DIRECTIVA 2009/40/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 6 de mayo de 2009

relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques

(versión refundida)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado [2],

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques [3], ha sido modificada de forma sustancial en varias ocasiones [4]. Con motivo de nuevas modificaciones de dicha Directiva, conviene, en aras de la claridad, proceder a la refundición de las disposiciones de dicha Directiva.

(2) En el marco de la política común de transportes, la circulación de determinados vehículos en el espacio comunitario debe desarrollarse en las mejores condiciones, tanto en el aspecto de la seguridad como en el de las condiciones de competencia entre transportistas de los diferentes Estados miembros.

(3) El incremento de la circulación viaria y el aumento de los peligros y de las molestias que resultan de ello, plantean a todos los Estados miembros problemas de seguridad de naturaleza y gravedad similares.

(4) La inspección que deba efectuarse durante el ciclo de utilización del vehículo, debe ser relativamente simple, rápida y barata.

(5) Por lo tanto, las normas y métodos mínimos comunitarios para la inspección técnica de los puntos que se enumeran en la presente Directiva deben definirse en directivas específicas.

(6) El progreso técnico exige la rápida adaptación de las normas y métodos de inspección establecidos en las directivas específicas y, para facilitar la aplicación de las medidas necesarias a tal fin, debe establecerse un procedimiento de estrecha colaboración entre los Estados miembros y la Comisión dentro de un Comité para la adaptación al progreso técnico de la Directiva relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques.

(7) Dadas las diferencias existentes entre los equipos y los métodos de prueba en la Comunidad, es difícil establecer valores en asuntos como el ajuste de la presión del aire y las secuencias de los dispositivos de frenado.

(8) Todos los afectados por la inspección de vehículos admiten que el método de inspección y, en particular, el hecho de que el vehículo se inspeccione estando total o parcialmente cargado o sin cargar, afecta al grado de confianza de los inspectores en la aptitud técnica del sistema de frenado.

(9) La prescripción de los valores de referencia de la fuerza de frenado para diversas situaciones de carga en relación con cada modelo de vehículo debe ayudar a restablecer esa confianza. La presente Directiva debe permitir la inspección de acuerdo con este régimen como una alternativa al control de los valores de eficacia mínima para cada categoría de vehículo.

(10) En cuanto a los sistemas de frenado, el ámbito de aplicación de la presente Directiva debe referirse principalmente a los vehículos que hayan sido homologados de acuerdo con lo establecido en la Directiva 71/320/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los dispositivos de frenado de determinadas categorías de vehículos a motor y de sus remolques [5], aunque se reconoce que determinados tipos de vehículos han sido aprobados según normas nacionales que pueden ser diferentes de las exigidas por dicha Directiva.

(11) Los Estados miembros podrán ampliar el ámbito de la inspección de los frenos para incluir vehículos o elementos de inspección excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

(12) Los Estados miembros podrán acentuar la severidad de la inspección de los frenos o aumentar la periodicidad de dicha inspección en cuanto a sistemas de frenado.

---

[1] DO C 224 de 30.8.2008, p. 66.

[2] Dictamen del Parlamento Europeo de 23 de septiembre de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 30 de marzo de 2009.

[3] DO L 46 de 17.2.1997, p. 1.

[4] Véase la parte A del anexo III.

[5] DO L 202 de 6.9.1971, p. 37.

(13) El propósito de la presente Directiva es que se mantenga un nivel moderado de emisiones de gases de escape durante toda la duración de la vida del vehículo y se garantice la retirada de la circulación de los vehículos muy contaminantes hasta que se realice su debido mantenimiento.

(14) Un ajuste defectuoso del motor y un mantenimiento insuficiente son perjudiciales para el motor y para el medio ambiente al incrementar la contaminación y el consumo de combustible. Es importante desarrollar transportes que respeten el medio ambiente.

(15) En el caso de los motores diésel (encendido por compresión), la medición de la opacidad de emisiones de humos de escape se tiene por un indicador suficiente del estado de mantenimiento del vehículo en lo que se refiere a emisiones.

(16) En el caso de los motores de gasolina (encendido por chispa), la medición de las emisiones de monóxido de carbono por el tubo de escape, con el motor al ralentí, se tiene por indicación suficiente del estado del mantenimiento del vehículo en lo que se refiere a emisiones.

