

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA I PER A LES ADMINISTRACIONS TERRITORIALS

6512 *Reial decret 563/2017, de 2 de juny, pel qual es regulen les inspeccions tècniques en carretera de vehicles comercials que circulen en territori espanyol.*

El Reial decret 957/2002, de 13 de setembre, pel qual es regulen les inspeccions tècniques a la carretera dels vehicles industrials que circulen en territori espanyol, regula les inspeccions a la carretera de vehicles industrials tant de transport de mercaderies com de viatgers, i incorpora al nostre ordenament jurídic la Directiva 2000/30/CE, de 6 de juny de 2000, relativa a les inspeccions tècniques a la carretera dels vehicles comercials que circulen a la Comunitat.

Aquesta normativa europea va ser modificada per la Directiva 2003/26/CE, de la Comissió, de 3 d'abril de 2003, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 2000/30/CE del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa als dispositius de limitació de velocitat i les emissions de gasos d'escapament dels vehicles comercials, i per la Directiva 2010/47/UE, de la Comissió de 5 de juliol de 2010, per a la seva adaptació al progrés tècnic.

Totes dues modificacions es van incorporar al nostre ordenament jurídic mitjançant el Reial decret 122/2004, de 23 de gener, que va modificar l'esmentat Reial decret 957/2002, de 13 de setembre, per tal d'incorporar una revisió dels valors límit d'emissió aplicables en les inspeccions i incloure la inspecció funcional dels dispositius de limitació de velocitat, així com per l'Ordre IET/557/2012, de 14 de març, per la qual s'actualitzen els annexos de l'esmentat Reial decret 957/2002, de 13 de setembre.

El maig de 2014 va entrar en vigor la Directiva 2014/47/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques a la carretera de vehicles comercials que circulen a la Unió Europea, la qual deroga la Directiva 2000/30/CE, amb efectes a partir del 20 de maig de 2018. Aquesta nova Directiva actualitza el règim d'inspeccions tècniques a la carretera, i incorpora les normes previstes a la Recomanació 2010/379/UE, de la Comissió, de 5 de juliol de 2010, sobre l'avaluació de risc de les deficiències detectades durant les inspeccions tècniques a la carretera dels vehicles industrials de conformitat amb la Directiva 2000/30/CE, del Parlament Europeu i del Consell.

El seu objectiu és millorar les condicions de seguretat a les vies de trànsit de la Unió Europea, prenent com a base l'establiment d'uns requisits mínims comuns que se sustentin en l'harmonització de les normatives existents en l'actualitat en els diferents estats membres, el fonament de les quals rau en la política de transports i de seguretat viària de la Unió Europea, en concret en el Llibre blanc de transports i en el Programa d'acció europeu de seguretat viària atès que fixen la meta d'aconseguir reduir el nombre de víctimes mortals a les carreteres de la Unió Europea per a 2020 en relació amb les dades d'accidentalitat registrades el 2011, tot això sota la perspectiva de la «visió zero» que consisteix en el fet que la Unió Europea s'aproximi, d'aquí al 2050, a la meta de «zero morts» en el transport per carretera.

Per assolir aquest fi es confia en el fet que la tecnologia dels vehicles contribueixi de manera notable a aconseguir uns nivells més elevats de seguretat en el transport per carretera. Aquest fet exigeix que per part dels estats membres s'estableixin uns controls més estrictes i aleatoris per tal de garantir que els vehicles que circulen per les carreteres nacionals compleixen la legislació vigent en relació amb l'estat d'aquells, tot això amb la seguretat que el compliment de la normativa no només ha de permetre millorar la seguretat viària sinó que també ha de reduir les emissions contaminants i ha d'evitar la possible

existència d'una competència deslleial en el si del transport per carretera, i ha de contribuir d'aquesta manera a un transport i una mobilitat segura, sostenible i sense perturbacions.

La inspecció tècnica de vehicles forma part d'un règim dissenyat per garantir que els vehicles estiguin en bones condicions des del punt de vista de la seguretat i el medi ambient durant el seu ús.

