

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA Y PARA LAS ADMINISTRACIONES TERRITORIALES

6512 *Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.*

El 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, regula las inspecciones en carretera de vehículos industriales tanto de transporte de mercancías como de viajeros, incorporando a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2000/30/CE de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulan en la Comunidad.

Esta normativa europea fue modificada por la Directiva 2003/26/CE, de la Comisión, de 3 de abril de 2003, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que se refiere a los dispositivos de limitación de velocidad y las emisiones de gases de escape de los vehículos comerciales, y por la Directiva 2010/47/UE, de la Comisión de 5 de julio de 2010, para su adaptación al progreso técnico.

Ambas modificaciones fueron incorporadas a nuestro ordenamiento jurídico mediante el Real Decreto 122/2004, de 23 de enero, que modificó el citado Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, al objeto de incorporar una revisión de los valores límite de emisión aplicables en las inspecciones e incluir la inspección funcional de los dispositivos de limitación de velocidad, así como por la Orden IET/557/2012, de 14 de marzo, por la que se actualizan los anexos de dicho Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre.

En mayo de 2014 entró en vigor la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión Europea, la cual deroga la Directiva 2000/30/CE, con efectos a partir del 20 de mayo de 2018. Esta nueva Directiva actualiza el régimen de inspecciones técnicas en carretera, e incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/379/UE, de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de riesgo de las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales de conformidad con la Directiva 2000/30/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo.

Su objetivo es mejorar las condiciones de seguridad en las vías de tránsito de la Unión Europea, tomando como base el establecimiento de unos requisitos mínimos comunes apoyados en la armonización de las normativas existentes en la actualidad en los diferentes Estados Miembros, cuyo fundamento se encuentra en la política de transportes y de seguridad vial de la Unión Europea, en concreto en el Libro Blanco de Transportes y en el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial al fijar la meta de conseguir reducir el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020 en relación a los datos de accidentalidad registrados en 2011, todo ello bajo la perspectiva de la «visión cero» que consiste en que la Unión Europea se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera.

Para alcanzar este fin se confía en que la tecnología de los vehículos contribuirá de forma notable a conseguir unos niveles más elevados de seguridad en el transporte por carretera. Este hecho exige que por parte de los Estados Miembros se establezcan unos controles más estrictos y aleatorios en orden a garantizar que los vehículos que circulan por las carreteras nacionales cumplen la legislación vigente en relación al estado de aquéllos, todo ello con la seguridad de que el cumplimiento de la normativa no sólo permitirá mejorar la seguridad vial sino también reducirá las emisiones contaminantes y

evitará la posible existencia de una competencia desleal en el seno del transporte por carretera, contribuyendo de esta forma a un transporte y una movilidad segura, sostenible y sin perturbaciones.

La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso.

Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de los vehículos y, como complementarias, las inspecciones técnicas en carretera con carácter aleatorio de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por dichas vías, para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular. Durante el período 2009-2010, más de 350.000 vehículos sometidos a inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión Europea tuvieron que ser inmovilizados por no cumplir con los requisitos exigidos para su circulación.

Para evitar una carga y unos costes administrativos innecesarios y reforzar la eficacia de las inspecciones, se deben inspeccionar prioritariamente los vehículos explotados por empresas que no cumplen las normas de seguridad y protección del medio ambiente, y recompensar a los vehículos de transportistas responsables y preocupados por la seguridad y a los vehículos cuyo mantenimiento sea correcto, sometiéndolos a inspecciones en carretera menos frecuentes.

La selección de vehículos para inspecciones técnicas en carretera basada en el perfil de riesgo de los operadores debe resultar una herramienta útil a efectos de controlar mejor y con más frecuencia a las empresas de alto riesgo. A tal fin las inspecciones técnicas en carretera deben apoyarse en un sistema de clasificación de riesgos, que incluya la información relativa al número y la gravedad de las deficiencias detectadas en los vehículos.

Las inspecciones técnicas en carretera consistirán en una inspección inicial y a continuación, si resultara necesario, otra más minuciosa, que podrá realizarse por unidades móviles de inspección o bien en las estaciones fijas ITV más cercanas.

En este sentido el recurso a unidades móviles de inspección por una parte permite reducir los costes de las operadoras, y por otra, permite asegurar que los vehículos que circulan por las carreteras nacionales cumplen los requisitos fijados en la normativa sectorial existente favoreciendo a la mejora de la seguridad de todos los usuarios de las vías.

Otro punto fundamental sobre el que incidir se refiere a la correcta sujeción de la carga al considerarla aspecto esencial para la seguridad vial, cuya disposición debe garantizar que permanece perfectamente impedida a cualquier movimiento derivado de los propios del vehículo en el que va transportada, así como cumplir lo contemplado en cuanto a la disposición de la carga en el artículo 14 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.

A tenor de lo expuesto, se procede a través de este real decreto a incorporar a nuestro ordenamiento interno la citada Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014.

El capítulo I se dedica a su objeto y ámbito de aplicación, incluyendo una relación de las definiciones necesarias para la correcta interpretación del texto.

El capítulo II establece el régimen de inspección técnica en carretera distinguiendo entre las inspecciones técnicas iniciales y las inspecciones técnicas más minuciosas.

Como novedades cabe destacar, por una parte, que se fija un número mínimo de inspecciones técnicas iniciales tanto de vehículos matriculados en España como en otros Estados miembros, que vendrá determinado por un porcentaje representativo de los vehículos matriculados en España, de forma que contribuya de manera significativa al cumplimiento del objetivo europeo de que cada año el número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera en la Unión Europea corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros.

Y, por otra, la implantación de un sistema de clasificación de riesgos, para definir a aquellas empresas operadoras del transporte por carretera que tienen un mal historial en cuanto al cumplimiento de lo exigido en la normativa tanto de inspecciones técnicas periódicas como en carretera. Esta clasificación se podrá utilizar para controlar de forma

más estricta y con mayor frecuencia a las empresas clasificadas de riesgo alto, todo ello con el fin de asegurar que el transporte se realiza de la forma más sostenible, segura, competitiva y por aquellos operadores más concienciados con las normas de seguridad vial y con el respeto al medio ambiente.

El capítulo III se refiere a los procedimientos de inspección, regulando, entre otros aspectos, el objeto de las inspecciones técnicas en carretera, con especial referencia a la inspección de la sujeción de la carga, una de las novedades en esta materia, así como las clases de deficiencias que puedan detectarse en función de su gravedad y el seguimiento al que habrán de someterse a efectos de que sean subsanadas.

También se relaciona la información que deberá obtenerse resultado de una inspección técnica inicial, así como los modelos de informes que se emitirán en las inspecciones técnicas más minuciosas conforme se recogen en el anexo IV. Igualmente se determinan las comunicaciones que habrán de efectuarse al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en relación a las inspecciones efectuadas, al que se designa punto de contacto como responsable de asegurar la recopilación, coordinación, custodia e intercambio de información en los términos previstos en la Directiva objeto de transposición.

Finalmente, el capítulo IV se remite a la normativa aplicable en materia sancionadora, determina el responsable de mantener el vehículo en condiciones aptas, y establece los sujetos que tendrán la condición de inspector.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de acuerdo con el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Además, se ha sometido al trámite de audiencia conforme a lo contemplado en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de junio de 2017,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de este real decreto es regular las condiciones en que se deben realizar las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulen en el territorio nacional, con independencia de su Estado de matriculación, con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto será de aplicación a los vehículos comerciales que circulan por el territorio español, con independencia del Estado en que se hayan matriculado, con una velocidad nominal superior a 25 km/h, pertenecientes a las siguientes categorías, definidas según lo estipulado en la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007 por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, e incorporada al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, en el Reglamento (UE) n.º 167/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, y en lo no previsto en las mismas, en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas

autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos:

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

b) Vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías N2 y N3.

c) Remolques diseñados y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para el alojamiento de personas, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías O3 y O4.

d) Tractores de ruedas de la categoría T con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h, utilizados principalmente en vías públicas para el transporte comercial por carretera.

e) Vehículos comerciales ligeros de la categoría N1 con un peso inferior a 3,5 toneladas dentro de los controles e inspecciones que se puedan realizar a este tipo de vehículos.

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de este real decreto se entenderá por:

1. «Carga»: Todas las mercancías que normalmente se transportarían en o sobre la parte del vehículo diseñada para soportar una carga y que no estén fijadas a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajones, cajas móviles o contenedores.

2. «Vehículo comercial»: Un vehículo de motor y su remolque o semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercancías o pasajeros con fines comerciales, como el transporte por cuenta ajena o el transporte por cuenta propia, u otros fines profesionales.

3. «Vehículo matriculado en un Estado miembro»: Vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro.

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

5. «Empresa»: Persona física o jurídica que transporta viajeros o mercancías con fines comerciales.

6. «Certificado de inspección técnica»: Un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene los resultados de la inspección técnica.

7. «Inspector»: Los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en lo que afecta a las inspecciones técnicas iniciales, y las personas que reúnan la cualificación técnica precisa para llevar a cabo inspecciones técnicas más minuciosas, de acuerdo con lo previsto en las normas aplicables a las inspecciones técnicas de vehículos.

8. «Deficiencias»: Fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera.

9. «Unidad móvil de inspección»: Un sistema transportable del equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

CAPÍTULO II

Régimen de inspección técnica en carretera

Artículo 4. *Régimen de inspección técnica en carretera.*

El régimen de inspección técnica en carretera consistirá en inspecciones técnicas iniciales en carretera, e inspecciones técnicas más minuciosas en carretera, como se establece en el artículo 8.1 y 3, respectivamente.

Artículo 5. *Porcentaje de vehículos por inspeccionar.*

El número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera de vehículos comerciales definidos en el artículo 2.a), b) y c), tanto de vehículos matriculados en España como en otros Estados miembros, será respecto a un porcentaje representativo de los vehículos matriculados en España, de forma que contribuya de manera significativa al cumplimiento del objetivo europeo de que cada año el número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera en la Unión Europea corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros.

Artículo 6. *Sistema de clasificación de riesgos.*

1. Respecto de los vehículos mencionados en el artículo 2.a), b) y c), se establece un sistema de clasificación de riesgos según se define en el anexo I de este real decreto, al que se incorporará la información establecida en el anexo II y, cuando sea aplicable, la contenida en el anexo III, relativa al número y gravedad de las deficiencias detectadas en vehículos explotados por cada empresa.

2. Para la atribución de perfiles de riesgo a las empresas, se aplicarán los criterios previstos en el anexo I. Dicha información se podrá utilizar para controlar de forma más estricta y con mayor frecuencia a las empresas con una clasificación de riesgo alto. Ese sistema de clasificación de riesgos será gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

3. La información recibida de los restantes Estados Miembros sobre el resultado de las inspecciones en carretera de vehículos matriculados en España se incorporará en el Registro de Vehículos, a efectos de su aplicación en la clasificación de riesgos.