(17) El porcentaje de vehículos rechazados con motivo del control de emisiones de gases de escape puede ser elevado para los vehículos que no son objeto de un mantenimiento regular.

(18) Para los vehículos con motor de gasolina cuya homologación exige que estén equipados con sistemas avanzados de control de emisiones, como son los catalizadores de circuito cerrado de tres vías por sonda lambda, la norma relativa al control periódico de sus emisiones será más severa que en el caso de los vehículos tradicionales.

(19) La Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor ([1]) prevé la introducción, a partir de 2000, de sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) en los vehículos a motor de gasolina y los vehículos comerciales ligeros, a fin de controlar el funcionamiento del sistema de control de las emisiones del vehículo en servicio. Asimismo, a partir de 2003, se exigirán sistemas DAB en los nuevos vehículos a motor diésel.

(20) Los Estados miembros podrán, si procede, excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva determinadas categorías de vehículos considerados de interés histórico. Podrán también establecer sus propias normas de inspección para dichos vehículos. No obstante, dichas normas no deberán ser más severas que aquellas según las cuales se diseñó originariamente el vehículo.

([1]) DO L 350 de 28.12.1998, p. 1.

(21) Hay disponibles sistemas sencillos de diagnóstico que las organizaciones de control pueden utilizar para comprobar la inmensa mayoría de los limitadores de velocidad instalados. En cuanto a los vehículos en los que no puedan utilizarse estos instrumentos de diagnóstico tan difundidos, las autoridades deberán bien utilizar los equipos puestos a disposición por el fabricante del vehículo bien prever la aceptación del certificado de prueba adecuado suministrado por el fabricante del vehículo o por su representante.

(22) Debe facilitarse la verificación periódica del funcionamiento correcto de los limitadores de velocidad de los vehículos equipados con el nuevo aparato de control (tacómetro digital) con arreglo al Reglamento (CE) nº 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3821/85, relativo al aparato de control en el sector del transporte por carretera, y la Directiva 88/599/CEE relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 ([2]). Desde el año 2003, los nuevos vehículos van equipados con dichos aparatos.

(23) Los requisitos técnicos de los taxis y ambulancias serán análogos a los exigidos para los vehículos de turismo. Los elementos por inspeccionar podrán ser similares aunque difiera la frecuencia de las inspecciones.

(24) Cada Estado miembro deberá velar, en su marco de competencia, por que la inspección técnica se realice metódicamente y siguiendo normas elevadas de calidad.

(25) La Comisión debe verificar la aplicación práctica de la presente Directiva.

(26) Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, la armonización de las reglas de inspección técnica para evitar distorsiones de la competencia entre los transportistas y garantizar que se realicen en los vehículos operaciones de reglaje y mantenimiento suficientes, no pueden ser alcanzados de manera adecuada por solos los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión de la acción, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(27) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([3]).

([2]) DO L 274 de 9.10.1998, p. 1.
([3]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(28) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que defina determinadas normas y métodos mínimos de inspección y los adapte al progreso técnico. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

(29) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional de las Directivas que figuran en la parte B del anexo III.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

1. En cada Estado miembro, los vehículos a motor matriculados en su territorio, así como sus remolques o semirremolques, deberán someterse a una inspección técnica periódica de conformidad con la presente Directiva.

2. Las categorías de vehículos que deben someterse a inspección, la periodicidad de la inspección técnica y los elementos de control obligatorios están indicados en los anexos I y II.

Artículo 2

La inspección técnica prevista en la presente Directiva será efectuada por el Estado o por un organismo público encargado por el Estado de este cometido o por organismos o establecimientos designados por el Estado y que actúen bajo su vigilancia directa, que podrán ser organismos privados debidamente autorizados para ello. En particular en los casos en que un establecimiento encargado de la inspección técnica se dedique también a la reparación de vehículos, los Estados miembros velarán encarecidamente por el mantenimiento de la objetividad y de la alta calidad de la inspección técnica.

Artículo 3

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas que consideren necesarias para que pueda probarse que el vehículo ha superado con éxito una inspección técnica y que cumple al menos las disposiciones de la presente Directiva.

Dichas medidas se comunicarán a los Estados miembros y a la Comisión.