Aquest règim ha d'incloure la inspecció tècnica periòdica dels vehicles i, com a complementàries, les inspeccions tècniques a la carretera amb caràcter aleatori dels vehicles utilitzats per a activitats de transport comercial per les vies esmentades, per garantir que els vehicles estan en bones condicions per circular. Durant el període 2009-2010, més de 350.000 vehicles sotmesos a inspeccions tècniques a la carretera en tota la Unió Europea van haver de ser immobilitzats perquè no complien els requisits exigits per a la seva circulació.

Per evitar una càrrega i uns costos administratius innecessaris i reforçar l'eficàcia de les inspeccions, s'han d'inspeccionar prioritàriament els vehicles explotats per empreses que no compleixen les normes de seguretat i protecció del medi ambient, i recompensar els vehicles de transportistes responsables i preocupats per la seguretat i els vehicles el manteniment dels quals sigui correcte, sotmetent-los a inspeccions a la carretera menys freqüents.

La selecció de vehicles per a inspeccions tècniques a la carretera basada en el perfil de risc dels operadors ha de resultar una eina útil als efectes de controlar millor i amb més freqüència les empreses d'alt risc. Amb aquesta finalitat les inspeccions tècniques a la carretera s'han de basar en un sistema de classificació de riscos, que inclogui la informació relativa al nombre i la gravetat de les deficiències detectades en els vehicles.

Les inspeccions tècniques a la carretera han de consistir en una inspecció inicial i a continuació, si és necessari, una altra de més minuciosa, que es pot dur a terme per unitats mòbils d'inspecció o bé a les estacions fixes ITV més pròximes.

En aquest sentit, el recurs a unitats mòbils d'inspecció, d'una banda, permet reduir els costos de les operadores, i de l'altra, permet assegurar que els vehicles que circulen per les carreteres nacionals compleixen els requisits que fixa la normativa sectorial existent, la qual cosa afavoreix la millora de la seguretat de tots els usuaris de les vies.

Un altre punt fonamental sobre el qual s'ha d'incidir es refereix a la subjecció correcta de la càrrega, atès que es considera un aspecte essencial per a la seguretat viària, la disposició de la qual ha de garantir que queda perfectament impedita a qualsevol moviment derivat dels propis del vehicle en el qual va transportada, així com complir el que hi ha previst quant a la disposició de la càrrega a l'article 14 del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre.

Segons el que s'ha exposat, a través d'aquest Reial decret es procedeix a incorporar al nostre ordenament intern l'esmentada Directiva 2014/47/UE del Parlament Europeu i del Consell de 3 d'abril de 2014.

El capítol I es dedica al seu objecte i àmbit d'aplicació, i inclou una relació de les definicions necessàries per a la interpretació correcta del text.

El capítol II estableix el règim d'inspecció tècnica a la carretera i distingeix entre les inspeccions tècniques inicials i les inspeccions tècniques més minucioses.

Com a novetats s'ha de destacar, d'una banda, que es fixa un nombre mínim d'inspeccions tècniques inicials tant de vehicles matriculats a Espanya com en altres estats membres, que ve determinat per un percentatge representatiu dels vehicles matriculats a Espanya, de manera que contribueixi significativament al compliment de l'objectiu europeu que cada any el nombre total d'inspeccions tècniques inicials a la carretera a la Unió Europea correspongui, com a mínim, al 5% del nombre total dels vehicles que estiguin matriculats en els estats membres.

I, de l'altra, la implantació d'un sistema de classificació de riscos, per definir les empreses operadores del transport per carretera que tenen un mal historial quant al compliment del que exigeix la normativa tant d'inspeccions tècniques periòdiques com a la carretera. Aquesta classificació es pot utilitzar per controlar de manera més estricta i amb més freqüència les empreses classificades de risc alt, tot això amb la finalitat d'assegurar que el transport es fa de la manera més sostenible, segura, competitiva i pels operadors més conscienciats amb les normes de seguretat viària i amb el respecte al medi ambient.

