecciones técnicas selectivas para este tipo de vehículos, que los Estados miembros deben establecer en sus respectivos territorios.

El presente Real Decreto se dicta, por tanto, para incorporar al ordenamiento interno la citada Directiva 2000/30/CE, y al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.^ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Ciencia y Tecnología, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión de 13 de septiembre de 2002,

DISPONGO:

Artículo 1. Objeto.

1. Con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente, el presente Real Decreto tiene por objeto conseguir que los vehículos industriales que circulan en el territorio nacional, con independencia del Estado de su matriculación, respeten en mayor medida los requisitos técnicos establecidos en el mismo y en la normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.

2. El presente Real Decreto define las condiciones de realización de inspecciones técnicas en carretera para los vehículos industriales que circulan en el territorio nacional.

Artículo 2. Definiciones.

A los efectos del presente Real Decreto, se entenderá por:

1. «Vehículo industrial»:

a) Los vehículos de motor destinados al transporte de personas que tengan más de ocho asientos, además del asiento del conductor y sus remolques.

b) Los vehículos de motor destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg. y sus remolques.

c) Los remolques y semirremolques cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg.

2. «Inspección técnica en carretera»: la inspección técnica no anunciada, y por tanto inesperada, de un vehículo industrial que circule en el territorio nacional, efectuada en la vía pública por la autoridad competente en materia de tráfico o bajo su control.

3. «Inspección técnica»: el control de que el vehículo cumple la normativa técnica de acuerdo con lo previsto en la normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.

Artículo 3. *Criterios de realización de las inspecciones técnicas en carretera.*

1. Las inspecciones técnicas en carretera se llevarán a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial, y teniendo en cuenta la necesidad de reducir al mínimo los costes y los retrasos ocasionados a los conductores y a las empresas. Estas inspecciones se realizarán preferentemente en aquellos vehículos industriales que presenten un aparente estado de falta de mantenimiento adecuado, especialmente cuando afecte a elementos del vehículo directamente relacionados con la seguridad vial o el medio ambiente.

2. Se realizarán las inspecciones técnicas en carretera suficientes para conseguir los objetivos contemplados en el artículo 1 del presente Real Decreto, teniendo en cuenta el régimen previsto en las normas reguladoras de la inspección técnica de vehículos.

Artículo 4. *Modalidades de la inspección.*

1. La inspección técnica en carretera podrá comprender una, dos o la totalidad de las siguientes modalidades:

a) Una inspección visual del estado de mantenimiento del vehículo industrial, parado.

b) Un control del informe de inspección técnica en carretera a que se refiere el artículo siguiente, o un control de la documentación que acredite la conformidad del vehículo a la reglamentación técnica aplicable y, en particular, para los vehículos matriculados o puestos en circulación en un Estado miembro de la Unión Europea, del comprobante de que el vehículo industrial ha sido sometido a la inspección técnica obligatoria de acuerdo con la normativa reguladora de la misma.

c) Una inspección para detectar deficiencias de mantenimiento. Esta inspección se referirá a uno, a varios o a la totalidad de los puntos de control enumerados en la lista que figura en el apartado 10 del anexo I de este Real Decreto.

2. Cuando la inspección versara sobre los dispositivos de frenado o se refiera a las emisiones de los tubos de escape, se efectuará según las disposiciones establecidas en el anexo II de este Real Decreto.

3. Antes de proceder a inspeccionar los puntos enumerados en la lista que figura en el apartado 10 del anexo I, se tendrá en cuenta el último certificado de inspección técnica o informe de inspección técnica en carretera que pueda presentar el conductor.

Se podrá tener en cuenta también cualquier otro certificado de seguridad expedido por un organismo autorizado que presente el conductor.

Cuando los certificados o el informe a que se refieren los dos párrafos anteriores proporcionen la prueba de que en el transcurso de los tres últimos meses ya se ha efectuado una inspección sobre uno de los puntos enumerados en la lista que figura en el apartado 10 del anexo I de este Real Decreto, este punto no volverá a controlarse, excepto si ello estuviera justificado, en particular, debido a un defecto o a una no conformidad manifiesta.

Artículo 5. *Informe de inspección.*

1. El informe de la inspección técnica en carretera referido a la inspección contemplada en el párrafo c) del apartado 1 del artículo 4 de este Real Decreto, será firmado por la autoridad de tráfico que la haya ordenado y por el inspector que la hubiera llevado a cabo.

2. El modelo de este informe, que figura en el anexo I, incluirá en el apartado 10 una lista de los puntos que hayan sido controlados. Dicho informe deberá entregarse al conductor del vehículo industrial.