CAPÍTULO III**Procedimientos de inspección****Artículo 7. *Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección técnica inicial en carretera.***

1. En el caso de realizar una inspección técnica inicial en carretera, en la selección se podrá dar prioridad a los explotados por empresas con un perfil de riesgo alto de acuerdo con el sistema de clasificación de riesgos definido en el artículo 6.

2. Podrán seleccionarse asimismo para inspección otros vehículos al azar o si se sospecha que presentan un riesgo para la seguridad vial o el medio ambiente.

3. 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.

Artículo 8. *Objeto de las inspecciones técnicas en carretera y métodos aplicados.*

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

a) Comprobará el último certificado de inspección técnica periódica y el informe de inspección técnica en carretera, si están disponibles, o justificantes electrónicos de estos, que deben conservarse a bordo del vehículo. En particular, para los vehículos matriculados o puestos en circulación en un Estado miembro de la Unión Europea, se verificará la existencia del comprobante de que el vehículo comercial ha sido sometido a la inspección técnica periódica obligatoria de acuerdo con la normativa reguladora de la misma.

b) Podrá realizar una inspección visual del estado técnico del vehículo.

c) Podrá realizar una inspección visual de la sujeción de la carga del vehículo de conformidad con el artículo 11.

d) Podrá efectuar controles técnicos por cualquier método que se estime apropiado. Tales controles técnicos podrán efectuarse para justificar una decisión de someter el vehículo a una inspección técnica más minuciosa en carretera o para solicitar que se subsanen sin demora las deficiencias, de conformidad con lo establecido en el artículo 12, apartado 1.

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

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

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

Dichas inspecciones técnicas más minuciosas se efectuarán según los procedimientos de inspección aplicables en cada uno de los elementos a inspeccionar del anexo II, previstos en la reglamentación de inspección técnica de vehículos.

4. Si en el certificado de inspección técnica o en el informe de inspección en carretera se indica que, a lo largo de los tres meses precedentes, se ha inspeccionado uno de los elementos enumerados en el anexo II, este punto no volverá a inspeccionarse, excepto si ello estuviera justificado, en particular, debido a una deficiencia evidente o a una no conformidad manifiesta.

Artículo 9. *Instalaciones de inspección.*

1. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera se llevarán a cabo utilizando una unidad móvil o se realizarán, a la mayor brevedad posible, en una de las estaciones ITV fijas más próximas, en función de la disponibilidad de medios y alcance de la inspección.

2. Las unidades móviles de inspección estarán provistas del equipo adecuado para efectuar una inspección técnica más minuciosa en carretera, incluido el equipo necesario para evaluar el estado de los frenos y la eficiencia de frenado, la dirección, la suspensión y las emisiones contaminantes del vehículo, según sea necesario.

3. Cuando las unidades móviles de inspección no estén provistas del equipo necesario para inspeccionar algún elemento indicado en una inspección técnica inicial, o cuando no existan unidades móviles de inspección, el vehículo será dirigido a una estación fija ITV donde pueda procederse a una inspección técnica más minuciosa.

Artículo 10. *Evaluación de las deficiencias.*

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

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

a) deficiencias técnicas leves, que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo ni impacto en el medio ambiente, y otros incumplimientos leves.

b) deficiencias graves, que pueden perjudicar la seguridad del vehículo o tener un impacto en el medio ambiente o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más importantes.

c) deficiencias peligrosas, que crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad vial o que tienen un impacto en el medio ambiente.

3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías a que se refiere el apartado 2 se clasificará en la categoría correspondiente a la deficiencia

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

Artículo 11. *Inspección de la sujeción de la carga.*

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

- a) El cambio de posición de las cargas entre sí, contra las paredes o las superficies del vehículo sea mínimo.
- b) Las cargas no puedan salirse del espacio de carga ni desplazarse fuera de la superficie de carga.

2. Asimismo podrán aplicarse los procedimientos de seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas previstos en el artículo 12 en relación con la sujeción de la carga.

Artículo 12. *Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas.*

1. Como norma general, toda deficiencia grave o peligrosa detectada en una inspección técnica inicial o en una inspección técnica más minuciosa deberá ser subsanada antes de que el vehículo pueda volver a circular por las vías públicas.

2. Si el vehículo está matriculado en España, los inspectores podrán decidir someterlo a una inspección técnica en una estación fija ITV en un plazo de 15 días hábiles y cuyo alcance será definido por el inspector que la prescribe en función de las deficiencias detectadas en la inspección técnica en carretera a la que, previamente, hubiera sido sometido el vehículo. Si el vehículo está matriculado en otro Estado miembro, el punto de contacto podrá solicitar a la autoridad competente de ese otro Estado miembro, que someta al vehículo a una nueva inspección técnica. Cuando se detecten deficiencias graves o peligrosas en un vehículo matriculado fuera de la Unión Europea, el punto de contacto podrá decidir informar a la autoridad competente del país de matriculación del vehículo.

3. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán proceder a la inmovilización del vehículo en los casos previstos en el artículo 104 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuando presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial. Si las deficiencias detectadas suponen un riesgo directo para la seguridad vial se podrá disponer su traslado hasta un taller cercano, sea por medios propios o por medios ajenos. Si las deficiencias no requieren subsanación inmediata, se deberá realizar una reparación del vehículo para corregir estas deficiencias y someterse a una nueva inspección en el plazo de 15 días hábiles.

4. En todo caso, los agentes de la autoridad notificarán a través del correspondiente boletín de denuncia la infracción detectada, de modo que quede constancia al titular o conductor del mismo, en su caso, de la expresa prohibición de circular con dicho vehículo.

Artículo 13. *Gastos de inspección.*

1. Cuando en una inspección técnica más minuciosa se detecten deficiencias, de forma tal que fuera necesaria una inspección posterior en una estación fija ITV, se abonarán las correspondientes tarifas y tasas.

2. En caso de que, tras la realización de estas inspecciones más minuciosas, se acreditara que la deficiencia es constitutiva de una infracción, todos los gastos derivados

de aquéllas, incluyendo, en su caso, los de inmovilización, traslado y depósito, correrán de cuenta del titular o arrendatario a largo plazo del vehículo.

Artículo 14. *Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones técnicas en carretera.*

1. Respecto de cada inspección técnica inicial en carretera se recogerá la siguiente información:

- a) El país de matriculación del vehículo.
- b) La categoría de vehículo.
- c) El resultado de la inspección técnica en carretera inicial.

2. Respecto a cada inspección técnica más minuciosa en carretera, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IV, el cual deberá ser firmado por el inspector que la hubiera llevado a cabo y la autoridad de tráfico competente. El conductor del vehículo inspeccionado recibirá una copia del informe de inspección.

Artículo 15. *Comunicaciones.*

1. Con una periodicidad mensual deberán remitirse al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los datos relativos al número de vehículos comerciales inspeccionados en carretera, clasificados por categorías y por país de matriculación, así como los puntos controlados y las deficiencias encontradas de acuerdo con los modelos contemplados en el anexo V, 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 los informes de las deficiencias que den lugar a la prohibición de circular conforme a lo previsto en el artículo 12, 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.

3. Las estaciones fijas ITV que hayan efectuado la inspección del vehículo a que se refiere el apartado 1 remitirán, en el plazo de diez días siguientes a la misma, el informe correspondiente a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente a la provincia donde se haya efectuado la inspección técnica del vehículo.

4. De conformidad con la legislación aplicable en materia de protección de datos, se conservará esa información por lo menos durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.

5. Se designa como Punto de Contacto a los efectos recogidos en la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE, al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior, que será responsable de:

- a) La recopilación y custodia de la información referida a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.
- b) La información relacionada con los resultados de las inspecciones realizadas sobre vehículos matriculados en España, la cual será gestionada en el Registro General de Vehículos.
- c) La coordinación con los puntos de contacto designados por los demás Estados Miembros en relación con las medidas adoptadas con arreglo al artículo 12 de este real decreto.
- d) La coordinación con otros Estados miembros para la realización de actividades concertadas de inspección en carretera.
- e) La transmisión a la Comisión Europea de los datos a que se refiere el primer punto de este artículo.
- f) Asegurar, si procede, cualquier otro intercambio de información y asistencia con los puntos de contacto de otros Estados miembros.

CAPÍTULO IV

Régimen sancionador

Artículo 16. *Régimen sancionador.*

1. El régimen de sanciones que proceda aplicar cuando no se respeten los requisitos técnicos controlados será el establecido en la legislación sobre tráfico y seguridad vial correspondiente en función del marco competencial correspondiente, 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 104 y siguientes del referido texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 17. *Responsabilidades.*

1. El titular de la autorización administrativa para circular y, en su caso, el arrendatario a largo plazo del vehículo, serán responsables de mantener el vehículo en condiciones aptas para la circulación, sin perjuicio de la responsabilidad de sus conductores.

2. El titular o arrendatario a largo plazo del vehículo y los conductores de un vehículo sometido a una inspección técnica en carretera deberán cooperar con los inspectores y facilitar el acceso al vehículo, a sus partes y a toda la documentación pertinente a fines de la inspección.

Artículo 18. *Inspectores.*

1. En el ejercicio de las funciones que les atribuye la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y en lo que se refiere a las inspecciones técnicas iniciales en carretera, los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad tienen la condición de inspector.

2. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera que se realicen en unidades móviles de inspección serán efectuadas, bajo la dirección de la autoridad competente en materia de tráfico por personal que cumpla los mismos requisitos que los previstos en la normativa para la Inspección Técnica de Vehículos a realizar en estaciones fijas ITV, cumpliendo los requisitos exigidos en la normativa reguladora sobre instalación y funcionamiento.

3. A la hora de realizar una inspección técnica en carretera, los inspectores no tendrán ningún conflicto de intereses que pudiera influir en la imparcialidad y objetividad de su decisión.

4. La remuneración de los inspectores no guardará relación directa con el resultado de las inspecciones técnicas iniciales o las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

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 y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.*

Las inspecciones técnicas de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad se regirán por su propia normativa, en caso de disponer la misma.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el 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, y la Orden INT/316/2003, de 13 de febrero, sobre inspecciones técnicas en carretera de vehículos industriales, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este 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.

Disposición final segunda. *Desarrollo normativo.*

1. Se habilita a los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y la aplicación del presente real decreto.

2. Se habilita al Ministro de Economía, Industria y Competitividad 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.

3. Mediante orden a propuesta de los Ministros competentes por razón de la materia, se establecerán las condiciones y características de la formación destinada a los inspectores para la comprobación de la sujeción de la carga a que se refiere el artículo 11.