El capítol III es refereix als procediments d'inspecció i regula, entre altres aspectes, l'objecte de les inspeccions tècniques a la carretera, amb una referència especial a la inspecció de la subjecció de la càrrega, una de les novetats en aquesta matèria, així com les classes de deficiències que es puguin detectar en funció de la seva gravetat i el seguiment al qual s'han de sotmetre als efectes de solucionar-les.

També s'enumera la informació que s'ha d'obtenir resultat d'una inspecció tècnica inicial, així com els models d'informes que s'han d'emetre a les inspeccions tècniques més minucioses tal i com es recullen a l'annex IV. Igualment es determinen les comunicacions que s'han d'efectuar a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit en relació amb les inspeccions efectuades, el qual es designa punt de contacte com a responsable d'assegurar la recopilació, la coordinació, la custòdia i l'intercanvi d'informació en els termes previstos a la Directiva objecte de transposició.

Finalment, el capítol IV es remet a la normativa aplicable en matèria sancionadora, determina el responsable de mantenir el vehicle en condicions aptes, i estableix els subjectes que tenen la condició d'inspector.

Aquest Reial decret ha rebut l'informe del Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible d'acord amb l'article 8.5 d) del text refós de la Llei de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre. A més, s'ha sotmès al tràmit d'audiència d'acord amb el que preveu l'article 26.6 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern.

En virtut d'això, a proposta dels ministres de l'Interior i d'Economia, Indústria i Competitivitat, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 2 de juny de 2017,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

L'objecte d'aquest Reial decret és regular les condicions en què s'han d'efectuar les inspeccions tècniques a la carretera dels vehicles comercials que circulin en el territori nacional, independentment del seu Estat de matriculació, amb la finalitat de millorar la seguretat viària i el medi ambient.

Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

Aquest Reial decret és aplicable als vehicles comercials que circulen pel territori espanyol, independentment de l'Estat en què s'hagin matriculat, amb una velocitat nominal superior a 25 km/h, pertanyents a les categories següents, definides segons el que estipulen la Directiva 2007/46/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de setembre de 2007, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles, i incorporada a l'ordenament jurídic espanyol pel Reial decret 866/2010, de 2 de juliol, pel qual es regula la tramitació de les reformes de vehicles, el Reglament (UE) núm. 167/2013, del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de febrer de 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles agrícoles o forestals, i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles, i en el que aquestes no preveuen, el Reial decret 750/2010, de 4 de juny, pel qual es regulen els procediments d'homologació de vehicles de motor i els seus remolcs, màquines autopropulsades o remolcades, vehicles agrícoles, així com de sistemes, parts i peces d'aquests vehicles:

a) Vehicles de motor dissenyats i fabricats principalment per al transport de persones i els seus equipatges, amb més de vuit places a més de la del conductor – vehicles de les categories M_2 i M_3 .

- b) Vehicles de motor dissenyats i fabricats principalment per al transport de mercaderies, amb una massa màxima superior a 3,5 tones – vehicles de les categories N2 i N3.
- c) Remolcs dissenyats i fabricats per al transport de mercaderies o de persones, així com per a l'allotjament de persones, amb una massa màxima superior a 3,5 tones – vehicles de les categories O3 i O4.
- d) Tractors de rodes de la categoria T amb una velocitat nominal màxima superior a 40 km/h, utilitzats principalment en vies públiques per al transport comercial per carretera.
- e) Vehicles comercials lleugers de la categoria N1 amb un pes inferior a 3,5 tones dins dels controls i inspeccions que es puguin efectuar a aquest tipus de vehicles.