Artículo 6. *Inspecciones complementarias.*

1. Si como consecuencia de cualquiera de las modalidades de la inspección técnica en carretera establecida en el artículo 4 precedente, la autoridad o el inspector consideran que las deficiencias en el mantenimiento del vehículo industrial pueden constituir un riesgo para la seguridad que justifique, sobre todo en lo que se refiere al frenado, una inspección más precisa, podrá someterse el vehículo a una inspección complementaria más minuciosa, en una estación ITV cercana de las contempladas dentro del marco normativo regulador de las

inspecciones técnicas de vehículos. En este caso, el informe de inspección a que hace referencia el artículo anterior será emitido por la estación ITV.

2. Las estaciones ITV que hayan efectuado la inspección del vehículo a que se refiere el apartado anterior remitirán, en el plazo de diez días siguientes a la misma, el informe correspondiente al órgano competente de la Comunidad Autónoma, la cual, en el mismo plazo, lo remitirá a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente a la provincia donde se haya efectuado la inspección técnica del vehículo.

Artículo 7. Restricciones a la utilización de los vehículos.

1. La utilización de los vehículos industriales podrá suspenderse por la autoridad de tráfico hasta la reparación de los defectos peligrosos detectados si en la inspección en carretera contemplada en el apartado 1 del artículo 4 de este Real Decreto, o en la inspección técnica complementaria recogida en el artículo 6, se evidencia que el vehículo industrial representa un riesgo importante para sus ocupantes o para los otros usuarios de la red de carreteras.

2. Si como consecuencia de la inspección técnica complementaria del vehículo, acusare éste deficiencias o desgastes de tal naturaleza que la utilización del mismo constituyese un peligro para sus ocupantes o para los demás usuarios de la vía pública, la estación ITV calificará la inspección como negativa. En este caso, quedará inmovilizado el vehículo o podrá disponerse su traslado hasta su destino a través de medios ajenos al propio vehículo, reteniéndose por la estación la tarjeta ITV o el comprobante de la inspección técnica obligatoria, que será remitida a la Jefatura de Tráfico correspondiente.

En cualquiera de ambos supuestos se advertirá, de modo fehaciente, al titular o conductor del mismo la expresa prohibición de circular el vehículo.

Artículo 8. Comunicaciones.

1. Con una periodicidad semestral deberán remitirse al Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los datos relativos al número de vehículos industriales inspeccionados al amparo de lo previsto en el presente Real Decreto, clasificados por categorías conforme al apartado 6 del anexo I y por país de matriculación, así como los puntos controlados y las deficiencias encontradas de acuerdo con el apartado 10 del citado anexo I, a los efectos de comunicar a la Comisión Europea la información correspondiente.

2. Asimismo, en el caso de vehículos matriculados en otro Estado miembro, deberán remitirse las deficiencias que den lugar a la prohibición de circulación conforme a lo previsto en el artículo 7, con el fin de que el Ministerio del Interior lo comunique a las autoridades competentes del citado Estado miembro y, en su caso, solicite la adopción de medidas complementarias.

Artículo 9. Régimen sancionador.

1. El régimen de sanciones que proceda aplicar cuando el conductor o el empresario no respeten los requisitos técnicos controlados será el establecido en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, o, en su caso, en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. Las medidas cautelares que se puedan acordar y, en concreto, cuando se refieran a la inmovilización del vehículo se ajustarán a lo establecido en el artículo 70 del referido texto articulado, en su redacción actual dada por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre.

Disposición adicional primera. Normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.

Lo previsto por el presente Real Decreto se entenderá sin perjuicio de lo establecido en la normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos

Disposición adicional segunda. Vehículos de las Fuerzas Armadas.

Las inspecciones técnicas de los vehículos industriales pertenecientes a las Fuerzas Armadas se regirán por su propia normativa.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

El presente Real Decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, sin perjuicio de las competencias que, en su caso, correspondan a las Comunidades Autónomas.

Disposición final segunda. *Desarrollo y actualización normativos.*

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

2. Se habilita al Ministro de Ciencia y Tecnología para actualizar el contenido de los anexos cuando varíen los criterios técnicos de inspección, como consecuencia de modificaciones de la legislación nacional, comunitaria o internacional.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 13 de septiembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Primero del Gobierno
y Ministro de la Presidencia,
MARIANO RAJOY BREY

ANEXO I

1. Introducción.

El presente anexo establece el modelo de informe de inspección técnica en carretera, así como las normas para comprobar o controlar los puntos que figuran en su numeral 10.

Los epígrafes 1) dispositivo de frenado y 8) emisiones contaminantes del apartado 10 del informe de inspección se controlarán conforme a los métodos indicados en la segunda columna de la tabla del anexo II. Se considerarán defectos aquellos que se indican en la tercera columna, y dichos defectos se calificarán de acuerdo con lo indicado en las columnas cuarta, quinta y sexta.