2. Cada Estado miembro reconocerá, como si él mismo la hubiese expedido, la prueba expedida en otro Estado miembro de que un vehículo a motor matriculado en el territorio de este último, así como su remolque o semirremolque, ha superado con éxito una inspección técnica y cumple, al menos, las disposiciones de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros aplicarán los procedimientos adecuados para disponer, en la medida de lo posible, que el rendimiento de los frenos de los vehículos matriculados en su territorio cumplan en la medida de lo posible los requisitos establecidos en la presente Directiva.

CAPÍTULO II

EXCEPCIONES

Artículo 4

1. Los Estados miembros estarán facultados para excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva los vehículos de las fuerzas armadas, de las fuerzas de orden público y de los bomberos.

2. Los Estados miembros podrán, previa consulta a la Comisión, excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva o someter a disposiciones especiales determinados vehículos que presten servicio o se utilicen en condiciones excepcionales y vehículos que utilicen poco o no utilicen las vías públicas, o que estén temporalmente retirados de la circulación, así como los vehículos de un interés histórico fabricados antes del 1 de enero de 1960.

3. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán establecer sus propias normas de inspección para los vehículos considerados de interés histórico.

Artículo 5

No obstante lo dispuesto en los anexos I y II, los Estados miembros podrán:

a) adelantar la fecha de la primera inspección técnica obligatoria y, en su caso, exigir que se someta al vehículo a una inspección previa a su matriculación;

b) acortar el intervalo entre dos inspecciones técnicas obligatorias sucesivas;

c) hacer obligatoria la inspección técnica del equipo facultativo;

d) aumentar el número de elementos que deban controlarse;

e) extender la obligación de la inspección técnica periódica a otras categorías de vehículos;

f) prescribir pruebas especiales adicionales;

g) exigir a los vehículos matriculados en su territorio niveles mínimos de eficacia de frenado superiores a los especificados en el anexo II e incluir un control con cargas mayores que las especificadas en dicho anexo, siempre que esos requisitos no sean superiores a los de la homologación de tipo original.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 6

1. La Comisión adoptará las directivas específicas que sean necesarias para definir las normas y los métodos mínimos de inspección de los elementos que se enumeran en el anexo II, así como toda enmienda que resulte necesaria para adaptar estas normas y métodos al progreso técnico.

2. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 7, apartado 2.

Artículo 7

1. La Comisión estará asistida por un Comité para la adaptación al progreso técnico de la Directiva relativa a las inspecciones técnicas de los vehículos a motor y de sus remolques.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 8

A más tardar tres años después de la introducción de las inspecciones periódicas de los dispositivos de limitación de velocidad, la Comisión examinará si, a la luz de la experiencia adquirida, las pruebas fijadas son suficientes para detectar defectos o manipulaciones en dichos dispositivos y si procede modificar la reglamentación vigente.

Artículo 9

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

Artículo 10

Queda derogada la Directiva 96/96/CE, modificada por los actos indicados en la parte A del anexo III, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional de las Directivas que figuran en la parte B del anexo III.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

Artículo 11

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

Artículo 12

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 6 de mayo de 2009.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
H.-G. PÖTTERING	J. KOHOUT

ANEXO I

CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS SOMETIDOS A INSPECCIÓN TÉCNICA Y PERIODICIDAD DE LAS INSPECCIONES

Categorías de vehículos	Periodicidad de las inspecciones
1. Vehículos a motor destinados al transporte de personas que tengan más de ocho asientos además del asiento del conductor	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
2. Vehículos a motor destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada exceda de 3 500 kg	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
3. Remolques y semirremolques cuya masa máxima autorizada exceda de 3 500 kg	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
4. Taxis, ambulancias	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
5. Vehículos a motor con un mínimo de cuatro ruedas, destinados normalmente al transporte de mercancías por carretera, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3 500 kg, con excepción de los tractores y máquinas agrícolas	Cuatro años después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, cada dos años
6. Vehículos a motor con un mínimo de cuatro ruedas, destinados al transporte de personas, cuyo número de asientos, excluido el del conductor, no exceda de ocho	Cuatro años después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, cada dos años

ANEXO II

ELEMENTOS DE CONTROL OBLIGATORIO

La inspección se referirá al menos a los elementos enumerados a continuación, siempre que estos afecten al equipo obligatorio del vehículo sometido a inspección en el Estado miembro de que se trate.

Los controles citados en el presente anexo podrán realizarse visualmente sin desmontar los elementos del vehículo.