Article 3. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret s'entén per:

1. «Càrrega»: totes les mercaderies que normalment es transportarien en o sobre la part del vehicle dissenyada per suportar una càrrega i que no hi estiguin fixades de manera permanent, inclosos els objectes transportats pel vehicle en portacàrregues com ara calaixos, caixes mòbils o contenidors.
2. «Vehicle comercial»: un vehicle de motor i el seu remolc o semiremolc, utilitzat principalment per transportar mercaderies o passatgers amb fins comercials, com el transport per compte d'altri o el transport per compte propi, o altres fins professionals.
3. «Vehicle matriculat en un Estat membre»: vehicle matriculat o posat en circulació en un Estat membre.
4. «Inspecció tècnica a la carretera»: la inspecció tècnica no anunciada, i per tant inesperada, d'un vehicle comercial que circuli en el territori nacional, efectuada a la via pública per l'autoritat competent en matèria de trànsit o sota la seva supervisió.
5. «Empresa»: persona física o jurídica que transporta viatgers o mercaderies amb fins comercials.
6. «Certificat d'inspecció tècnica»: un certificat de la inspecció tècnica expedit per l'autoritat competent o el centre d'inspecció que conté els resultats de la inspecció tècnica.
7. «Inspector»: els membres de les forces i cossos de seguretat, pel que fa a les inspeccions tècniques inicials, i les persones que compleixin la qualificació tècnica necessària per portar a terme inspeccions tècniques més minucioses, d'acord amb el que preveuen les normes aplicables a les inspeccions tècniques de vehicles.
8. «Deficiències»: fallades tècniques i altres incompliments detectats durant una inspecció tècnica a la carretera.
9. «Unitat mòbil d'inspecció»: un sistema transportable de l'equip d'inspecció necessari per efectuar inspeccions tècniques més minucioses a la carretera i que disposa d'inspectors competents per efectuar inspeccions tècniques més minucioses a la carretera.

CAPÍTOL II

Règim d'inspecció tècnica a la carretera

Article 4. *Règim d'inspecció tècnica a la carretera.*

El règim d'inspecció tècnica a la carretera consisteix en inspeccions tècniques inicials a la carretera, i inspeccions tècniques més minucioses a la carretera, com estableix l'article 8.1 i 3, respectivament.

Article 5. *Percentatge de vehicles per inspeccionar.*

El nombre total d'inspeccions tècniques inicials a la carretera de vehicles comercials que defineix l'article 2.a), b) i c), tant de vehicles matriculats a Espanya com en altres estats membres, és respecte a un percentatge representatiu dels vehicles matriculats a Espanya, de manera que contribueixi significativament al compliment de l'objectiu europeu que cada any el nombre total d'inspeccions tècniques inicials a la carretera a la Unió

Europea correspongui, com a mínim, al 5% del nombre total dels vehicles que estiguin matriculats en els estats membres.

Article 6. *Sistema de classificació de riscos.*

1. Respecte dels vehicles esmentats a l'article 2.a), b) i c), s'estableix un sistema de classificació de riscos segons defineix l'annex I d'aquest Reial decret, al qual s'ha d'incorporar la informació que estableix l'annex II i, quan sigui aplicable, la que conté l'annex III, relativa al nombre i la gravetat de les deficiències detectades en vehicles explotats per cada empresa.

2. Per a l'atribució de perfils de risc a les empreses, s'apliquen els criteris previstos a l'annex I. Aquesta informació es pot utilitzar per controlar de manera més estricta i amb més freqüència les empreses amb una classificació de risc alt. Aquest sistema de classificació de riscos el gestiona l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit.

3. La informació rebuda dels restants estats membres sobre el resultat de les inspeccions a la carretera de vehicles matriculats a Espanya s'ha d'incorporar en el Registre de vehicles, als efectes de la seva aplicació a la classificació de riscos.

CAPÍTOL III

Procediments d'inspecció

Article 7. *Selecció dels vehicles que s'han de sotmetre a una inspecció tècnica inicial a la carretera.*

1. En el cas d'efectuar una inspecció tècnica inicial a la carretera, en la selecció es pot donar prioritat als explotats per empreses amb un perfil de risc alt d'acord amb el sistema de classificació de riscos definit a l'article 6.

2. També es poden seleccionar per a inspecció altres vehicles a l'atzar o si se sospita que presenten un risc per a la seguretat viària o el medi ambient.