Disposición final tercera. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión Europea por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día 20 de mayo de 2018.

Dado en Madrid, el 2 de junio de 2017.

FELIPE R.

La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia
y para las Administraciones Territoriales,
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN

ANEXO I

Elementos del sistema de clasificación de riesgos

El sistema de clasificación de riesgos proporcionará la base para una selección específica de vehículos explotados por empresas con un mal historial en cuanto al cumplimiento de los requisitos de mantenimiento e inspección técnica.

Tendrá en cuenta los resultados tanto de las inspecciones técnicas periódicas como de las inspecciones técnicas en carretera.

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

Número de deficiencias:

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

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

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

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

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

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

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

a) Fórmula para la clasificación de riesgos general:

$$RG = \frac{(D_{A1} \times 3) + (D_{A2} \times 2) + (D_{A3} \times 1)}{nC_{A1} + nC_{A2} + nC_{A3}}$$

Donde:

RR = resultado de la clasificación de riesgos general.

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

D_{A1} = $(nDP \times 40) + (nDG \times 10) + (nDL \times 1)$ en el año 1.

n... = Número de ...

DP = Deficiencias peligrosas.

DG = Deficiencias graves.

DL = Deficiencias leves.

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

b) Fórmula para la calificación de riesgos anual:

$$RA = \frac{(nDP \times 40) + (nDG \times 10) + (nDL \times 1)}{nC}$$

Donde:

RA = resultado para el riesgo anual.

n... = Número de ...

DP = Deficiencias peligrosas.

DG = Deficiencias graves.

DL = Deficiencias leves.

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

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

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

- < 30 % riesgo bajo.
- 30 % – 80 % riesgo medio.
- > 80 % riesgo alto.

ANEXO II

Ámbito de la inspección técnica en carretera

1. Materias de inspección:

- 1) Identificación del vehículo.
- 2) Equipo de frenado.
- 3) Dirección.
- 4) Visibilidad.
- 5) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico.
- 6) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión.
- 7) Chasis y elementos acoplados al chasis.
- 8) Equipos diversos.
- 9) Emisiones contaminantes.
- 10) Inspecciones adicionales para los vehículos de transporte de personas de las categorías M₂ y M₃.

2. Requisitos de la inspección:

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

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

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

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

La inspección deberá llevarse a cabo utilizando técnicas y equipos disponibles actualmente y sin usar herramientas para el desmontaje o retirada de ningún componente del vehículo. La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes respectivos de dicho vehículo corresponden a los requisitos de seguridad y medioambientales exigidas vigentes en el momento de su homologación, o, en su caso, en el momento de su adaptación.

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

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

Objeto y métodos de inspección, evaluación de las deficiencias de los vehículos

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

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

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

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
1.	Identificación del vehículo.					
0.1	Placas de matrícula (si lo precisan los requisitos ¹).	Inspección visual.	a) Placa(s) de matrícula no existente(s) o sujeta(s) tan deficientemente que es probable que se caiga(n).		X	
			b) Inscripción inexistente o ilegible.		X	
			c) No conformes con la documentación o los registros del vehículo.		X	
0.2	Número de serie o de identificación o del chasis del vehículo.	Inspección visual.	a) Inexistente o no puede encontrarse.		X	
			b) Incompleto, ilegible, claramente falsificado o no concuerda con los documentos del vehículo.		X	
			c) Documentos del vehículo ilegibles o errores administrativos.	X		
2.	Dispositivos de frenado.					
2.1	Estado mecánico y funcionamiento.					
1.1.1	Vástago del pedal/de la palanca de mano del freno de servicio.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Vástago demasiado ajustado.		X	
			b) Desgaste/holguras excesivas.		X	
1.1.2	Estado y carrera del pedal/palanca de mano del dispositivo de frenado.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Carrera de reserva excesiva o insuficiente. El freno no puede accionarse totalmente o está bloqueado.		X	X
			b) Retorno del freno inadecuado. Afecta a su función.	X		X
			c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.3	Bomba de vacío o compresor y depósitos. Inspección visual de los componentes a presión operativa normal. Comprobación del tiempo necesario para que la presión vacío/ aire alcance un valor operativo seguro; funcionamiento del dispositivo de aviso, de la válvula de protección multicircuito y de la válvula limitadora de presión.	a) Insuficiente presión/vacío para permitir al menos cuatro frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso). Al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso).		X	X
		b) Tiempo necesario para que se alcance un valor operativo seguro de presión o vacío demasiado largo según los requisitos ¹ .		X	
		c) La válvula de protección multicircuito o la válvula limitadora de presión no funciona.		X	
		d) Pérdida de aire que provoca un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles.		X	
		e) Daño externo que puede afectar al funcionamiento de los dispositivos de frenado. Rendimiento insuficiente del freno de socorro.		X	X
		1.1.4	Indicador de baja presión o manómetro. Comprobación funcional.	Funcionamiento defectuoso del manómetro o indicador. Baja presión no identificable.	X
1.1.5	Válvula de regulación del freno de mano. Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Mando de la válvula roto, dañado o excesivamente desgastado.		X	
		b) Mando de la válvula o válvula en sí inseguros.		X	
		c) Conexiones flojas o fugas.		X	
		d) Funcionamiento insatisfactorio.		X	
1.1.6	Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento. Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Sujeción incorrecta del trinquete.		X	
		b) Desgaste del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete. Desgaste excesivo.	X		X
		c) Recorrido excesivo de la palanca, indicio de un ajuste incorrecto.		X	
		d) El accionador falta, está estropeado o inactivo.		X	
		e) Funcionamiento incorrecto; el indicador de aviso señala anomalía.		X	
1.1.7	Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores). Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Válvula dañada o pérdida de aire excesiva. Afecta a su función.		X	X
		b) Descarga excesiva de aceite del compresor.	X		
		c) Válvula insegura o montada incorrectamente.		X	
		d) Descarga o pérdida de líquido hidráulico. Afecta a su función.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
1.1.8	Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos).	Desconexión y reconexión de todos los acoplamientos entre vehículo tractor y remolque.	a) Válvula de paso o válvula de cierre automática defectuosa. Afecta a su función.	X		
			b) Válvula de paso o válvula insegura o montada incorrectamente. Afecta a su función.	X		
			c) Pérdidas excesivas. Afecta a su función.		X	
			d) Funcionamiento incorrecto. Afecta al funcionamiento de los frenos.		X	X
1.1.9	Acumulador o depósito de presión.	Inspección visual.	a) Depósito ligeramente estropeado o ligeramente corroído. Depósito muy estropeado. Corroído o con pérdidas.	X		
			b) Dispositivo de vaciado inoperante.		X	
			c) Depósito inseguro o montado incorrectamente.		X	
1.1.10	Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Sistema de asistencia de frenado defectuoso o ineficaz. Si no funciona.		X	X
			b) Cilindro de mando defectuoso, pero el freno sigue funcionando. Cilindro de mando defectuoso o con pérdidas.		X	X
			c) Cilindro de mando inseguro, pero el freno sigue funcionando. Cilindro de mando inseguro.		X	X
			d) Líquido de frenos insuficiente por debajo de la marca MIN. Líquido de frenos considerablemente por debajo de la marca MIN. Líquido de frenos no visible.	X		X
			e) Ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando.	X		
			f) Testigo del líquido de frenos encendido o defectuoso.	X		
			g) Funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos.	X		
1.1.11	Tubos rígidos de los frenos.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
			b) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos). Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).		X	X
			c) Tubos dañados o excesivamente corroídos. Esto afecta al funcionamiento de los frenos por bloqueo o riesgo inminente de pérdidas.		X	X
			d) Tubos en posición incorrecta. Riesgos de daños.	X	X	

	Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.1.12	Tubos flexibles de los frenos.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
			b) Tubos flexibles dañados, rozados, doblados o demasiado cortos.	X		
			Tubos flexibles dañados o rozados.		X	
			c) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos).		X	
			Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).			X
			d) Tubos flexibles deformados por la presión.		X	
1.1.13	Guarniciones para frenos.	Inspección visual.	Cable dañado.			X
			e) Tubos flexibles porosos.		X	
			a) Forro o guarnición desgastados (se alcanza la marca mínima).		X	
			Forro o guarnición desgastados (no es visible la marca mínima).			X
			b) Forro o guarnición manchados (aceite, grasa, etc.)		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
1.1.14	Tambores y discos de los frenos.	Inspección visual.	c) Ausencia de forro o guarnición o colocación incorrecta.			X
			a) Tambor o disco desgastado.		X	
			Tambor o disco excesivamente rayado, agrietado, inseguro o fracturado.			X
			b) Tambor o disco manchado (aceite, grasa, etc.).		X	
			Afecta seriamente al rendimiento del frenado.			X
			c) Ausencia de tambor o disco.			X
1.1.15	Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	d) Placa de anclaje insegura.		X	
			a) Cables estropeados, enredados.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			b) Componentes excesivamente desgastados o corroídos.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			c) Cables, varillas o juntas inseguras.		X	
1.1.15	Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	d) Guía de cable defectuosa.		X	
			e) Restricciones del funcionamiento libre del sistema de frenos.		X	
			f) Movimientos anormales de las palancas o conexiones que indican un desajuste o un desgaste excesivo.		X	

	Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.1.16	Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Accionadores agrietados o estropeados. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
			b) Accionadores con pérdidas. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
			c) Accionadores inseguros o montados incorrectamente. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
			d) Corrosión excesiva del accionador. Con riesgo de que se produzcan grietas.		X	X
			e) Recorrido insuficiente o excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma. Afecta al rendimiento de los frenos (reserva insuficiente para el movimiento).		X	X
			f) Guardapolvo dañado. Ausencia del guardapolvo o daños excesivos en el mismo.	X	X	
1.1.17	Válvula sensora de carga.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Conexión defectuosa.		X	
			b) Conexión ajustada incorrectamente.		X	
			c) Válvula agarrotada o inoperante (el ABS funciona). Válvula agarrotada o inoperante.		X	X
			d) Ausencia de válvula (cuando sea obligatorio).			X
			e) Ausencia de la placa de datos.	X		
			f) Datos ilegibles o que no se ajustan a los requisitos ¹ .	X		
1.1.18	Ajustadores de tensión automáticos e indicadores.	Inspección visual.	a) Ajustador dañado, agarrotado o con movimiento anormal, desgaste excesivo o ajuste incorrecto.		X	
			b) Ajustador defectuoso.		X	
			c) Ajustador instalado o sustituido incorrectamente.		X	
1.1.19	Sistema de deceleración (si está instalado o se exige).	Inspección visual.	a) Conexiones o montaje inseguros. Afecta a su función.	X	X	
			b) Sistema ausente o claramente defectuoso.		X	
1.1.20	Funcionamiento automático de los frenos de remolque.	Desconexión del acoplamiento entre vehículo tractor y remolque.	El freno del remolque no se acciona automáticamente al desconectar el acoplamiento.			X
1.1.21	Sistema completo de frenado.	Inspección visual.	a) Otros elementos del sistema (por ejemplo, bomba de anticongelante, secador de aire, etc.) dañados exteriormente o excesivamente corroídos, lo que afecta al sistema de frenado. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
			b) Pérdida excesiva de aire o líquido de frenos. Afecta a la función del sistema.	X	X	
			c) Componentes inseguros o montados incorrectamente.		X	
			d) Modificaciones peligrosas de cualquier componente ³ . Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
1.1.22	Conexiones para control (si están instaladas o se exigen).	Inspección visual.	Ausentes.		X	
1.1.23	Freno de inercia.	Inspección visual y funcionamiento.	Eficacia insuficiente.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.2	Rendimiento y eficacia del freno de servicio.				
1.2.1	Rendimiento (E). En una prueba realizada en un frenómetro de rodillos, accionamiento progresivo de los frenos hasta el máximo esfuerzo.	<p>a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas. Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.</p> <p>b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta. El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.</p> <p>c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).</p> <p>d) Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas.</p> <p>e) Fluctuación excesiva de la fuerza de los frenos durante una vuelta completa de la rueda.</p>		X	X
1.2.2	Eficacia (E). Prueba con frenómetro de rodillos según el peso en el momento de la inspección o, si no puede utilizarse por razones técnicas, prueba en carretera con un decelerómetro con indicación o registro del resultado (1).	<p>No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes (2):</p> <p>Categorías M₁, M₂ y M₃: 50 % (3).</p> <p>Categoría N₁: 45 %.</p> <p>Categorías N₂ y N₃: 43 % (4).</p> <p>Categorías O₃ y O₄: 40 % (5).</p> <p>Se alcanza menos del 50 % de los valores anteriores.</p>		X	X
1.3	Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente).				
1.3.1	Rendimiento (E). Si el sistema de frenos secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.1.	<p>a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas. Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.</p> <p>b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de otra rueda del mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta. El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.</p> <p>c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).</p>		X	X
1.3.2	Eficacia (E). Si el sistema de freno secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.2.	<p>El esfuerzo de frenado es inferior al 50 % (6) del rendimiento del freno de servicio exigido e indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada.</p> <p>Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.</p>		X	X
1.4	Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento.				
1.4.1	Rendimiento (E). Acciónese el freno durante una prueba con frenómetro de rodillos.	<p>Frenado inoperante en un lado o, en el caso de la prueba en carretera, vehículo que se desvía excesivamente de la línea recta.</p> <p>Se alcanza menos del 50 % de los valores de esfuerzo de frenado indicados en el punto 1.4.2, respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.</p>		X	X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.4.2	Eficiencia (E).	Prueba con frenómetro de rodillos. Si no es posible, entonces mediante prueba en carretera empleando un decelerómetro con indicación o registro del resultado.	No se obtiene en todos los vehículos una relación de frenado de al menos un 16 % respecto a la masa máxima autorizada o, en el caso de los vehículos a motor, del 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo (de ambas cifras, la que sea mayor). Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de la relación de frenado respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.		X	X
1.5	Rendimiento del sistema de deceleración.	Inspección visual y, cuando sea posible, comprobación del funcionamiento del sistema.	a) Progresión no gradual del rendimiento (no se aplica a dispositivos de freno motor). b) El sistema no funciona.		X	
1.6	Sistema antibloqueo de frenos (ABS).	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso. b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema. c) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados. d) Conexiones dañadas. e) Otros componentes inexistentes o dañados. f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
1.7	Sistema de frenado electrónico (EBS).	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso. b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema. c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo. d) La conexión entre el vehículo tractor y el remolque es incompatible o falta.		X	X
1.8	Líquido de frenos.	Inspección visual.	Líquido de frenos contaminado o con sedimentos. Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso.		X	X
2.	Dirección.					
2.1	Estado mecánico.					
2.1.1	Estado del mecanismo de dirección.	Inspección visual del funcionamiento de la caja de la dirección mientras gira el volante.	a) Mecanismos torcidos o estrías desgastadas. Afecta a su función. b) Desgaste excesivo del eje de dirección. Afecta a su función. c) Holgura excesiva del eje de dirección. Afecta a su función. d) Fugas. Fugas con goteo.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
2.1.2	Fijación de la caja de dirección.	Inspección visual de la fijación al chasis de la caja de dirección mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda.	a) La fijación de la caja de dirección no es segura. Fijaciones peligrosamente sueltas u holgura relativa visible con respecto al chasis/carrocería.		X	X
			b) Orificios de sujeción al chasis ovalados. Afecta gravemente a las fijaciones.		X	X
			c) Pernos de sujeción ausentes o rotos. Afecta gravemente a las fijaciones.		X	X
			d) Rotura de la caja de dirección. Afecta a la estabilidad o a la fijación de la caja.		X	X
2.1.3	Estado de la articulación del mecanismo de dirección.	Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda.	a) Holgura relativa entre componentes que deberían estar fijos. Holgura excesiva o probabilidad de desconexión.		X	X
			b) Desgaste excesivo en juntas. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
			c) Roturas o deformación de cualquier componente. Afecta a su función.		X	X
			d) Ausencia de dispositivos de inmovilización.		X	
			e) Falta de alineación de componentes (por ejemplo biela de arrastre o barra de acoplamiento).		X	
			f) Modificación peligrosa ³ . Afecta a su función.		X	X
			g) Guardapolvo dañado o deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo muy deteriorado.	X	X	
2.1.4	Funcionamiento del mecanismo de la dirección.	Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda con las ruedas en el suelo y el motor en marcha (dirección asistida).	a) El movimiento de la articulación interfiere con alguna parte fija del chasis.		X	
			b) Los topes de la dirección no actúan o no existen.		X	
2.1.5	Dirección asistida.	Comprobar la existencia de fugas y el nivel del depósito de líquido hidráulico (si está a la vista) del sistema de dirección. Con las ruedas en el suelo y con el motor en marcha, comprobar que funciona el sistema de dirección asistida.	a) Fugas de líquido.		X	
			b) Líquido insuficiente (por debajo de la marca MIN). Depósito insuficiente.		X	X
			c) El mecanismo no funciona. Afecta a la dirección.		X	X
			d) El mecanismo está roto o no está sujeto. Afecta a la dirección.		X	X
			e) Componentes no alineados o que tropiezan. Afecta a la dirección.		X	X
			f) Modificación peligrosa ³ . Afecta a la dirección.		X	X
			g) Cables/manguitos dañados, excesivamente corroídos. Afecta a la dirección.		X	X

	Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
2.2	Volante o manillar y columna.					
2.2.1	Estado del volante.	Con las ruedas en el suelo, empujar el volante o tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante en diversas direcciones perpendicularmente a la columna. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura relativa entre el volante y la columna que indica falta de firmeza. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
			b) Ausencia de elemento de retención en el buje del volante. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
			c) Rotura o falta de fijación del buje, el aro o los radios del volante. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
			d) Modificación peligrosa ³ .		X	
2.2.2	Columna y de dirección amortiguadores	Empujar el volante o tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante en diversas direcciones perpendicularmente a la columna. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura excesiva de la fijación del volante hacia arriba o hacia abajo.		X	
			b) Holgura excesiva de la parte superior de la columna en sentido radial desde el eje de la columna.		X	
			c) Unión flexible deteriorada.		X	
			d) Fijación defectuosa. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
			e) Modificación peligrosa ³ .			X
2.3	Holguras de la dirección.	Con el motor funcionando para vehículos con dirección asistida y con las ruedas de dirección en posición recta, girar ligeramente el volante hacia un lado y otro todo lo que se pueda sin llegar a mover las ruedas. Inspección visual del movimiento libre.	Holgura excesiva de la dirección (por ejemplo, un punto del aro del volante se mueve más de un quinto del diámetro del volante) o no conforme con las especificaciones ¹ . Afecta a la seguridad de la dirección.		X	X
2.4	Alineación de las ruedas (X) ² .	Inspección visual.	Desalineación evidente. Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.	X		X
2.5	Plato giratorio del eje del remolque.	Inspección visual o utilización de un detector especialmente adaptado de holguras de rueda.	a) Componente ligeramente dañado. Componente muy dañado o agrietado.		X	X
			b) Holgura excesiva. Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
			c) Fijación defectuosa. Afecta gravemente a la fijación.		X	X
2.6	Dirección asistida electrónica (EPS).	Inspección visual y comprobación de la coherencia entre el ángulo del volante y el de las ruedas cuando se enciende o se para el motor, o se utiliza la interfaz electrónica del vehículo.	a) El indicador de anomalías (MIL) del EPS indica anomalías en el sistema.		X	
			b) La dirección asistida no funciona.		X	
			c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
3.	Visibilidad.				
3.1	Campo de visión.	Inspección visual desde el asiento del conductor. Obstrucción del campo visual del conductor que afecta apreciablemente a su visibilidad hacia el frente o hacia los lados (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X		
3.2	Estado de acristaladas las superficies.	Inspección visual. a) Vidrios o panel transparente (si está permitido) agrietados o descoloridos (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X		
				X	
			X		
3.3	Espejos o dispositivos retrovisores.	Inspección visual. a) Vidrios o panel transparente (incluyendo recubrimiento reflectante o tintado) no conforme con las especificaciones ¹ (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X		
				X	
				X	X
3.4	Limpiaparabrisas.	Inspección visual y funcionamiento. a) Espejo o dispositivo inexistente o no conforme con los requisitos ¹ (al menos dos dispositivos de retrovisión disponibles). Menos de dos dispositivos de retrovisión disponibles.	X		
				X	
				X	
3.5	Lavaparabrisas.	Inspección visual y funcionamiento. b) Espejo o dispositivo ligeramente dañado o flojo. Espejo o dispositivo fuera de servicio, muy dañado, flojo o suelto.	X		
				X	
				X	
3.6	Sistema antivaho (X) ² .	Inspección visual y funcionamiento. c) No abarca el campo de visión necesario.	X		
				X	
				X	
3.6	Sistema antivaho (X) ² .	Inspección visual y funcionamiento. a) El limpiaparabrisas no funciona o no está presente. b) Goma de la escobilla defectuosa. Goma de la escobilla inexistente o claramente defectuosa.		X	
			X		
				X	
3.6	Sistema antivaho (X) ² .	Inspección visual y funcionamiento. Los lavaparabrisas no funcionan adecuadamente (falta el líquido de lavado pero funciona la bomba o no están bien orientados los chorros de agua). Los lavaparabrisas no funcionan.	X		
				X	
				X	
3.6	Sistema antivaho (X) ² .	Inspección visual y funcionamiento. El sistema no funciona o lo hace de forma claramente defectuosa.	X		
				X	
				X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.	Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico.				
4.1	Faros.				
4.1.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz/fuente luminosa defectuosa o inexistente (luces/fuentes luminosas múltiples; en caso de LED no funcionan hasta un tercio). Luz/fuente luminosa única; en caso de LED afecta gravemente a la visibilidad.	X	
			b) Sistema de proyección ligeramente defectuoso (reflector y lente). Sistema de proyección muy defectuoso o inexistente (reflector y lente).	X	
			c) Lámpara no bien sujeta.		X
4.1.2	Alineamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Faros muy desalineados.		X
			b) Fuente luminosa mal instalada.		
4.1.3	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ (número de faros iluminados al mismo tiempo). Se rebasa la intensidad máxima del alumbrado delantero.	X	
			b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X
4.1.4	Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X
			b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen claramente la intensidad de luz o modifican el color emitido.		X
			c) Fuente luminosa y lámpara no compatibles.		X
4.1.5	Dispositivos niveladores (cuando sean obligatorios)..	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	a) Dispositivo inoperante.		X
			b) El dispositivo manual no se puede accionar desde el asiento del conductor.		X
4.1.6	Dispositivos limpiaфарos (cuando sean obligatorios)..	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	Dispositivo inoperante. En caso de luces de descarga.	X	
					X
4.2	Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de gálibo y luces de circulación diurna.				
4.2.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa.		X
			b) Lente defectuosa.		X
			c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	
					X
4.2.2	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . Las luces de posición traseras y las luces laterales pueden apagarse cuando los faros delanteros están encendidos.		X
			b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X

	Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
4.2.3	Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ . Luz roja por delante o luz blanca por detrás; intensidad de luz muy reducida.	X	X	
			b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen la intensidad de luz o modifican el color emitido. Luz de posición delantera roja o luz de posición trasera blanca o intensidad de luz muy reducida.	X	X	
4.3.	Luces de freno.					
4.3.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz/fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios. Ninguna fuente luminosa funciona.	X	X	X
			b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
			c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.3.2	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . Funcionamiento diferido. No funciona.	X	X	X
			b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.3.3	Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual y funcionamiento.	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ . Luz de freno blanca o intensidad de luz muy reducida.	X	X	
4.4	Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro.					
4.4.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz/fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X	X	
			b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
			c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.4.2	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . No funciona.	X	X	
4.4.3	Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual y funcionamiento.	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado o conformes con los requisitos ¹ .		X	
4.4.4	Cadencia de las pulsaciones.	Inspección visual y funcionamiento.	Frecuencia de intermitencia que no cumple los requisitos ¹ (diferencia en la frecuencia de más del 25 %).	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
4.5	Luces antiniebla delanteras y traseras.					
4.5.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X		
			b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X		X
			c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de que se desprenda o deslumbre.	X		X
4.5.2	Alineamiento (X) ² .	Inspección visual y funcionamiento.	Orientación horizontal del faro antiniebla fuera de límites cuando su diagrama luminoso presenta una línea de corte (línea de corte demasiado baja). Línea de corte más alta que la línea de corte de los faros delanteros.	X		X
4.5.3	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . No funciona.	X		X
4.5.4	Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
			b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .	X		
4.6	Luz de marcha atrás.					
4.6.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa.	X		
			b) Lente defectuosa.	X		
			c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X		X
4.6.2	Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
			b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .		X	
4.6.3	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . La luz de marcha atrás puede encenderse sin que la palanca esté en posición de marcha atrás.	X		X
4.7	Iluminación de la placa trasera de matrícula.					
4.7.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La lámpara proyecta luz directa o luz blanca hacia atrás.	X		
			b) Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa múltiple. Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa única.	X		X
			c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X		X
4.7.2	Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .	X		
4.8	Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras.					
4.8.1	Estado.	Inspección visual.	a) Equipamiento reflectante defectuoso o dañado. Afecta a la reflexión.	X		X
			b) Reflector mal sujeto. Puede desprenderse.	X		X

	Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
				Leve	Grave	Peligrosa	
4.8.2	Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual.	Dispositivo, color reflejado o posición no conforme con los requisitos ¹ . Falta o refleja rojo hacia delante o blanco hacia atrás.		X	X	
4.9	Testigos obligatorios del equipo de iluminación.						
4.9.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	No funciona. No funciona para las luces de cruce o para las luces antiniebla traseras.	X	X		
4.9.2	Cumplimiento de los requisitos ¹ .	Inspección visual y funcionamiento.	No conformes con los requisitos ¹ .	X			
4.10	Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque.	Inspección visual: si es posible, examinar la continuidad eléctrica de la conexión.	a) Componentes fijos no bien sujetos. Conector suelto.	X		X	
			b) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocar un cortocircuito.	X		X	
			c) Las conexiones eléctricas del vehículo tractor o del remolque no funcionan correctamente. No funcionan las luces de freno del remolque.		X	X	
4.11	Cableado eléctrico.	Inspección visual, incluyendo el interior del compartimento del motor (en su caso).	a) Cables sueltos o no bien sujetos. Fijaciones sueltas, contacto con aristas vivas, probabilidad de desconexión. Probabilidad de que el cableado toque elementos calientes, elementos giratorios o el suelo y de que las conexiones (elementos necesarios para los frenos o la dirección) se desconecten.	X		X	
			b) Cables ligeramente deteriorados. Cables muy deteriorados. Cables deteriorados en extremo (elementos necesarios para los frenos, la dirección).	X		X	
			c) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocar un cortocircuito. Riesgo inminente de incendio, formación de chispas.	X		X	
4.12	Lámparas y catadióptricos no obligatorios (X) ² .	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara/catadióptrico colocado no conforme a los requisitos ¹ . Emite/refleja luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X		X	
			b) Funcionamiento de las luces no conforme con los requisitos ¹ . El número de luces en funcionamiento simultáneo supera la intensidad de luz permitida. Emite luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X		X	
			c) Lámpara/catadióptrico mal sujeto. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
4.13	Batería(s).	Inspección visual.	a) No bien sujeta(s).	X		
			No bien sujeta(s). Puede provocar un cortocircuito.		X	
			b) Fugas.	X		
			Pérdida de sustancias peligrosas.		X	
			c) Interruptor defectuoso (si procede).		X	
		d) Fusibles defectuosos (si procede).		X		
		e) Ventilación inadecuada (si procede).		X		
5.	Ejes, ruedas, neumáticos y suspensión.					
5.1	Ejes.					
5.1.1	Ejes (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Eje roto o deformado.			X
			b) Mala sujeción al vehículo.		X	
			Estabilidad alterada, afecta a la función: gran holgura relativa con respecto a sus fijaciones.			X
		c) Modificación peligrosa ³ .		X		
		Estabilidad alterada, afecta a la función, separación insuficiente con otras partes del vehículo o con el suelo.			X	
5.1.2	Manguetas de eje (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos Aplicar una fuerza vertical o lateral a cada rueda y observar el movimiento existente entre el árbol y el mango de eje.	a) Mangueta de eje rota.			X
			b) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o los cojinetes.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
			c) Holgura excesiva entre la mangueta y el árbol.		X	
		Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X	
		d) Holgura del pasador de la mangueta en el eje.		X		
		Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X	
5.1.3	Cojinetes de las ruedas (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos. Hacer bascular la rueda o aplicar una fuerza lateral a cada una de ellas y observar el movimiento hacia arriba de la rueda respecto a la mangueta de eje.	a) Holguras excesivas en un cojinete de rueda.		X	
			Altera la estabilidad de la dirección; peligro de destrucción.			X
		b) Cojinete demasiado apretado, atascado.		X		
		Peligro de sobrecalentamiento; peligro de destrucción.			X	
5.2	Ruedas y neumáticos.					
5.2.1	Cubo de rueda.	Inspección visual.	a) Tuercas de las ruedas inexistentes o flojas.		X	
			Fijación inexistente o floja de tal forma que afecta muy gravemente a la seguridad vial.			X
		b) Cubo desgastado o dañado.		X		
		Cubo desgastado o dañado de tal modo que afecta a la fijación segura de las ruedas.			X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
5.2.2	Ruedas.	Inspección visual de ambos lados de cada rueda con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada.	a) Roturas o defectos de soldadura.			X
			b) Anillos de retención del neumático no correctamente montados. Probabilidad de desprendimiento.		X	X
			c) Rueda deformada o desgastada. Afecta a la fijación segura al cubo. Afecta a la fijación segura al neumático.		X	X
			d) Tamaño, diseño técnico, compatibilidad o tipo no conforme con los requisitos ¹ y perjudicial para la seguridad vial.		X	
5.2.3	Neumáticos.	Inspección visual de todo el neumático haciendo rodar el vehículo hacia atrás y hacia delante.	a) Dimensiones del neumático, capacidad de carga, marca de homologación o categoría del índice de velocidad no conformes con los requisitos ¹ y perjudiciales para la seguridad vial. Capacidad de carga o categoría del índice de velocidad insuficiente para el uso real; el neumático toca otras partes fijas del vehículo, lo que dificulta la conducción segura.		X	X
			b) Neumáticos de distinto tamaño en el mismo eje o en ruedas gemelas.		X	
			c) Neumáticos de distinta constitución en el mismo eje (radial/diagonal).		X	
			d) Daño o corte grave del neumático. Cable visible o dañado.		X	X
			e) Se puede ver el indicador de desgaste del dibujo de los neumáticos. Profundidad del dibujo del neumático no conforme con los requisitos ¹ .		X	X
			f) Neumático que roza contra otros componentes (dispositivos antiproyecciones flexibles). Neumático que roza contra otros componentes (no dificulta una conducción segura).	X	X	
			g) Neumáticos recauchutados o reesculturados no conformes con los requisitos ¹ . Capa de protección del cable dañada.		X	X
5.3	Sistema de suspensión.					
5.3.1	Muelles y estabilizadores (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Muelles mal sujetos al chasis o al eje. Holgura relativa visible, fijaciones extremadamente flojas.		X	X
			b) Algún componente de muelle dañado o roto. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
			c) Muelle inexistente. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
			d) Modificación peligrosa ³ . Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema de muelles.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
5.3.2	Amortiguadores	Inspección visual.	a) Amortiguadores mal sujetos al chasis o al eje. Amortiguador suelto.	X		
			b) Amortiguador dañado que presenta señales de fugas importantes o funcionamiento incorrecto.		X	
			c) Amortiguador inexistente.		X	
5.3.3	Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Componentes mal sujetos al chasis o al eje. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
			b) Componente dañado o excesivamente corroído. Afecta a la estabilidad del componente; componente roto.		X	X
			c) Modificación peligrosa ³ . Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema.		X	X
5.3.4	Rótulas de suspensión (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o en los cojinetes o las rótulas de suspensión. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
			b) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.	X		X
5.3.5	Suspensión neumática.	Inspección visual.	a) El sistema no funciona.			X
			b) Algún componente dañado, modificado o deteriorado de forma que afecte negativamente al funcionamiento del sistema. Afecta gravemente al funcionamiento del sistema.		X	X
			c) Fuga audible.		X	
			d) Modificación peligrosa.		X	
6.	Chasis y elementos acoplados al chasis.					
6.1	Chasis o bastidor y elementos acoplados.					
6.1.1	Estado general.	Inspección visual.	a) Ligera rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño. Grave rotura o deformación de algún larguero o travesaño.		X	X
			b) Placas de refuerzo o sujeciones sueltas. Mayoría de sujeciones sueltas. Resistencia insuficiente de la estructura.		X	X
			c) Corrosión excesiva que afecta a la rigidez del conjunto. Resistencia insuficiente de la estructura.		X	X
			d) Modificación peligrosa.		X	
6.1.2	Tubos de escape y silenciadores.	Inspección visual.	a) Sistema de escape mal sujeto o con fugas.		X	
			b) Humos que penetran en la cabina o el habitáculo. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
6.1.3	Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción).	Inspección visual utilización de dispositivos para detección de fugas en caso de sistemas GLP/GNC/GNL.	a) Depósito o conductos mal sujetos, creando un particular riesgo de incendio.			X
			b) Fuga de combustible o tapón de la boca de llenado inexistente o inoperante. Riesgo de incendio; pérdida excesiva de materiales peligrosos.		X	X
			c) Conductos rozados. Conductos dañados.	X		
			d) La llave de paso del combustible (si procede) no funciona correctamente.		X	
			e) Riesgo de incendio debido: – a una fuga de combustible, – a un aislamiento defectuoso del depósito o del escape, – al estado del compartimento del motor.			X
			f) El sistema de GLP/GNC/GNL o hidrógeno no cumple los requisitos; alguna parte del sistema defectuosa ¹ .			X
			6.1.4	Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera.	Inspección visual.	a) Fijación defectuosa o deformaciones que podrían producir lesiones al rozarse o tocarse. Riesgo de desprendimiento de las partes. Afecta gravemente a la función.
b) Dispositivo que claramente no cumple los requisitos ¹ .		X				
6.1.5	Soporte de la rueda de repuesto (en su caso).	Inspección visual.				a) Soporte en mal estado.
			b) Soporte roto o suelto.		X	
			c) Rueda de repuesto no bien sujeta al soporte. Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
6.1.6	Acoplamiento mecánico y equipo de tracción (+ E).	Inspección visual del desgaste y el correcto funcionamiento con especial atención a cualquier dispositivo de seguridad instalado y/o con utilización de un instrumento de medición.	a) Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor sin remolque). Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor con remolque).		X	X
			b) Desgaste excesivo de un componente. Por debajo del límite de desgaste.		X	X
			c) Fijación defectuosa. Alguna fijación suelta con un riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
			d) Dispositivo de seguridad ausente o de funcionamiento incorrecto.		X	
			e) Ningún indicador de acoplamiento funciona.		X	
			f) Obstrucción de la placa de matrícula o de cualquier luz (cuando no se utilice). Matrícula ilegible (cuando no se utilice).	X		X
			g) Modificación peligrosa ³ (elementos auxiliares). Modificación peligrosa ³ (elementos principales).		X	X
			h) Acoplamiento demasiado endeble, incompatible o dispositivo de acoplamiento que no se ajusta a los requisitos.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias				
			Leve	Grave	Peligrosa		
6.1.7	Transmisión.	Inspección visual.	a) Pernos de sujeción flojos o ausentes. Pernos de sujeción flojos o ausentes de tal forma que se pone gravemente en peligro la seguridad vial.		X	X	
			b) Desgaste excesivo de los cojinetes de los ejes de la transmisión. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X	
			c) Desgaste excesivo de las juntas universales o cadenas/ correas de transmisión. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X	
			d) Juntas flexibles deterioradas. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X	
			e) Eje dañado o doblado.		X		
			f) Alojamiento del cojinete roto o flojo. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X	
			g) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.	X	X		
			h) Modificación no reglamentaria de la línea motriz.		X		
6.1.8	Anclajes del motor.	Inspección visual.	Anclajes deteriorados, grave y evidentemente dañados. Anclajes flojos o rotos.			X	X
6.1.9	Rendimiento del motor (X) ² .	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Unidad de control modificada afectando a la seguridad o al medio ambiente.		X		
			b) Modificación del motor afectando a la seguridad o al medio ambiente.			X	
6.2	Cabina y carrocería.						
6.2.1	Estado.	Inspección visual.	a) Panel o componente flojo o dañado, que podría causar lesiones. Puede desprenderse.		X	X	
			b) Montante flojo en la carrocería. Estabilidad alterada.		X	X	
			c) Entrada de humos del motor o del escape. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X	
			d) Modificación peligrosa ³ . Separación insuficiente entre elementos rotatorios o móviles y la vía pública.		X	X	
6.2.2	Fijación.	Inspección visual.	a) Carrocería o cabina mal sujeta. Afecta a la estabilidad.		X	X	
			b) Carrocería/cabina claramente mal centrada en el chasis.		X		
			c) Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/ cabina al chasis o a elementos transversales y simetría. Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/ cabina al chasis o a elementos transversales de tal forma que pone gravemente en peligro la seguridad vial.		X	X	
			d) Corrosión excesiva de los puntos de sujeción en carrocerías integrales. Estabilidad alterada.		X	X	

	Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
6.2.3	Puertas y manillas.	Inspección visual.	a) Una puerta no se abre o no se cierra adecuadamente.		X	
			b) alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas correderas). Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas no correderas).		X	X
			c) Puerta, bisagras, manillas o montante, deteriorados. Puerta, bisagras, goznes, manillas o montante, ausentes o sueltos.	X	X	
6.2.4	Suelo.	Inspección visual.	Suelo flojo o muy deteriorado. Estabilidad insuficiente.		X	X
6.2.5	Asiento del conductor.	Inspección visual.	a) Asiento con estructura defectuosa. Asiento suelto.		X	X
			b) El mecanismo de ajuste no funciona correctamente. Asiento móvil o no puede fijarse el respaldo.		X	X
6.2.6	Los demás asientos.	Inspección visual.	a) Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos auxiliares). Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos principales).	X	X	
			b) Asientos no montados de forma reglamentaria ¹ . Se supera el número de asientos permitido; su posición no cumple los requisitos.	X	X	
6.2.7	Controles de conducción.	Inspección visual y funcionamiento.	Algún mando necesario para la conducción segura del vehículo no funciona correctamente. Funcionamiento seguro afectado.		X	X
6.2.8	Escalones de acceso a la cabina.	Inspección visual.	a) Peldaño o apoyo de pie inseguro. Estabilidad insuficiente.	X	X	
			b) Peldaño o apoyo en un estado que hace probables las lesiones a los usuarios.		X	
6.2.9	Otros equipos y accesorios interiores y exteriores.	Inspección visual.	a) Sujeción incorrecta de otros equipos o accesorios.		X	
			b) Otros equipos o accesorios no conformes con los requisitos ¹ . Los elementos montados pueden provocar lesiones; afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
			c) Equipo hidráulico con fugas. Pérdidas cuantiosas de materiales peligrosos.	X	X	
6.2.10	Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras.	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión. Pueden provocar lesiones; pueden desprenderse.	X	X	
			b) Insuficiente separación de la rueda (antiproyección). Insuficiente separación de la rueda (guardabarros).	X	X	
			c) No conformes con los requisitos ¹ . Cobertura insuficiente de la banda de rodamiento.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
7.	Equipos diversos.				
7.1	Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción.				
7.1.1	Fijación de cinturones de seguridad/hebillas.	Inspección visual.		X	X
		a) Punto de anclaje muy deteriorado. Afecta a la estabilidad.			X
		b) Anclaje suelto.		X	
7.1.2	Estado de cinturones de seguridad/hebillas.	Inspección visual y funcionamiento.		X	
		a) Cinturón de seguridad obligatorio inexistente.		X	
		b) Cinturón de seguridad dañado. Corte o señales de deformación.	X		
		c) Cinturón de seguridad no conforme con los requisitos ¹ .		X	
		d) Hebilla de cinturón de seguridad dañada o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Retractor de cinturón de seguridad dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
7.1.3	Limitador de carga de los cinturones de seguridad.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.		X	
		a) Limitador de carga claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.1.4	Pretensores de los cinturones de seguridad.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.		X	
		a) Pretensor claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.1.5	Airbag.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.		X	
		a) Airbags ausentes de manera evidente o no adecuados para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
		c) Airbag que claramente no funciona.		X	
7.1.6	Sistemas SRS.	Inspección visual del indicador de anomalías (MIL) o utilización de la interfaz electrónica.		X	
		a) El indicador de anomalías (MIL) del SRS indica algún fallo del sistema.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.2	Extintor (X) ² .	Inspección visual.		X	
		a) Falta.		X	
		b) No conformes con los requisitos ¹ . Si es obligatorio (por ejemplo taxis, autobuses, autocares, etc.).	X		
				X	
7.3	Cerraduras y dispositivos antirobo.	Inspección visual y funcionamiento.	X		
		a) El dispositivo que impide la conducción del vehículo no funciona.	X		
		b) Defectuoso. Bloqueo o inmovilización imprevistos.		X	X
7.4	Triángulo de señalización de peligro (cuando sea obligatorio) (X) ² .	Inspección visual.	X		
		a) No existe o está incompleto.	X		
		b) No conformes con los requisitos ¹ .	X		
7.5	Botiquín de urgencia (cuando sea obligatorio) (X) ² .	Inspección visual.	X		
		Ausente, incompleto o no conforme con los requisitos ¹ .	X		
7.6	Calzos de rueda (cuñas) (cuando sean obligatorios) (X) ² .	Inspección visual.		X	
		Faltan o están en mal estado, estabilidad o dimensión insuficientes.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
7.7	Dispositivo productor de señales acústicas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funciona adecuadamente. No funciona.	X		
			b) Accionamiento inseguro.	X		X
			c) No conformes con los requisitos ¹ .	X		
			El sonido emitido podría confundirse con sirenas oficiales.		X	
7.8	Velocímetro.	Inspección visual o comprobación de su funcionamiento durante la prueba en carretera o por medios electrónicos.	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ . Falta (si es obligatorio).	X		X
			b) Funcionamiento alterado. Totalmente inoperante.	X		X
			c) Sin iluminación suficiente. Sin ninguna iluminación.	X		X
7.9	Tacógrafo (si está montado/si es obligatorio).	Inspección visual.	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ .		X	
			b) Inoperante.		X	
			c) Precintos defectuosos o inexistentes.		X	
			d) Placa de instalación inexistente, ilegible o caducada.		X	
			e) Manipulación evidente.		X	
			f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
7.10	Dispositivo limitador de velocidad (si está montado/si es obligatorio) (+ E).	Inspección visual y de su funcionamiento si el equipo está disponible.	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ .		X	
			b) Claramente inoperante.		X	
			c) Velocidad fijada incorrecta (si se comprueba).		X	
			d) Placa de calibrado inexistente, ilegible o pasada de fecha.		X	
			e) Placa inexistente o ilegible.		X	
			f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
7.11	Cuentakilómetros (si está disponible) (X) ² .	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Claramente manipulado (fraude) para reducir o falsear el kilometraje registrado de un vehículo.		X	
			b) Claramente fuera de servicio.		X	
7.12	Control electrónico de estabilidad (ESC) si está montado/si es obligatorio (X) ²	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
			b) Conexiones dañadas.		X	
			c) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
			d) Interruptor dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
			e) El indicador de anomalías fallo del sistema (MIL) del ESC indica algún fallo.		X	
			f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
8.	Emisiones contaminantes.				
8.1	Ruido.				
8.1.1	Sistema de supresión del ruido (+ E).	Evaluación subjetiva (a menos que el inspector considere que el nivel de ruido puede estar en el límite, en cuyo caso se puede realizar una medición del ruido emitido por un vehículo en reposo empleando un sonómetro).	a) Niveles de ruido superiores a los permitidos en los requisitos ¹ .	X	
			b) Algún componente del sistema de supresión de ruido está flojo, dañado, incorrectamente instalado, ausente o claramente modificado de forma que afecta negativamente a los niveles de ruido. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X
8.2	Emisiones de gases de escape.				
8.2.1	Emisiones de motor de encendido por chispa.				
8.2.1.1	Equipo de control de las emisiones de gases de escape.	Inspección visual.	a) Equipo de control de emisiones montado por el fabricante ausente, modificado o claramente defectuoso.	X	
			b) Pérdidas que podrían afectar significativamente la medición de las emisiones.	X	
			c) El indicador de anomalías (MIL) no sigue la secuencia adecuada.		
8.2.1.2	Emisiones gaseosas (E).	<p>– Para los vehículos hasta las categorías Euro 5 y Euro V (7):</p> <p>Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos¹ o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.</p> <p>– Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI (8):</p> <p>Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos¹ o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos¹. Mediciones no aplicables a los motores de dos tiempos. Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.</p>	<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>i) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,</p> <p>– 4,5 %, o</p> <p>– 3,5 %, según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos¹;</p> <p>ii) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,</p> <p>– con el motor al ralentí, 0,5 %,</p> <p>– con el motor al ralentí acelerado 0,3 %, o</p> <p>– con el motor al ralentí, 0,3 % (7),</p> <p>– con el motor al ralentí acelerado 0,2 %, según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos¹.</p> <p>c) Coeficiente lambda superior a 1 ± 0,03 o no conforme con la especificación del fabricante.</p> <p>d) La lectura del DAB indica una falta de conformidad significativa.</p> <p>e) La medición realizada por los sensores remotos indica una falta de conformidad significativa.</p>	X	X
				X	
				X	
				X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
8.2.2	Emisiones de motores de encendido por compresión.				
8.2.2.1	Equipo de control de la emisión de gases de escape.	Inspección visual.	a) Ausencia o funcionamiento claramente defectuoso del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante.		X
			b) Pérdidas que podrían afectar significativamente la medición de las emisiones.		X
			c) El indicador de anomalías (MIL) no sigue la secuencia adecuada.		X
			d) Reactivo insuficiente, en su caso.		X
8.2.2.2	Opacidad. Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito.	<p>– Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V (9):</p> <p>Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.</p> <p>– Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI (8):</p> <p>Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB según las recomendaciones del fabricante y otros requisitos¹.</p>	a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos ¹ , la opacidad supera el nivel registrado en la placa del fabricante colocada en el vehículo.		X
			<p>Preacondicionamiento del vehículo:</p> <p>1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias;</p>	b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos ¹ no permitan la utilización de valores de referencia,	
			– en motores de aspiración natural: 2,5 m ¹ , – en motores de turbocompresión: 3,0 m ¹ , o, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos ¹ o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos ¹ , 1,5 m ⁻¹ (10), o 0,7 m ⁻¹ (11).		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	<p>2. Requisitos previos:</p> <p>i) El motor deberá estar completamente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter del motor medida por el nivel de radiación infrarroja que debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor.</p> <p>ii) El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o con un método equivalente.</p>			X	
	<p>Procedimiento de ensayo.</p> <p>1. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralenti antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador.</p> <p>2. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección.</p>	c) Mediciones mediante sensores remotos muestran un incumplimiento importante.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	<p>3. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta inicialmente el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃, debe ser, de al menos, 2 segundos.</p> <p>4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo.</p> <p>5. Para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden rechazar los vehículos que hayan dado medidas considerablemente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o después de los ciclos de purga. Igualmente para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden aprobar los vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga.</p> <p>Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.</p>				