Si el vehículo presentara defectos en los elementos que se enumeran a continuación, las autoridades competentes de los Estados miembros adoptarán un procedimiento por el que se establecerán las condiciones en las que se autoriza a un vehículo a circular hasta que supere satisfactoriamente una nueva inspección técnica.

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 Y 6

1. **Dispositivos de frenado**

La inspección de los dispositivos de frenado del vehículo se referirá a los elementos siguientes. Los resultados obtenidos en la inspección de los dispositivos de frenado deberán corresponder, en la medida en que sea practicable, a las normas técnicas establecidas en la Directiva 71/320/CEE.

Elementos que se controlarán	*Causas de la no aceptación*
1.1. Estado mecánico y funcionamiento	
1.1.1. Vástago del pedal de freno	— demasiado ajustado — cojinete desgastado — desgaste/juego excesivos
1.1.2. Estado y carrera del pedal de dispositivo de frenado	— carrera de reserva excesiva o insuficiente — retorno del freno inadecuado — revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos	— tiempo excesivo de creación de presión atmosférica y vacío para el funcionamiento eficaz de los frenos — presión atmosférica y vacío insuficiente para permitir al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso) — pérdida de aire que provoque un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles
1.1.4. Indicador de baja presión o manómetro	— funcionamiento defectuoso o anormal del indicador de baja presión o del manómetro
1.1.5. Válvula de regulación del freno de mano	— rota o estropeada, excesivamente gastada — funcionamiento defectuoso de la válvula de regulación — mando inseguro del vástago de la válvula o válvula insegura — conexiones sueltas o pérdida del sistema — mal funcionamiento
1.1.6. Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento	— sujeción insuficiente del trinquete del freno de estacionamiento — desgaste excesivo del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete — recorrido excesivo de la palanca, índice de un ajuste incorrecto
1.1.7. Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores, etc.)	— estropeadas, pérdida de aire excesiva — descarga excesiva de aceite del compresor — fijación o soporte defectuoso — descarga de fluido hidráulico de frenos
1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque	— válvulas de aislamiento o válvulas de cierre automáticas defectuosas — montaje inseguro/inadecuado — pérdidas excesivas

Elementos que se controlarán	*Causas de la no aceptación*
1.1.9. Acumulador o depósito de presión	— estropeados, corroídos, con pérdidas — dispositivo de vaciado inoperante — montaje inseguro/inadecuado
1.1.10. Servofreno, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	— servofrenos defectuosos o ineficaces — cilindro de mando defectuoso o con pérdidas — cilindro de mando inseguro — cantidad insuficiente de líquido de frenos — ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando — chivato del líquido de frenos encendido o defectuoso — funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos
1.1.11. Tubos rígidos de los frenos	— riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura — pérdidas en los tubos o en las conexiones con los manguitos — dañados o excesivamente corroídos — colocación incorrecta
1.1.12. Tubos flexibles de los frenos	— riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura — estropeados, desgastados, demasiado cortos o retorcidos — pérdidas en los tubos flexibles o manguitos — engrosamiento de los tubos flexibles bajo presión — porosidad
1.1.13. Forros de los frenos	— desgaste excesivo — manchados (aceite, grasa, etc.)
1.1.14. Tambores y discos de los frenos	— desgaste y rayado excesivos, agrietados, inseguros o rotos — manchados (aceite, grasa, etc.) — placa posterior insegura
1.1.15. Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	— cables estropeados, enredados — desgaste o corrosión excesivos — uniones de cables o varillas inseguras — cableado defectuoso — cualquier restricción del funcionamiento libre del sistema de frenos — cualquier movimiento anormal de las palancas, varillas o conexiones que indique un desajuste o un desgaste excesivo
1.1.16. Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de ballesta) o cilindros hidráulicos de frenado	— agrietados o estropeados — pérdidas — montaje inseguro/inadecuado — corrosión excesiva — recorrido excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma — pérdida de la carcasa de protección contra el polvo o daños excesivos en la misma
1.1.17. Válvula sensora de carga	— conexión defectuosa — ajuste incorrecto — agarrotada, no funciona — ausente
1.1.18. Ajustadores de tensión automáticos	— agarrotamiento o movimiento anormal, índice de un desgaste excesivo o de un ajuste incorrecto — funcionamiento defectuoso