3. Les inspeccions tècniques a la carretera s'han de portar a terme sense discriminació per motius de nacionalitat del conductor o del país de matriculació o de posada en circulació del vehicle industrial, i tenint en compte la necessitat de reduir al mínim els costos i els retards ocasionats als conductors i a les empreses.

Article 8. *Objecte de les inspeccions tècniques a la carretera i mètodes aplicats.*

1. En la inspecció tècnica inicial a la carretera d'un vehicle, l'inspector:

a) Ha de comprovar l'últim certificat d'inspecció tècnica periòdica i l'informe d'inspecció tècnica a la carretera, si estan disponibles, o justificants electrònics d'aquests, que s'han de conservar a bord del vehicle. En particular, per als vehicles matriculats o posats en circulació en un Estat membre de la Unió Europea, s'ha de verificar l'existència del comprovant que el vehicle comercial ha estat sotmès a la inspecció tècnica periòdica obligatòria d'acord amb la seva normativa reguladora.

b) Pot efectuar una inspecció visual de l'estat tècnic del vehicle.

c) Pot efectuar una inspecció visual de la subjecció de la càrrega del vehicle de conformitat amb l'article 11.

d) Pot efectuar controls tècnics per qualsevol mètode que es consideri apropiat. Aquests controls tècnics es poden efectuar per justificar una decisió de sotmetre el vehicle a una inspecció tècnica més minuciosa a la carretera o per sol·licitar que se solucionin sense demora les deficiències, de conformitat amb el que estableix l'article 12, apartat 1.

Si a l'informe de la inspecció tècnica a la carretera anterior s'han consignat deficiències, l'inspector ha de verificar si s'han solucionat.

2. Sobre la base dels resultats de la inspecció tècnica inicial, l'inspector ha de decidir si el vehicle o el seu remolc s'han de sotmetre a una inspecció tècnica més minuciosa a la carretera.

3. Les inspeccions tècniques més minucioses a la carretera han de cobrir els elements enumerats a l'annex II que es considerin necessaris i pertinents en funció de la inspecció tècnica inicial efectuada i han de tenir en compte, en particular, la seguretat de frens, pneumàtics, rodes, xassís i emissions contaminants, així com els mètodes recomanats per a la inspecció d'aquests elements.

Les esmentades inspeccions tècniques més minucioses s'han d'efectuar segons els procediments d'inspecció aplicables a cadascun dels elements a inspeccionar de l'annex II, previstos a la reglamentació d'inspecció tècnica de vehicles.

4. Si en el certificat d'inspecció tècnica o a l'informe d'inspecció a la carretera s'indica que, al llarg dels tres mesos precedents, s'ha inspeccionat un dels elements enumerats a l'annex II, aquest punt no s'ha de tornar a inspeccionar, excepte si això està justificat, en particular, a causa d'una deficiència evident o a una no-conformitat manifesta.

Article 9. *Instal·lacions d'inspecció.*

1. Les inspeccions tècniques més minucioses a la carretera s'han de portar a terme utilitzant una unitat mòbil o s'han de fer, tan aviat com sigui possible, en una de les estacions ITV fixes més properes, en funció de la disponibilitat de mitjans i l'abast de la inspecció.

2. Les unitats mòbils d'inspecció han d'estar proveïdes de l'equip adequat per efectuar una inspecció tècnica més minuciosa a la carretera, inclòs l'equip necessari per avaluar l'estat dels frens i l'eficiència de frenada, la direcció, la suspensió i les emissions contaminants del vehicle, segons sigui necessari.

3. Quan les unitats mòbils d'inspecció no estiguin proveïdes de l'equip necessari per inspeccionar algun element indicat en una inspecció tècnica inicial, o quan no hi hagi unitats mòbils d'inspecció, el vehicle s'ha de dirigir a una estació fixa ITV on es pugui procedir a una inspecció tècnica més minuciosa.

Article 10. *Avaluació de les deficiències.*

1. En relació amb cadascun dels elements objecte d'inspecció, a l'annex II es defineix una llista de possibles deficiències, juntament amb la seva categoria de gravetat, que s'han d'utilitzar a les inspeccions tècniques a la carretera.