Tanto para la inspección de los epígrafes 1) y 8), anteriormente indicados, como para los epígrafes 2), 3), 4), 5), 6) y 7) se creará una sección específica de Inspecciones en Carretera en el Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV, elaborado por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo según lo dispuesto en el artículo 12 del Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

2. Requisitos de Inspección.

En tanto no se publique la sección de Inspecciones en Carretera del Manual indicado en el apartado anterior, en cada uno de los puntos de control de los epígrafes 2), 3), 4), 5), 6) y 7) que aparecen en el reverso del modelo de informe de inspección, se utilizarán los métodos de inspección e interpretación de defectos de los apartados del Manual que figuran en el siguiente cuadro:

Puntos de control	Apartados de la sección I del manual de procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV
2.1	7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5
2.1.1	7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5
2.1.2	7.3
2.1.3	7.4
2.1.4	7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Puntos de control	Apartados de la sección I del manual de procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV
2.1.5	7.5
2.2	7.2
2.2.1	7.2
2.2.2	7.2
2.3	7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5
2.4	7.1
2.5	2.3
3.1	3.6
3.2	2.12
3.3	2.9
3.4	2.5
3.5	2.5
3.6	3.4
4.1	4.1
4.1.1	4.1
4.1.2	4.1
4.1.3	4.1
4.1.4	4.1
4.1.5	4.1
4.1.6	4.1
4.2	4.7, 4.9
4.2.1	4.7, 4.9
4.2.2	4.7, 4.9
4.2.3	4.7, 4.9
4.3	4.5
4.3.1	4.5
4.3.2	4.5
4.4	4.3, 4.4
4.4.1	4.3, 4.4
4.4.2	4.3, 4.4
4.4.3	4.3, 4.4
4.4.4	4.3, 4.4
4.5	4.8
4.5.1	4.8
4.5.2	4.8
4.5.3	4.5
4.5.4	4.8
4.6	4.2
4.6.1	4.2
4.6.2	4.2
4.6.3	4.2
4.7	4.6
4.7.1	4.6
4.7.2	4.6
4.8	4.10
4.8.1	4.10
4.8.2	4.10
4.9	4.1, 4.3, 4.4, 4.7, 4.8
4.9.1	4.1, 4.3, 4.4, 4.7, 4.8
4.9.2	4.1, 4.3, 4.4, 4.7, 4.8
4.10	2.3
4.11	2.2
4.12	-
4.13	9.1
5.1	8.1
5.1.1	8.1
5.1.2	8.1
5.1.3	8.1
5.2	8.2, 8.3
5.2.1	8.2
5.2.2	8.2
5.2.3	8.2
5.3	8.4
5.3.1	8.4
5.3.2	8.4
5.3.3	8.4
5.3.4	8.4

Puntos de control	Apartados de la sección I del manual de procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV
5.3.5	8.4
6.1	2.2
6.1.1	2.2
6.1.2	9.3
6.1.3	9.5, 9.2
6.1.4	2.1, 2.6, 2.7
6.1.5	2.11
6.1.6	2.3
6.1.7	9.4
6.1.8	9.1
6.1.9	9.1
6.2	2.2
6.2.1	2.2
6.2.2	2.2
6.2.3	2.8
6.2.4	2.2
6.2.5	3.1
6.2.6	3.1
6.2.7	–
6.2.8	2.8
6.2.9	3.9, 2.2
6.2.10	2.4
7.1	3.2
7.1.1	3.2
7.1.2	3.2
7.1.3	3.2
7.1.4	3.2
7.1.5	3.2
7.1.6	2.3
7.2	–
7.3	3.5
7.4	–
7.5	–
7.6	–
7.7	4.12
7.8	3.8
7.9	10.4
7.10	10.5
7.11	–
7.12	6.5

Para realizar las operaciones parciales de inspección se utilizarán métodos de inspección visual o mecanizada según se indique en el apartado específico del Manual.

Se entiende por inspección visual aquella que se realiza mediante observación de los órganos o elementos de que se trate, y en su caso de su funcionamiento, atendiendo a probables ruidos o vibraciones anormales, holguras o fuentes de corrosión, soldaduras incorrectas o no autorizadas en determinados órganos o elementos, taladros o cualquiera otras operaciones de mecanizado o plegado incorrectas o no autorizadas en determinados órganos o elementos, etc, que puedan dar lugar a probables causas de peligro para la circulación o el medio ambiente.

Las inspecciones visuales estarán sujetas a los principios generales establecidos en el Preámbulo del Manual y a los condicionantes que de ellos se derivan.

Se entiende por inspección mecanizada aquella que se realiza con ayuda de alguno de los equipos que se indican en el correspondiente apartado del Manual.

3. Calificación de los defectos detectados.

Los defectos se clasifican como:

DL: Defectos leves.

DG: Defectos graves.

DMG: Defectos muy graves.

Defectos graves (DL):

Defectos que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo o protección del medio ambiente y con los que el vehículo puede circular temporalmente.

Son defectos que deberán repararse lo antes posible. No exigen una nueva inspección para comprobar que han sido subsanados, salvo que el vehículo tenga que volver a ser inspeccionado por haber sido calificada la inspección como desfavorable o negativa.