Elementos que se controlarán	*Causas de la no aceptación*
1.1.19. Sistema de desaceleración (si está instalado o se exige)	— conexiones o montaje inseguros — defectuosos
1.2. Rendimiento y eficacia del freno de servicio	
1.2.1. Rendimiento (incrementado progresivamente hasta el máximo esfuerzo)	— frenado inadecuado de una o más ruedas — frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje. En caso de que se controle el frenado en carretera, la desviación del vehículo de una línea recta resultará excesiva — progresión no gradual del frenado (agarre) — retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas — variación excesiva del esfuerzo de frenado debido a la deformación de los discos o a la ovalidad de los tambores
1.2.2. Eficacia	— una relación de frenado respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas, siempre que sea posible el cálculo, inferior a los valores siguientes: Eficacia mínima de frenado Categoría 1: 50 % [1] Categoría 2: 43 % [2] Categoría 3: 40 % [3] Categoría 4: 50 % Categoría 5: 45 % [4] Categoría 6: 50 % — o frenado inferior a los valores de referencia si estos están especificados por el fabricante del vehículo para el eje del vehículo de que se trate [5]
1.3. Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente)	
1.3.1. Rendimiento	— freno inoperante en un lado — frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje — progresión no gradual del frenado (agarre) — en el caso de los remolques, no funcionamiento del dispositivo de frenado automático
1.3.2. Eficacia	— para todas las categorías de vehículos, una relación de frenado inferior al 50 % [6] del rendimiento del freno de servicio indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas
1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento	
1.4.1. Rendimiento	— freno inoperante en un lado
1.4.2. Eficacia	— para todas las categorías de vehículos, la relación de frenado que sea mayor entre una relación de frenado inferior al 16 % respecto a la masa máxima autorizada y, en el caso de los vehículos a motor, una relación de frenado inferior al 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo
1.5. Rendimiento del dispositivo de desaceleración o del freno por compresión de aire	— progresión no gradual del rendimiento (dispositivo de desaceleración) — defectuoso

Elementos que se controlarán	*Causas de la no aceptación*
1.6. Dispositivo antibloqueo	— funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso antibloqueo — defectuoso

(1) El 48 % para los vehículos de la categoría 1 que no lleven ABS o cuyo tipo se haya homologado antes del 1 de octubre de 1991 (fecha de prohibición de la primera puesta en circulación sin la homologación europea de componente) (Directiva 71/320/CEE).
(2) El 45 % para los vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).
(3) El 43 % para los semirremolques y los remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).
(4) El 50 % para los vehículos de la categoría 5 matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).
(5) El valor de referencia para el eje del vehículo es el frenado (expresado en newtons) necesario para conseguir la fuerza de frenado mínima prescrita para el peso concreto que tenga el vehículo.
(6) Para los vehículos de las categorías 2 y 5, la eficacia mínima de freno secundario será de 2,2 m/s^2 (dado que no está regulada en la Directiva 71/320/CEE).

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
2. **Dirección y volante**	2. **Dirección**
2.1. Estado mecánico	2.1. Estado mecánico
2.2. Volante de dirección	2.2. Holguras de la dirección
2.3. Holguras de la dirección	2.3. Fijación del sistema de dirección
2.4. Cojinetes de ruedas	
3. **Visibilidad**	3. **Visibilidad**
3.1. Campo de visibilidad	3.1. Campo de visibilidad
3.2. Estado de las superficies acristaladas	3.2. Estado de las superficies acristaladas
3.3. Retrovisores	3.3. Retrovisores
3.4. Limpiaparabrisas	3.4. Limpiaparabrisas
3.5. Lavaparabrisas	3.5. Lavaparabrisas
4. **Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico**	4. **Equipo de iluminación**
4.1. Luces de carretera y luces de cruce	4.1. Luces de carretera y luces de cruce
4.1.1. Estado y funcionamiento	4.1.1. Estado y funcionamiento
4.1.2. Orientación	4.1.2. Orientación
4.1.3. Conmutación	4.1.3. Conmutación
4.1.4. Eficacia visual	
4.2. Luces de posición y luces de gálibo	4.2. Estado y funcionamiento, estado de los cristales protectores, color y eficacia visual de:

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
4.2.1. Estado y funcionamiento	4.2.1. Luces de posición
4.2.2. Color y eficacia visual	4.2.2. Luces de frenado
	4.2.3. Luces indicadoras de dirección
	4.2.4. Luces de marcha atrás
	4.2.5. Luces antiniebla
	4.2.6. Iluminación de la placa trasera de matrícula
	4.2.7. Catadióptricos
	4.2.8. Luces indicadoras de peligro
4.3. Luces de frenado	
4.3.1. Estado y funcionamiento	
4.3.2. Color y eficacia visual	
4.4. Luces indicadoras de dirección	
4.4.1. Estado y funcionamiento	
4.4.2. Color y eficacia visual	
4.4.3. Conmutación	
4.4.4. Cadencia de las pulsaciones	
4.5. Luces antiniebla delanteras y traseras	
4.5.1. Colocación	
4.5.2. Estado y funcionamiento	
4.5.3. Color y eficacia visual	
4.6. Luces de marcha atrás	
4.6.1. Estado y funcionamiento	
4.6.2. Color y eficacia visual	

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
4.7. Iluminación de la placa trasera de matrícula	
4.8. Catadióptricos — Estado y color	
4.9. Indicadores luminosos	
4.10. Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque	
4.11. Cableado eléctrico	
5. **Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión**	5. **Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión**
5.1. Ejes	5.1. Ejes
5.2. Ruedas y neumáticos	5.2. Ruedas y neumáticos
5.3. Suspensión	5.3. Suspensión
6. **Chasis y accesorios del chasis**	6. **Chasis y accesorios del chasis**
6.1. Chasis o bastidor y accesorios	6.1. Chasis o bastidor y accesorios
6.1.1. Estado general	6.1.1. Estado general
6.1.2. Tubos de escape y silenciadores	6.1.2. Tubos de escape y silenciadores
6.1.3. Depósitos y conductos del combustible	6.1.3. Depósitos y conductos del combustible
6.1.4. Características geométricas y estado del dispositivo trasero de protección, vehículos pesados	6.1.4. Soporte de la rueda de repuesto
6.1.5. Soporte de la rueda de repuesto	6.1.5. Seguridad del dispositivo de acoplamiento (en su caso)
6.1.6. Dispositivo de acoplamiento de los vehículos tractores, de los remolques y de los semirremolques	
6.2. Cabina y carrocería	6.2. Carrocería
6.2.1. Estado general	6.2.1. Estado general
6.2.2. Fijación	6.2.2. Puertas y cerraduras
6.2.3. Puertas y cerraduras	
6.2.4. Suelo	
6.2.5. Asiento del conductor	
6.2.6. Estribos	
7. **Equipos diversos**	7. **Equipos diversos**
7.1. Cinturones de seguridad	7.1. Fijación del asiento del conductor
7.2. Extintor	7.2. Fijación de la batería
7.3. Cerraduras y dispositivo antirrobo	7.3. Aparato productor de señales acústicas
7.4. Triángulo de señalización	7.4. Triángulo de señalización
7.5. Botiquín de urgencia	7.5. Cinturones de seguridad
7.5.1. Seguridad de montaje	7.5.2. Estado de los cinturones
7.5.3. Funcionamiento	
7.6. Calzo o calzos de rueda	
7.7. Aparato productor de señales acústicas	

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
7.8. Indicador de velocidad	
7.9. Tacógrafo (presencia y precintado): — comprobar, en su caso, la validez de la placa del tacógrafo, si así lo exige el Reglamento (CEE) nº 3821/85 (1) — comprobar, en caso de duda, que la circunferencia o la dimensión de la rueda coincida con los datos consignados en la placa del tacógrafo — cuando sea factible, comprobar que los precintos del tacógrafo y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra manipulación fraudulenta estén intactos	
7.10. Dispositivo de limitación de velocidad: — cuando sea posible, comprobar que esté instalado el dispositivo de limitación de velocidad, si así lo exige la Directiva 92/6/CEE (2) — comprobar la validez de la placa del dispositivo de limitación de velocidad — cuando sea factible, comprobar que los precintos del dispositivo de limitación de velocidad y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra manipulación fraudulenta estén intactos — cuando sea factible, comprobar que el dispositivo de limitación de velocidad impida que los vehículos mencionados en los artículos 2 y 3 de la Directiva 92/6/CEE superen los valores preceptivos	
8. **Ruidos ambientales**	8. **Ruidos ambientales**
8.1. Ruido	8.1. Ruido

(1) Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 8).
(2) Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 Y 6

8.2. Emisiones de gases de escape

8.2.1. Vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina):

a) Cuando las emisiones no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:

1. Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

2. Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

Después de un período razonable de calentamiento del motor (que tenga en cuenta las prescripciones del fabricante del vehículo), se medirá el contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape con el motor al ralentí (en vacío).