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
8.4	Otros elementos relacionados con el medio ambiente.					
8.4.1	Fugas de líquidos.	Cualquier fuga de líquido, distinto del agua, que pueda dañar el medio ambiente o plantear un riesgo de seguridad para otros usuarios de la vía pública. Goteo continuo que suponga un riesgo muy grave.		X	X	
9.	Pruebas suplementarias para los vehículos que transportan personas, de las categorías M ₂ , M ₃ .					
9.1	Puertas.					
9.1.1	Puertas de entrada y salida.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
			b) Estado deteriorado. Puede provocar lesiones.	X		X
			c) Mando de emergencia defectuoso.			X
			d) Mando a distancia de las puertas o los dispositivos de aviso defectuoso.			X
9.1.2	Salidas de emergencia.	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
			b) Rótulos de salidas de emergencia ilegibles. Rótulos de salidas de emergencia ausentes.	X		X
			c) Ausencia de martillo para romper vidrio.	X		
			d) Acceso bloqueado.			X
9.2	Sistemas antivaho y antihielo (X) ² .	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funcionan correctamente. Afectan a la seguridad del funcionamiento del vehículo.	X		
			b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
			c) Deshielo defectuoso (si es obligatorio).		X	
9.3	Sistemas de ventilación y calefacción (X) ² .	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso. Riesgo para la salud de las personas a bordo.	X		
			b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
9.4	Asientos.					
9.4.1	Asientos de pasajeros (incluidos los asientos para acompañantes y los sistemas de retención infantil cuando corresponda).	Inspección visual.	Los asientos plegables (si se permiten) no funcionan automáticamente. Bloquean la salida de emergencia.	X		
					X	
9.4.2	Asiento del conductor (requisitos adicionales).	Inspección visual.	a) Dispositivos especiales defectuosos tales como protección antideslumbrante (parasol). Campo de visión impedido.	X		
			b) Protección para el conductor suelta. Puede provocar lesiones.		X	X
9.5	Dispositivos de alumbrado interior y navegación (X) ² .	Inspección visual y funcionamiento.	Dispositivo defectuoso. Totalmente inoperante.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.6	Pasarelas, zonas de permanencia en pie.	Inspección visual.	a) Piso inseguro. Afecta a la estabilidad.	X	X
			b) Estribos y asideros defectuosos. Mal sujeto o inutilizable.	X	X
9.7	Escalas y peldaños.	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Estado deteriorado. Estado dañado. Afecta a la estabilidad.	X	X
			b) Los peldaños retráctiles no funcionan correctamente.	X	
9.8	Sistema de comunicación con los pasajeros (X) ² .	Inspección visual y funcionamiento.	Sistema defectuoso. Totalmente inoperante.	X	X
9.9	Letreros (X) ² .	Inspección visual.	a) Letrero inexistente, erróneo o ilegible. Información falsa.	X	X
9.10	Requisitos relativos al transporte de niños (X) ² .				
9.10.1	Puertas.	Inspección visual.	Protección de puertas no conforme con los requisitos ¹ relativos a esta forma de transporte.	X	
9.10.2	Señalización y equipos especiales.	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes.	X	
9.11.	Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida (X) ² .				
9.11.1	Puertas, rampas y elevadores.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X
			b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.	X	X
			c) Mando(s) defectuoso(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X
			d) Dispositivo(s) de aviso defectuoso(s). No funciona.	X	X
9.11.2	Sistema de retención de silla de ruedas.	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X
			b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.	X	X
			c) Mando(s) defectuoso(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X
9.11.3	Señalización y equipos especiales.	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes.	X	

(1) El porcentaje de la eficiencia de frenado se calcula dividiendo el esfuerzo total de frenado que se alcanza cuando se usa el freno por el peso del vehículo o, en el caso de un semirremolque, por la suma de las cargas del eje y se multiplica el resultado por 100.

(2) Las categorías de vehículos que están excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva figuran en el cuadro a título orientativo.

(3) 48 % para vehículos que no dispongan de ABS o sin homologación de tipo antes del 1 de octubre de 1991.

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

(5) 43 % para los semirremolques y remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o a partir de la fecha especificada en los requisitos, tomándose la fecha posterior.

(6) 2,2 m/s² en el caso de los vehículos N1, N2 y N3.

(7) Homologados con arreglo a la Directiva 70/220/EEC, al Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), a la Directiva 88/77/CEE y a la Directiva 2005/55/CE.

(8) Homologados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 2 (Euro 6) y al Reglamento (CE) no 595/2009 (Euro VI).

(9) Homologados con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, al Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), a la Directiva 88/77/CEE y a la Directiva 2005/55/CE.

(10) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila B del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE; fila B1, B2 o C del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE, o bien matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.

(11) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n.º 715/2007. Homologados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

Notas explicativas:

¹ Los «requisitos» son los fijados por la homologación en la fecha en que esta se produjo, o en la primera matriculación o primera puesta en circulación, así como por las normas sobre instalaciones a posteriori o por la legislación nacional del país de matriculación. Estas causas de rechazo serán aplicables únicamente cuando se haya comprobado el cumplimiento de los requisitos.

² (X) Identifica aquellos elementos que están relacionados con el estado del vehículo y su aptitud para circular pero que no se consideran esenciales en una inspección técnica de vehículos.

³ Modificación peligrosa significa aquella modificación que afecta negativamente a la seguridad vial del vehículo o tiene un efecto desproporcionado o adverso en el medio ambiente. E Se requiere la utilización de equipos para inspeccionar este elemento.