Defectos graves (DG):

Defectos que disminuyen las condiciones de seguridad del vehículo, ponen en riesgo a otros usuarios de las vías públicas o a la protección del medio ambiente.

Se actuará conforme a lo establecido en el artículo 7, apartado 1, de este real decreto.

Defectos muy graves (DMG):

Defectos que constituyen un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial.

Se actuará conforme a lo establecido en el artículo 7, apartado 2, de este real decreto.

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

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

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

Una vez subsanados los defectos, el vehículo deberá ser inspeccionado de nuevo en una estación ITV para comprobación de que los defectos detectados en la primera han sido subsanados.

4. Modelo de informe de inspección técnica en carretera que incluye una lista de los puntos objeto de inspección.

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

(anverso)

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

- a) N₂¹ (3,5-12 toneladas) e) M₂¹ (> 9 plazas², hasta 5 toneladas)
- b) N₃¹ (más de 12 toneladas) f) M₃¹ (> 9 plazas², más de 5 toneladas)
- c) O₃¹ (3,5-10 toneladas) g) Otras categorías de vehículos
- d) O₄¹ (más de 10 toneladas)

7. Empresa que efectúa el transporte:

- a) Nombre y dirección:
- b) Número de la licencia comunitaria³ [Reglamento (CE) n° 1072/2009]:

8. Nacionalidad (conductor):

9. Nombre del conductor:

10. Puntos controlados:

	Controlados ⁴	No controlados	No conformes ⁵
0) identificación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) dispositivo de frenado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) dirección	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) visibilidad del conductor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) equipo de iluminación y sistema eléctrico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) ejes, ruedas, neumáticos, suspensión	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) chasis y accesorios del chasis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) equipos diversos, incluido tacógrafo y dispositivo de limitación de velocidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) emisiones contaminantes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultados de la inspección

Suspensión de la utilización del vehículo con deficiencias peligrosas

12. Varios/observaciones:

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

Firma:

Autoridad de inspección/funcionario o inspector: 	Conductor:
---	-------------------------

¹ Categorías de vehículos con arreglo al anexo II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

² Número de asientos, incluido el del conductor (punto S.1 del permiso de circulación).

³ Si se dispone de ella.

⁴ «Controlado» significa que se ha inspeccionado al menos uno o más de los puntos correspondientes al epígrafe y que figuran en en el reverso de este informe.

⁵ Los defectos encontrados y su calificación se indican en el reverso.

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

(reverso)

Nota: Indíquese detrás de cada punto controlado: DL si se detecta un defecto leve, DG si es un defecto grave y DGM si es un defecto muy grave.