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape es el fijado por el fabricante del vehículo. Cuando no se disponga de este dato o las autoridades de control de los Estados miembros no lo utilicen como valor de referencia, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:

i) para vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha a partir de la cual los Estados miembros establecieron que los vehículos debían cumplir la Directiva 70/220/CEE (1) y el 1 de octubre de 1986: 4,5 % en vol.,

(1) Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 76 de 6.4.1970, p. 1).

ii) para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986: 3,5 % vol.

b) Cuando un sistema de control de emisiones avanzado controle las emisiones de gases de escape, tal como un convertidor catalítico de tres vías controlado por una sonda lambda:

1. Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

2. Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

3. Determinación de la eficiencia del sistema de control de emisiones del vehículo midiendo el valor lambda y el contenido de CO de los gases de escape de acuerdo con el punto 4 o con los procedimientos propuestos por los fabricantes y aprobados en el momento de la homologación. En cada una de las pruebas, el motor está sujeto a las recomendaciones del fabricante del vehículo.

4. Emisiones del tubo de escape. Valores límite.

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape es el fijado por el fabricante del vehículo.

Cuando no se disponga de este dato, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:

i) mediciones realizadas con el motor al ralentí:

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá superar 0,5 % vol. y, para los vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila A o la fila B del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, el contenido máximo autorizado de CO no deberá superar 0,3 % vol. Cuando no sea posible una adecuación a la Directiva 70/220/CEE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2002,

ii) medición al ralentí acelerado (en vacío), la velocidad del motor debe ser al menos igual a 2 000 m^{-1}.

Contenido de CO: máximo 0,3 % vol. y, para los vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila A o la fila B del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, el contenido máximo autorizado de CO no deberá superar 0,2 % vol. Cuando no sea posible una adecuación a la Directiva 70/220/CEE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2002.

Lambda: 1 ± 0,03 o según las especificaciones del fabricante,

iii) en cuanto a los vehículos de motor equipados con sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, los Estados miembros, como alternativa a la prueba especificada en el inciso i), podrán optar por comprobar el correcto funcionamiento del sistema de emisión a través de la lectura adecuada del mecanismo DAB y del control simultáneo del buen funcionamiento del sistema DAB.

8.2.2. Vehículos de motor equipados con motores de encendido por compresión (diésel)

a) Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión).

b) Preacondicionamiento del vehículo:

1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 5 de la letra d), solo podrá rechazarse un vehículo cuando haya sido preacondicionado de conformidad con los requisitos que se detallan a continuación:

i) el motor deberá estar totalmente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter motor medida por el nivel de radiación infrarroja debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor;

ii) el tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o un método equivalente.

c) Procedimiento de ensayo:

1. Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

2. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador.

3. 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.

4. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías 1 y 2 del anexo I, debe ser, de al menos, 2 segundos.

d) Valores límite:

1. El nivel de concentración no superará el nivel registrado en la placa prevista en la Directiva 72/306/CEE [1].

2. Si no se conoce este dato o si las autoridades competentes de los Estados miembros deciden no utilizarlo como referencia, el nivel de concentración no deberá superar el establecido por el fabricante o los valores límite del coeficiente de absorción, que serán los siguientes:

Coeficiente de absorción máximo para:

— motores diésel con aspiración natural = 2,5 m^{-1},

— motores diésel con turbocompresor = 3,0 m^{-1},

— se aplicará un límite de 1,5 m^{-1} a los siguientes vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en:

a) la fila B del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE (vehículos comerciales Diésel-Euro 4);

b) la fila B1 del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE [2] (vehículos industriales de transporte de mercancías Diésel-Euro 4);

c) la fila B2 del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE (vehículos industriales de transporte de mercancías Diésel-Euro 5);

d) la fila C del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE (vehículos industriales de transporte de mercancías VEM);

o los valores límite de modificaciones más recientes de la Directiva 70/220/CEE, o los valores límite de modificaciones más recientes de la Directiva 88/77/CEE, o los valores equivalentes cuando se utilice un tipo de aparato distinto de los usados para la homologación CE.