2. Les deficiències detectades durant les inspeccions tècniques a la carretera dels vehicles s'han de classificar en una de les categories següents:

a) deficiències tècniques lleus, que no tenen un efecte significatiu en la seguretat del vehicle ni impacte en el medi ambient, i altres incompliments lleus.

b) deficiències greus, que poden perjudicar la seguretat del vehicle o tenir un impacte en el medi ambient o posar en perill altres usuaris de la carretera, així com altres incompliments més importants.

c) deficiències perilloses, que creen un risc immediat i directe per a la seguretat viària o que tenen un impacte en el medi ambient.

3. Un vehicle que presenti deficiències dins de més d'una de les categories a què es refereix l'apartat 2 s'ha de classificar en la categoria corresponent a la deficiència més greu. Un vehicle que presenti deficiències greus en les matèries d'inspecció de les quals s'enumeren en l'àmbit de la inspecció tècnica a la carretera a què es refereix l'annex II, punt 1, es pot classificar en la categoria de gravetat superior si es considera que l'efecte combinat d'aquestes deficiències constitueix un risc més elevat per a la seguretat viària.

Article 11. *Inspecció de la subjecció de la càrrega.*

1. Durant una inspecció a la carretera es pot sotmetre un vehicle a inspecció de la subjecció de la seva càrrega d'acord amb el que disposa l'annex III, a fi de comprovar que la càrrega està subjecta de manera que no interfereixi amb la conducció segura, ni suposi un risc per a la vida, la salut, la propietat o el medi ambient. Es poden efectuar inspeccions per comprovar que en totes les situacions de funcionament del vehicle, incloses les situacions d'emergència i les maniobres d'arrencada costa amunt:

- a) El canvi de posició de les càrregues entre si, contra les parets o les superfícies del vehicle sigui mínim.
- b) Les càrregues no puguin sortir de l'espai de càrrega ni desplaçar-se fora de la superfície de càrrega.

2. Així mateix, es poden aplicar els procediments de seguiment de les deficiències greus o perilloses que preveu l'article 12 en relació amb la subjecció de la càrrega.

Article 12. *Seguiment de les deficiències greus o perilloses.*

1. Com a norma general, qualsevol deficiència greu o perillosa detectada en una inspecció tècnica inicial o en una inspecció tècnica més minuciosa s'ha de solucionar abans que el vehicle pugui tornar a circular per les vies públiques.

2. Si el vehicle està matriculat a Espanya, els inspectors poden decidir sotmetre'l a una inspecció tècnica en una estació fixa ITV en un termini de 15 dies hàbils i l'abast de la qual l'ha de definir l'inspector que la prescriu en funció de les deficiències detectades en la inspecció tècnica a la carretera a la qual, prèviament, hagi estat sotmès el vehicle. Si el vehicle està matriculat en un altre Estat membre, el punt de contacte pot sol·licitar a l'autoritat competent d'aquest altre Estat membre que sotmeti el vehicle a una nova inspecció tècnica. Quan es detectin deficiències greus o perilloses en un vehicle matriculat fora de la Unió Europea, el punt de contacte pot decidir informar l'autoritat competent del país de matriculació del vehicle.

3. Les forces i cossos de seguretat poden procedir a immobilitzar el vehicle en els casos que preveu l'article 104 del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, quan presenti deficiències que constitueixin un risc especialment greu per a la seguretat viària. Si les deficiències detectades suposen un risc directe per a la seguretat viària es pot disposar el seu trasllat fins a un taller pròxim, ja sigui per mitjans propis o per mitjans aliens. Si les deficiències no requereixen una resolució immediata, s'ha d'efectuar una reparació del vehicle per corregir aquestes deficiències i sotmetre's a una nova inspecció en el termini de 15 dies hàbils.