PUNTOS DE CONTROL.	1.5. Rendimiento del sistema de frenado de resistencia.	4.5.2. Orientación.	6.1.8. Soportes del motor.
0. IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO.	1.6. Sistema de antibloqueo de frenos.	4.5.3. Conmutación.	6.1.9. Estado general del motor.
0.1. Número de matriculación.	2. DIRECCIÓN.	4.5.4. Cumplimiento de los requisitos.	6.2. Cabina y carrocería.
0.2. Identificación del vehículo/chasis/ número de serie.	2.1. Estado mecánico.	4.6. Luces de marcha atrás.	6.2.1. Estado.
1. DISPOSITIVOS DE FRENADO.	2.1.1. Estado del mecanismo de dirección.	4.6.1. Estado y funcionamiento.	6.2.2. Fijación.
1.1. Estado mecánico y funcionamiento.	2.1.2. Fijación de la caja de dirección.	4.6.2. Conmutación.	6.2.3. Puertas y manillas.
1.1.1. Vástago del pedal de freno.	2.1.3. Estado de la articulación del mecanismo de dirección.	4.6.3. Cumplimiento de los requisitos.	6.2.4. Suelo.
1.1.2. Estado y carrera del pedal de dispositivo de frenado.	2.1.4. Funcionamiento de las conexiones del mecanismo de dirección.	4.7. Iluminación de la placa trasera de matrícula.	6.2.5. Asiento del conductor.
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos.	2.1.5. Dirección asistida.	4.7.1. Estado y funcionamiento.	6.2.6. Otros asientos.
1.1.4. Indicador de baja presión o manómetro.	2.2. Volante y columna de la dirección.	4.7.2. Cumplimiento de los requisitos.	6.2.7. Controles de conducción.
1.1.5. Válvula de regulación del freno de mano.	2.2.1. Estado del volante de dirección.	4.8. Catadióptricos, marcas de visibilidad y placas reflectante traseras.	6.2.8. Escalones de acceso a la cabina.
1.1.6. Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento.	2.2.2. Columna de la dirección.	4.8.1. Estado.	6.2.9. Otros elementos y dispositivos interiores y exteriores.
1.1.7. Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores).	2.3. Holguras de la dirección.	4.8.2. Cumplimiento de los requisitos.	6.2.10. Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras.
1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos).	2.4. Alineación de los neumáticos.	4.9. Testigos obligatorios del equipo de iluminación.	7. EQUIPOS DIVERSOS.
1.1.9. Acumulador o depósito de presión.	2.5. Plato giratorio del eje del remolque.	4.9.1. Estado y funcionamiento.	7.1. Cinturones de seguridad/hebillas.
1.1.10. Servofreno, cilindro de mando (sistemas hidráulicos).	3. VISIBILIDAD.	4.9.2. Cumplimiento de los requisitos.	7.1.1. Seguridad de montaje 7.1.2. Estado.
1.1.11. Tubos rígidos de los frenos.	3.1. Campo de visibilidad.	4.10. Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque.	7.1.3. Limitador de carga de los cinturones de seguridad.
1.1.12. Tubos flexibles de los frenos.	3.2. Estado de las superficies acristaladas.	4.11. Cableado eléctrico.	7.1.4. Pretensores de los cinturones de seguridad.
1.1.13. Forros y guarniciones de los frenos.	3.3. Retrovisores.	4.12. Lámparas y reflectores no obligatorios.	7.1.5. Airbag.
1.1.14. Tambores y discos de los frenos.	3.4. Limpiaparabrisas.	4.13. Batería.	7.1.6. Sistemas SRS.
1.1.15. Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones.	3.5. Lavaparabrisas.	5. EJES, RUEDAS, NEUMÁTICOS Y SUSPENSIÓN.	7.2. Extintor.
1.1.16. Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de ballesta o los cilindros hidráulicos de frenado).	3.6. Sistema antivaho.	5.1. Ejes.	7.3. Cerraduras y dispositivo antirrobo.
1.1.17. Válvula sensora de carga.	4. EQUIPO DE ILUMINACIÓN Y SISTEMA ELÉCTRICO.	5.1.1. Ejes.	7.4. Triángulo de señalización.
1.1.18. Ajustadores de tensión automáticos e indicadores.	4.1. Faros.	5.1.2. Mangos de eje.	7.5. Botiquín de urgencia.
1.1.19. Sistema de frenado de resistencia (si está instalado o se exige).	4.1.1. Estado y funcionamiento.	5.1.3. Cojinetes de ruedas.	7.6. Calzos de rueda (cuñas) 7.7. Aparato productor de señales acústicas.
1.1.20. Funcionamiento automático de los frenos de remolque.	4.1.2. Orientación.	5.2. Ruedas y neumáticos.	7.8. Indicador de velocidad.
1.1.21. Sistema completo de frenado.	4.1.3. Conmutación.	5.2.1. Cubo de la rueda.	7.9. Tacógrafo.
1.1.22. Conexiones para control.	4.1.4. Cumplimiento de los requisitos.	5.2.2. Ruedas.	7.10. Dispositivo de limitación de velocidad.
1.2. Rendimiento y eficacia del freno de servicio.	4.1.5. Dispositivos niveladores.	5.2.3. Neumáticos.	7.11. Cuentakilómetros.
1.2.1. Rendimiento.	4.1.6. Dispositivo limpiafaros.	5.3. Sistema de suspensión.	7.12. Control electrónico de estabilidad (ESC).
1.2.2. Eficacia.	4.2. Luces de posición delanteras y traseras, luces de posición laterales y luces de gallo.	5.3.1. Muelles y estabilizadores.	8. EMISIONES CONTAMINANTES.
1.3. Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro).	4.2.1. Estado y funcionamiento.	5.3.2. Amortiguadores.	8.1. Sistema de supresión del ruido.
1.3.1. Rendimiento.	4.2.2. Conmutación.	5.3.3. Tubos de torsión, radios, horquillas o brazos de suspensión.	8.2. Emisiones de gases de escape.
1.3.2. Eficacia.	4.2.3. Cumplimiento de los requisitos.	5.3.4. Juntas de suspensión.	8.2.1. Emisiones de motores de gasolina.
1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento.	4.3. Luces de frenado.	5.3.5. Suspensión neumática.	8.2.1.1. Equipo de control de la emisión de gases de escape.
1.4.1. Rendimiento.	4.3.1. Estado y funcionamiento.	6. CHASIS Y ACCESORIOS DEL CHASIS.	8.2.1.2. Emisiones gaseosas 8.2.2. Emisiones de motores Diesel.
1.4.2. Eficacia.	4.3.2. Conmutación.	6.1. Chasis o bastidor y accesorios.	8.2.2.1. Equipo de control de la emisión de gases de escape.
	4.3.3. Cumplimiento de los requisitos.	6.1.1. Estado general.	8.2.2.2. Opacidad.
	4.4. Luces indicadoras de dirección e indicadores de peligro.	6.1.2. Tubos de escape y silenciadores.	8.3. Supresión de interferencias electromagnéticas.
	4.4.1. Estado y funcionamiento.	6.1.3. Depósitos y conductos del combustible (incluidos los del combustible de calefacción).	8.4. Otros elementos relacionados con el medio ambiente.
	4.4.2. Conmutación.	6.1.4. Parachoques, protecciones laterales y dispositivos posteriores antiempotramiento.	8.4.1. Humo visible.
	4.4.3. Cumplimiento de los requisitos.	6.1.5. Soporte de la rueda de repuesto.	8.4.2. Fugas de líquidos.»
	4.4.4. Cadencia de las pulsaciones.	6.1.6. Dispositivo de acoplamiento y equipo de tracción.	
	4.5. Luces antiniebla delanteras y traseras.	6.1.7. Transmisión.	
	4.5.1. Estado y funcionamiento.		