Cuando no sea posible una adecuación con el punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, o con el punto 6.2.1 de la Directiva 88/77/CEE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.

3. Estas disposiciones no serán aplicables a los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980.

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.

[1] Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diésel destinados a la propulsión de vehículos (DO L 190 de 20.8.1972, p. 1).

[2] Directiva 88/77/CEE del Consejo, de 3 de diciembre de 1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos (DO L 36 de 9.2.1988, p. 33).

5. A fin de evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán, no obstante lo dispuesto en el apartado 4 de la letra d) del punto 8.2.2, rechazar vehículos que hayan presentado valores sustancialmente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga (o equivalente) especificados en el inciso ii) del apartado 2 de la letra b) del punto 8.2.2. Igualmente, para evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán, no obstante lo dispuesto en el apartado 4 de la letra d) del punto 8.2.2, aprobar vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga (o equivalente) especificados en el inciso ii) del apartado 2 de la letra b) del punto 8.2.2.

8.2.3. Equipo de inspección

Las emisiones de los vehículos se analizarán con equipos diseñados para establecer con precisión si se han cumplido los valores preceptivos o indicados por el fabricante.

8.2.4. Cuando en el momento de la homologación CE, un tipo de vehículo no haya podido respetar los valores límite establecidos en la presente Directiva, los Estados miembros podrán fijar valores límite más altos para dicho tipo de vehículo, basándose en las pruebas que aporte el fabricante. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión, que a su vez informará a los demás Estados miembros.

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
8.3. Dispositivo antiparasitario de la radio	
9. **Ensayos suplementarios para los vehículos destinados al transporte público**	
9.1. Salida(s) de socorro (incluidos los martillos para romper los cristales), placas indicadoras de la salida o salidas de socorro	
9.2. Calefacción	
9.3. Aireación	
9.4. Disposición de los asientos	
9.5. Iluminación interior	
10. **Identificación del vehículo**	10. **Identificación del vehículo**
10.1. Placas de matrícula	10.1. Placas de matrícula
10.2. Número del chasis	10.2. Número del chasis

ANEXO III

PARTE A

Directiva derogada con sus modificaciones sucesivas

(contempladas en el artículo 10)

Directiva 96/96/CE del Consejo (DO L 46 de 17.2.1997, p. 1).	
Directiva 1999/52/CE de la Comisión (DO L 142 de 5.6.1999, p. 26).	
Directiva 2001/9/CE de la Comisión (DO L 48 de 17.2.2001, p. 18).	
Directiva 2001/11/CE de la Comisión (DO L 48 de 17.2.2001, p. 20).	
Directiva 2003/27/CE de la Comisión (DO L 90 de 8.4.2003, p. 41).	
Reglamento (CE) nº 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).	Únicamente el punto 68 del anexo III

PARTE B

Plazos de transposición al Derecho nacional

(contemplados en el artículo 10)

Actos	Plazo de transposición
96/96/CE	9 de marzo de 1998
1999/52/CE	30 de septiembre de 2000
2001/9/CE	9 de marzo de 2002
2001/11/CE	9 de marzo de 2003
2003/27/CE	1 de enero de 2004

ANEXO IV

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 96/96/CE	Presente Directiva
Artículos 1 a 4	Artículos 1 a 4
Artículo 5, frase introductoria	Artículo 5, frase introductoria
Artículo 5, incisos primero a séptimo	Artículo 5, letras a) a g)
Artículo 6	—
Artículo 7	Artículo 6, apartado 1
—	Artículo 6, apartado 2
Artículo 8, apartado 1	Artículo 7, apartado 1
Artículo 8, apartado 2, párrafo primero	Artículo 7, apartado 2
Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo	—
Artículo 8, apartado 3	—
Artículo 9, apartado 1	—
Artículo 9, apartado 2	Artículo 8
Artículo 10	—
Artículo 11, apartado 1	—
Artículo 11, apartado 2	Artículo 9
Artículo 11, apartado 3	—
—	Artículo 10
Artículo 12	Artículo 11
Artículo 13	Artículo 12
Anexos I-II	Anexos I-II
Anexos III-IV	—
—	Anexo III
—	Anexo IV