4. En tot cas, els agents de l'autoritat han de notificar a través del corresponent butlletí de denúncia la infracció detectada, de manera que quedi constància al seu titular o conductor, si s'escau, de l'expressa prohibició de circular amb aquest vehicle.

Article 13. *Despeses d'inspecció.*

1. Quan en una inspecció tècnica més minuciosa es detectin deficiències, de manera tal que sigui necessària una inspecció posterior en una estació fixa ITV, s'han d'abonar les tarifes i taxes corresponents.

2. En cas que, després de la realització d'aquestes inspeccions més minucioses, s'acrediti que la deficiència és constitutiva d'una infracció, totes les despeses derivades d'aquelles, incloent-hi, si s'escau, les d'immobilització, trasllat i dipòsit, són a compte del titular o arrendatari a llarg termini del vehicle.

Article 14. *Informes de les inspeccions i base de dades de les inspeccions tècniques a la carretera.*

1. Respecte de cada inspecció tècnica inicial a la carretera s'ha d'incloure la informació següent:

- a) El país de matriculació del vehicle.
- b) La categoria de vehicle.
- c) El resultat de la inspecció tècnica a la carretera inicial.

2. Respecte a cada inspecció tècnica més minuciosa a la carretera, l'inspector ha de redactar un informe d'acord amb el que disposa l'annex IV, el qual ha de ser signat per l'inspector que l'hagi portat a terme i l'autoritat de trànsit competent. El conductor del vehicle inspeccionat ha de rebre una còpia de l'informe d'inspecció.

Article 15. *Comunicacions.*

1. Amb una periodicitat mensual s'han de remetre a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit les dades relatives al nombre de vehicles comercials inspeccionats a la carretera, classificats per categories i per país de matriculació, així com els punts controlats i les deficiències trobades d'acord amb els models que preveu l'annex V, als efectes de comunicar a la Comissió Europea la informació corresponent.

2. Així mateix, en el cas de vehicles matriculats en un altre Estat membre, s'han de remetre els informes de les deficiències que donin lloc a la prohibició de circular d'acord amb el que preveu l'article 12, amb la finalitat que el Ministeri de l'Interior ho comuniqui a les autoritats competents de l'esmentat Estat membre i, si s'escau, sol·liciti l'adopció de mesures complementàries.

3. Les estacions fixes ITV que hagin efectuat la inspecció del vehicle a què es refereix l'apartat 1 han de remetre, en el termini de deu dies següents a aquesta, l'informe corresponent a la Prefectura Provincial de Trànsit corresponent a la província on s'hagi efectuat la inspecció tècnica del vehicle.

4. De conformitat amb la legislació aplicable en matèria de protecció de dades, s'ha de conservar aquesta informació almenys durant els trenta-sis mesos següents a la data de la seva recepció.

5. Es designa com a punt de contacte als efectes que recull la Directiva 2014/47/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques a la carretera de vehicles comercials que circulen a la Unió i per la qual es deroga la Directiva 2000/30/CE, l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, dependent del Ministeri de l'Interior, que és responsable de:

- a) La recopilació i custòdia de la informació referida a les inspeccions tècniques a la carretera de vehicles comercials que circulen en territori espanyol.
- b) La informació relacionada amb els resultats de les inspeccions efectuades sobre vehicles matriculats a Espanya, la qual es gestiona en el Registre general de vehicles.
- c) La coordinació amb els punts de contacte designats pels altres estats membres en relació amb les mesures adoptades d'acord amb l'article 12 d'aquest Reial decret.
- d) La coordinació amb altres estats membres per a la realització d'activitats concertades d'inspecció a la carretera.
- e) La transmissió a la Comissió Europea de les dades a què es refereix el primer punt d'aquest article.
- f) Assegurar, si escau, qualsevol altre intercanvi d'informació i assistència amb els punts de contacte d'altres estats membres.

CAPÍTOL IV

Règim sancionador

Article 16. *Règim sancionador.*

1. El règim de sancions que sigui procedent aplicar quan no es respectin els requisits tècnics controlats és el que estableix la legislació sobre trànsit i seguretat viària corresponent en funció del marc competencial corresponent, o, si s'escau, la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.