ANEXO II

Tabla de elementos de los sistemas de frenado y control de emisiones que pueden ser sometidos a inspección, método previsto de inspección, y lista no limitativa de los defectos que pueden presentarse en cada elemento así como su calificación

Elemento	Método	Defectos	Calificación de defectos		
			DL	DG	DMG
1. Dispositivos de frenado					
1.1. Estado mecánico y funcionamiento					
1.1.1. Vástago del pedal de freno	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido deben inspeccionarse con el motor parado.	a) Vástago demasiado ajustado. b) Desgaste/juego excesivos.		X	
1.1.2. Estado y carrera del pedal de dispositivo de frenado	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido deben inspeccionarse con el motor parado.	a) Carrera de reserva excesiva o insuficiente. b) Retorno del pedal del freno inadecuado. c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.	X	X	

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Elemento	Método	Defectos	Calificación de defectos		
			DL	DG	DMG
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos	Inspección visual de los componentes a presión operativa normal. Comprobación del tiempo necesario para que la presión vacío/ aire alcance un valor operativo seguro; funcionamiento del dispositivo de aviso, de la válvula de protección multicircuito y de la válvula limitadora de presión.	a) Insuficiente presión/vacío para permitir al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso). b) Tiempo necesario para que se alcance un valor operativo seguro de presión aire/vacío no conforme con los requisitos. c) La válvula de protección multicircuito o la válvula limitadora de presión no funciona. d) Pérdida de aire que provoque un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles. e) Daño externo que puede afectar al funcionamiento de los dispositivos de frenado.		X	X
1.1.4. Indicador de baja presión o manómetro	Comprobación funcional.	Mal funcionamiento o indicador de baja presión o indicador defectuosos.	X	X	
1.1.5. Válvula de regulación del freno de mano	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Comprobación de roturas, daños o desgaste. b) Mando de la válvula o válvula en sí defectuosos. c) Conexiones flojas o con fugas. d) Funcionamiento defectuoso.		X	
1.1.6. Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Retención del trinquete defectuosa. b) Desgaste excesivo del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete. c) Recorrido excesivo de la palanca, índice de un ajuste incorrecto. d) El accionador falta, está estropeado o inactivo. e) Funcionamiento incorrecto, el indicador de aviso señala anomalía.	X	X	
1.1.7. Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores)	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Válvula dañada o pérdida de aire excesiva. b) Descarga excesiva de aceite del compresor. c) Válvula insegura o montada incorrectamente. d) Descarga o pérdida de líquido hidráulico.	X	X	X
1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos)	Desconexión y reconexión de todos los acoplamientos entre vehículo tractor y remolque.	a) Grifo o válvula de cierre automática defectuosos. b) Grifo o válvula inseguros o montados incorrectamente. c) Pérdidas excesivas. d) Funcionamiento incorrecto.	X	X	X
1.1.9. Acumulador o depósito de presión	Inspección visual.	a) Depósito estropeado, corroído, con pérdidas. b) Dispositivo de vaciado inoperante. c) Depósito inseguro o montado incorrectamente.	X	X	
1.1.10. Servofreno, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Servofreno defectuoso o ineficaz. b) Cilindro de mando defectuoso o con pérdidas. c) Cilindro de mando inseguro. d) Líquido de frenos insuficiente. e) Ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando. f) Chivato del líquido de frenos encendido o defectuoso. g) Funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos.	X	X	X
1.1.11. Tubos rígidos de los frenos	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Riesgo grave de funcionamiento defectuoso o rotura. b) Tubos o conexiones con pérdidas. c) Tubos dañados o excesivamente corroídos. d) Tubos en posición incorrecta.	X	X	X
1.1.12. Tubos flexibles de los frenos	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Riesgo grave de funcionamiento defectuoso o rotura. b) Tubos flexibles dañados, rozados, doblados o demasiado cortos. c) Tubos flexibles o conexiones con pérdidas. d) Tubos flexibles abultados por la presión. e) Tubos flexibles porosos.	X	X	X