ANEXO III

Sujección de la carga

I. Principios aplicables a la sujeción de la carga

1. La sujeción de la carga soportará las siguientes fuerzas generadas por la aceleración/deceleración del vehículo:

- en el sentido de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,8, y
- en sentido lateral: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
- en sentido contrario al de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
- en general debe impedir la inclinación longitudinal o transversal de la carga.

2. Para el reparto de la carga se tendrán en cuenta las cargas máximas de eje autorizadas así como las cargas mínimas de eje necesarias dentro de los límites de la masa máxima autorizada del vehículo, en consonancia con la legislación sobre pesos y dimensiones de vehículos.

3. A la hora de sujetar la carga, se tendrán en cuenta los requisitos de resistencia de algunos componentes de los vehículos como los puntos de amarre frontales, laterales, traseros, teleros cuando se utilicen para tal fin.

4. Podrá utilizarse uno o varios de los siguientes métodos de retención para sujetar la carga:

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

5. Normas aplicables:

Norma	Asunto
– EN 12195-1	Cálculo de las fuerzas de amarre.
– EN 12640	Puntos de amarre.
– EN 12642	Resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos.
– EN 12195-2	Cinchas de amarre de fibras sintéticas.
– EN 12195-3	Cadenas de amarre.
– EN 12195-4	Cables de acero de amarre.

Norma	Asunto
- ISO 1161, ISO 1496	Contenedor ISO.
- EN 283	Cajas móviles.
- EN 12641	Lonas.
- EUMOS 40511	Postes-Teleros.
- EUMOS 40509	Empaquetado para transporte.

II. Inspección de la sujeción de la carga.

1. Clasificación de las deficiencias.

Las deficiencias se clasificarán en una de las categorías siguientes:

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

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

2. Métodos de inspección.

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

3. Evaluación de las deficiencias.

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

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

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

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

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

Cuadro 1

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
A	El empaquetado para transporte no permite una sujeción adecuada de la carga.	A discreción del inspector.		
B	Una o más unidades de la carga no están colocadas correctamente.	A discreción del inspector.		
C	El vehículo no es adecuado para la carga que se transporta (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10).	A discreción del inspector.		
D	Defectos manifiestos de la superestructura del vehículo (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10).	A discreción del inspector.		
10	Idoneidad del vehículo.			
10.1	Pared frontal (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.1.1	Parte oxidada o deformada.		x	
	Parte fisurada que pone en peligro la integridad del compartimento de carga.			x
10.1.2	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.2	Paredes laterales (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.2.1	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras.		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan.			x
10.2.2	Resistencia insuficiente del soporte (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.2.3	Mal estado de los paneles de las paredes laterales.		x	
	Parte fisurada.			x
10.3	Pared posterior (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.3.1	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras.		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan.			x
10.3.2	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.4	Teleros (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.4.1	Parte oxidada o deformada, o amarre insuficiente al vehículo.		x	
	Parte fisurada; amarre al vehículo inestable.			x
10.4.2	Mala resistencia o diseño.		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.5	Puntos de amarre (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.5.1	Mal estado o diseño.		x	
	No pueden soportar las fuerzas de amarre necesarias.			x
10.5.2	Número insuficiente.		x	
	Número insuficiente para soportar las fuerzas de amarre necesarias.			x
10.6	Estructuras especiales exigidas (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.6.1	Mal estado, dañado.		x	
	Parte fisurada; no apta para soportar la fuerza de retención.			x
10.6.2	No apta para la carga transportada.		x	
	Ausente.			x

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
10.7	Suelo (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.7.1	Mal estado, dañado.		x	
	Parte fisurada; No apto para soportar carga.			x
10.7.2	Límite de carga insuficiente.		x	
	No apto para soportar carga.			x
20	Cierre, bloqueo y amarre directo.			
20.1	Amarre director de la carga (bloqueo).			
20.1.1	Demasiada distancia entre la carga y la parte frontal:			
20.1.1.1	Demasiada distancia con la pared frontal si se utiliza para la sujeción directa de la carga.		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.1.2	Demasiada distancia con las paredes laterales si se utilizan para la sujeción directa de la carga.		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.1.3	Demasiada distancia con la pared posterior si se utiliza para la sujeción directa de la carga.		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.2	Dispositivos de sujeción, como raíles de amarre, vigas de bloqueo, tablillas y cuñas en las paredes frontal, laterales y posterior.			
20.1.2.1	Fijación al vehículo inadecuada.	x		
	Fijación insuficiente.		x	
	No aptos para soportar las fuerzas de retención, flojos.			x
20.1.2.2	Sujeción inadecuada.	x		
	Sujeción insuficiente.		x	
	Totalmente ineficaces.			x
20.1.2.3	Equipo de sujeción poco adaptado.		x	
	Equipo de sujeción totalmente inadecuado.			x
20.1.2.4.	Método escogido para la sujeción del embalaje: subóptimo.		x	
	Método elegido totalmente inadecuado.			x
20.1.3	Sujeción directa con redes y lonas.			
20.1.3.1	Estado de las redes y de las lonas (falta la etiqueta/están dañadas pero pueden servir).	x		
	Dispositivos de retención de la carga dañados.		x	
	Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso.			x
20.1.3.2	Resistencia insuficiente de las redes y lonas.		x	
	Capacidad inferior a dos tercios de las fuerzas de retención requeridas.			x
20.1.3.3	Fijación insuficiente de las redes y lonas.		x	
	Fijación con una capacidad menor para soportar dos tercios de las fuerzas de retención requeridas.			x
20.1.3.4	Adecuación insuficiente de las redes y lonas para la sujeción de la carga.		x	
	Totalmente inadecuadas.			x
20.1.4	Separación y relleno de las unidades de carga o de los espacios libres.			
20.1.4.1	Inadecuación de la unidad de separación y relleno.		x	
	Separación o espacios libres demasiado amplios.			x
20.1.5	Amarre directo (horizontal, transversal, diagonal, con bucles o resortes).			
20.1.5.1	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x

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

ANEXO IV

(anverso)

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

1. Lugar de la inspección técnica en carretera
2. Fecha
3. Hora
4. Signo distintivo del país y número de matrícula del vehículo
5. Identificación del vehículo/número NIV
6. Categoría del vehículo
 - (a) N₂^(a) (3,5-12 toneladas)
 - (b) N₃^(a) (más de 12 toneladas)
 - (c) O₃^(a) (3,5-10 toneladas)
 - (d) O₄^(a) (más de 10 toneladas)
 - (e) M₂^(a) (> 9 plazas^(b), hasta 5 toneladas)
 - (f) M₃^(a) (> 9 plazas^(b), más de 5 toneladas)
 - (g) T5
 - (h) Otras categorías de vehículos
(especifíquese)
7. Lectura del cuentakilómetros en el momento de la inspección
8. Empresa que efectúa transporte
 - a) Nombre y dirección
 -
 - b) Número de la licencia comunitaria^(c) [Reglamentos (CE) nº 1072/2009 y nº 1073/2009]
9. Nombre del conductor

10. Elementos controlados

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

11. Resultados de la inspección:

Aprobado	<input type="checkbox"/>
Rechazado	<input type="checkbox"/>
Prohibición o restricción de la utilización del vehículo, que presenta deficiencias peligrosas	<input type="checkbox"/>

12. Varios/observaciones:

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

Firma:

Autoridad competente/funcionario o inspector

Conductor

.....

Notas:

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

(reverso)

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

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

ANEXO V

Modelo armonizado para los informes a la comisión

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

Se entregará:

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

Cuadro de síntesis de todas las inspecciones (iniciales y más minuciosas)

Categoría de los vehículos:	Estado miembro informante: por ejemplo Bélgica												Período de notificación		año [X]		a año [X+1]	
	N2		N3		M2		M3		O3		O4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes
Pais de matriculación																		
Bélgica																		
Bulgaria																		
República Checa																		
Dinamarca																		
Alemania																		
Estonia																		
Irlanda																		
Grecia																		
España																		
Francia																		
Croacia																		
Italia																		
Chipre																		

Categoría de los vehículos:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Pais de matriculación																		
Letonia																		
Lituania																		
Luxemburgo																		
Hungría																		
Malta																		
Países Bajos																		
Austria																		
Polonia																		
Portugal																		
Rumanía																		
Eslovenia																		
Eslovaquia																		
Finlandia																		
Suecia																		
Reino Unido																		
Albania																		
Andorra																		

Categoría de los vehículos:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
	Número de vehículos no inspeccionados	Número de vehículos no conformes (*)	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos conformes	
Pais de matriculación																		
Armenia																		
Azerbaiyán																		
Bielorrusia																		
Bosnia y Herzegovina																		
Georgia																		
Kazajistán																		
Liechtenstein																		
Mónaco																		
Montenegro																		
Noruega																		
República de Moldavia																		
Federación de Rusia																		
San Marino																		
Serbia																		
Suiza																		
Tayikistán																		
Turquía																		

Categoría de los vehículos:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
	Número de vehículos no inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados conformes	Número de vehículos no inspeccionados conformes	Número de vehículos inspeccionados conformes	Número de vehículos no inspeccionados conformes	Número de vehículos inspeccionados conformes	Número de vehículos no inspeccionados conformes	Número de vehículos inspeccionados conformes	Número de vehículos no inspeccionados conformes	Número de vehículos inspeccionados conformes	Número de vehículos no inspeccionados conformes	Número de vehículos inspeccionados conformes	Número de vehículos no inspeccionados conformes	Número de vehículos inspeccionados conformes	Número de vehículos no inspeccionados conformes	Número de vehículos inspeccionados conformes	Número de vehículos no inspeccionados conformes
Pais de matriculación																		
Turkmenistán																		
Ucrania																		
Uzbekistán																		
Antigua República Yugoslava de Macedonia																		
Otros terceros paises (especificuese)																		

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

Resultados de inspecciones más minuciosas

Estado miembro informante: por ejemplo a año

Bélgica Nombre del Estado miembro informante

País de matriculación: de: año [X]

[x+1] Nombre del país de matriculación de los vehículos

Categoría de los vehículos:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		T5		Otras categorías (opcional)		Total		
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	
Pormenores del defecto	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	
(0) Identificación																			
(1) Dispositivos de frenado																			
(2) Dirección																			
(3) Visibilidad																			
(4) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico																			
(5) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión																			

Categoría de los vehículos:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
(6) Chasis y elementos acoplados al chasis																		
(7) Equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad																		
(8) Emisiones contaminantes, incluidas las emisiones y el derrame de combustible o aceite																		
(9) Inspecciones adicionales para M2/M3																		
(10) Sujeción de la carga																		
Pormenores del defecto (adicional)																		
1.1.1																		
1.1.2																		
...																		
2.1.1																		
2.1.2																		
...																		

Categoría de los vehículos:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Número total de rechazos																		

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