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Elemento	Método	Defectos	Calificación de defectos		
			DL	DG	DMG
1.1.13. Forros y guarniciones de los frenos	Inspección visual.	a) Forro o guarnición desgastados. b) Forro o guarnición manchados (aceite, grasa, etc.). c) Ausencia de forro o guarnición.	X	X	X
1.1.14. Tambores y discos de los frenos	Inspección visual.	a) Tambor o disco roto, inseguro o fracturado. b) Tambor o disco manchado (aceite, grasa, etc.). c) Ausencia de tambor o disco. d) Placa posterior insegura.	X	X	X
1.1.15. Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Cables estropeados, enredados. b) Componentes excesivamente desgastados o corroídos. c) Uniones de cables, varillas o juntas inseguras. d) Cableado defectuoso. e) Restricciones del funcionamiento libre del sistema de frenos. f) Movimientos anormales de las palancas o conexiones que indiquen un desajuste o un desgaste excesivos.		X	X
1.1.16. Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de ballesta o los cilindros hidráulicos de frenado)	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Accionadores agrietados o estropeados. b) Accionadores con pérdidas. c) Accionadores inseguros o montados incorrectamente. d) Corrosión excesiva del accionador. e) Recorrido insuficiente o excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma. f) Ausencia de la carcasa de protección contra el polvo o daños excesivos en la misma.		X	X
1.1.17. Válvula sensora de carga	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Conexión defectuosa. b) Conexión ajustada incorrectamente. c) Válvula agarrotada o inoperante. d) Ausencia de válvula. e) Ausencia de la plaqueta con los datos. f) Datos ilegibles o que no se ajustan a los requisitos ^a .	X	X	X
1.1.18. Ajustadores de tensión automáticos e indicadores	Inspección visual.	a) Ajustador dañado, agarrotado o con movimiento anormal, desgaste excesivo o ajuste incorrecto. b) Ajustador defectuoso. c) Ajustador instalado o sustituido incorrectamente.		X	
1.1.19. Sistema de frenado de resistencia (si está instalado o se exige)	Inspección visual.	a) Conexiones o montaje inseguros. b) Sistema ausente o claramente defectuoso.	X	X	
1.1.20. Funcionamiento automático de los frenos de remolque	Desconexión del acoplamiento entre vehículo tractor y remolque.	El freno del remolque no se acciona automáticamente al desconectar el acoplamiento.			X
1.1.21. Sistema completo de frenado	Inspección visual.	a) Otros elementos del sistema (por ejemplo, bomba de anticongelante, secador de aire, etc.) dañados exteriormente o excesivamente corroídos, lo que afecta al sistema de frenado. b) Pérdida excesiva de aire o anticongelante. c) Componentes inseguros o montados incorrectamente. d) Reparaciones o modificaciones inadecuadas de cualquier componente.	X	X	X
1.1.22. Conexiones para control (si están instaladas o se exigen)	Inspección visual.	a) Faltan. b) Estropeadas, inservibles, con pérdidas.	X	X	
1.2. Rendimiento y eficacia del freno de servicio					
1.2.1. Rendimiento (E) ^b	Prueba en aparato estático de comprobación de frenos; accionamiento progresivo de los frenos hasta el máximo esfuerzo.	a) Frenado inadecuado de una o más ruedas. b) El frenado de una rueda es inferior al 70% del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje. c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo). d) Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas. e) Fluctuación excesiva de la fuerza de los frenos durante una vuelta completa de la rueda.		X	X

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Elemento	Método	Defectos	Calificación de defectos		
			DL	DG	DMG
1.2.2. Eficacia (E) ^b	Prueba en aparato estático de comprobación de frenos según el peso presentado.	No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes: - Categorías M ₁ , M ₂ y M ₃ – 50 % ⁶ - Categoría N ₁ – 45 % - Categorías N ₂ y N ₃ – 43 % ⁷ - Categorías O ₂ , O ₃ y O ₄ – 40 % ⁸		X	X
1.3. Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente)					
1.3.1. Rendimiento (E) ^b	Si el sistema de freno secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.1.	a) Frenado inadecuado de una o más ruedas. b) El frenado de una rueda es inferior al 70% del esfuerzo máximo registrado de otra rueda del mismo eje. c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	X
1.3.2. Eficacia (E) ^b	Si el sistema de freno secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.2.	El esfuerzo de frenado es inferior al 50% ⁹ del rendimiento del freno de servicio indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas		X	X
1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento					
1.4.1. Rendimiento (E) ^b	Prueba en aparato estático de comprobación de frenos.	Frenado inoperante en una o más ruedas.		X	X
1.4.2. Eficacia (E) ^b	Prueba en aparato estático de comprobación de frenos según el peso presentado.	No se obtiene en todos los vehículos una relación de frenado de al menos un 16 % respecto a la masa máxima autorizada o, en el caso de los vehículos a motor, del 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo (de ambas cifras, la que sea mayor).		X	X
1.5. Rendimiento del sistema de frenado de resistencia	Inspección visual y, cuando sea posible, comprobar el funcionamiento del sistema.	a) Progresión no gradual del rendimiento (no se aplica a dispositivos de desaceleración). b) El sistema no funciona.		X	
1.6. Sistema de antibloqueo de frenos	Inspección visual del dispositivo de aviso.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso. b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
8. Emisiones contaminantes					
8.2. Emisiones de los gases de escape					
8.2.1. Emisiones de motores de gasolina					
8.2.1.1. Equipo de control de la emisión de gases de escape	Inspección visual.	a) Ausencia o funcionamiento claramente defectuosos del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante. b) Pérdidas que podrían afectar significativamente la medición de las emisiones.	X	X	
				X	

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Elemento	Método	Defectos	Calificación de defectos		
			DL	DG	DMG
8.2.1.2. Emisiones gaseosas (E) ^b	Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos ^a . De forma alternativa, en el caso de vehículos dotados de sistemas de diagnóstico a bordo (DAB), el correcto funcionamiento del sistema de emisiones puede ser comprobado mediante la lectura del mecanismo DAB, controlando simultáneamente el buen funcionamiento de dicho mecanismo en lugar de medir las emisiones con el motor al ralentí de acuerdo con las recomendaciones del fabricante y otros requisitos ^a , teniendo en cuenta los oportunos márgenes de tolerancia. Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.	<p>a) Las emisiones gaseosas superan los niveles específicos dados por el fabricante;</p> <p>b) O, si no consta tal información, las emisiones de CO superan:</p> <p>1) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,</p> <p>– 4,5 %, para los vehículos matriculados por primera vez hasta el 01/10/1986</p> <p>– 3,5 % para los vehículos matriculados por primera vez después del 01/10/1986</p> <p>2) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,</p> <p>– con el motor al ralentí, 0,5 % para vehículos matriculados por primera vez hasta el 01/07/2002.</p> <p>– con el motor al ralentí acelerado, 0,3 % para vehículos matriculados por primera vez después del 01/07/2002.</p> <p>o</p> <p>– con el motor al ralentí, 0,3 % para vehículos matriculados después del 01/07/2002</p> <p>– con el motor al ralentí acelerado, 0,2 % para vehículos matriculados por primera vez después del 01/07/2002.</p> <p>c) Lambda superior a $1 \pm 0,03$ o no conforme con la especificación del fabricante.</p> <p>d) La lectura del sistema de a bordo indica un mal funcionamiento significativo.</p> <p>e) La medición realizada por los sensores remotos indica una falta de conformidad significativa.</p>	X	X	
8.2.2. Emisiones de motores Diesel					
8.2.2.1. Equipo de control de la emisión de gases de escape	Inspección visual.	<p>a) Ausencia o funcionamiento claramente defectuosos del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante.</p> <p>b) Pérdidas que podrían afectar significativamente la medición de las emisiones.</p>	X	X	
8.2.2.2. Opacidad (E) ^b	Para vehículos matriculados después del 01/01/1980:	<p>a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos^a, la opacidad supera el nivel registrado en la plaqueta del fabricante en el vehículo;</p> <p>b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos^a no permitan la utilización de valores de referencia,</p> <p>– en motores de aspiración natural: 2,5 m⁻¹ para vehículos matriculados por primera vez hasta el 01/07/2008,</p> <p>– en motores de turbocompresión: 3,0 m⁻¹ para vehículos matriculados por primera vez hasta el 01/07/2008,</p> <p>o, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos^a o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos^a,</p> <p>– 1,5 m⁻¹ para vehículos matriculados por primera vez después del 01/07/2008.</p>		X	
	a) Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión).			X	
	b) Preacondicionamiento del vehículo:				
	1) los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias;				
	2) requisitos previos:				
	i) el motor deberá estar totalmente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter motor medida por el nivel de radiación infrarroja debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor,				
	ii) el tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o un método equivalente.			X	
	c) Procedimiento de ensayo:				
	1) el motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador;				
	2) para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección;				

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Elemento	Método	Defectos	Calificación de defectos		
			DL	DG	DMG
	3) durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías M ₂ , M ₃ , N ₂ o N ₃ debe ser, de al menos, 2 segundos;				
	4) los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo;				
	5) a fin de evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán rechazar vehículos que hayan presentado valores sustancialmente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga. Igualmente para fin de evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán aprobar vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga, teniendo en cuenta los oportunos márgenes de tolerancia.				
	Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.				

⁶ 48 % en el caso de vehículos no equipados con ABS, u homologados antes del 1 de octubre de 1991.

⁷ 45 % tratándose de vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de los Reglamentos^a (de ambas fechas, la que sea posterior).

⁸ 43 % tratándose de semirremolques o de remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de los Reglamentos^a (de ambas fechas, la que sea posterior).

⁹ 2,2 m/s² en el caso de los vehículos N₁, N₂ y N₃

^a "Los requisitos" son los fijados por la homologación en la fecha de la primera matriculación o primera puesta en circulación, así como por instalaciones a posteriori obligatorias o por la legislación nacional del país de matriculación.

^b "E": Para la prueba de este elemento se requiere un equipo.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es