2. Les mesures cautelars que es puguin acordar i, en concret, quan es refereixin a la immobilització del vehicle, s'han d'ajustar al que estableix l'article 104 i següents de l'esmentat text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

Article 17. *Responsabilitats.*

1. El titular de l'autorització administrativa per circular i, si s'escau, l'arrendatari a llarg termini del vehicle són responsables de mantenir el vehicle en condicions aptes per a la circulació, sense perjudici de la responsabilitat dels seus conductors.

2. El titular o l'arrendatari a llarg termini del vehicle i els conductors d'un vehicle sotmès a una inspecció tècnica a la carretera han de cooperar amb els inspectors i facilitar l'accés al vehicle, a les seves parts i a tota la documentació pertinent a fins de la inspecció.

Article 18. *Inspectors.*

1. En l'exercici de les funcions que els atribueix la Llei orgànica 2/1986, de 13 de març, de forces i cossos de seguretat, i pel que fa a les inspeccions tècniques inicials a la carretera, els membres de les forces i cossos de seguretat tenen la condició d'inspector.

2. Les inspeccions tècniques més minucioses a la carretera que es duguin a terme en unitats mòbils d'inspecció han d'efectuar-les sota la direcció de l'autoritat competent en matèria de trànsit personal que compleixi els mateixos requisits que els que preveu la normativa per a la inspecció tècnica de vehicles a efectuar en estacions fixes ITV, en compliment amb els requisits que exigeix la normativa reguladora sobre instal·lació i funcionament.

3. A l'hora d'efectuar una inspecció tècnica a la carretera, els inspectors no han de tenir cap conflicte d'interessos que pugui influir en la imparcialitat i l'objectivitat de la seva decisió.

4. La remuneració dels inspectors no ha de tenir relació directa amb el resultat de les inspeccions tècniques inicials o les inspeccions tècniques més minucioses a la carretera.

Disposició addicional primera. *Normativa reguladora de les inspeccions tècniques de vehicles.*

El que preveu aquest Reial decret s'ha d'entendre sense perjudici del que estableix la normativa reguladora de les inspeccions tècniques de vehicles.

Disposició addicional segona. *Vehicles de les Forces Armades i de les forces i cossos de seguretat.*

Les inspeccions tècniques dels vehicles pertanyents a les Forces Armades i a les forces i cossos de seguretat es regeixen per la seva pròpia normativa, en cas que en disposin.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret 957/2002, de 13 de setembre, pel qual es regulen les inspeccions tècniques a la carretera dels vehicles industrials que circulen en territori espanyol, i l'Ordre INT/316/2003, de 13 de febrer, sobre inspeccions tècniques a la carretera de vehicles industrials, així com totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableix aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Habilitació competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que estableix l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

Disposició final segona. *Desplegament normatiu.*

1. S'habiliten els ministres de l'Interior i d'Economia, Indústria i Competitivitat, per dictar, en l'àmbit de les seves competències, les disposicions necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret.

2. S'habilita el ministre d'Economia, Indústria i Competitivitat per actualitzar el contingut dels annexos quan variïn els criteris tècnics d'inspecció, com a conseqüència de modificacions de la legislació nacional, comunitària o internacional.

3. Mitjançant una ordre, a proposta dels ministres competents per raó de la matèria, s'han d'establir les condicions i característiques de la formació destinada als inspectors per a la comprovació de la subjecció de la càrrega a què es refereix l'article 11.

Disposició final tercera. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol la Directiva 2014/47/UE, del Parlament Europeu i del Consell de 3 d'abril de 2014 relativa a les inspeccions tècniques a la carretera de vehicles comercials que circulen a la Unió Europea per la qual es deroga la Directiva 2000/30/CE.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor el dia 20 de maig de 2018.

Madrid, 2 de juny de 2017.

FELIPE R.

La vicepresidenta del Govern i ministra de la Presidència i per a les Administracions Territorials,
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN

ANNEX I

Elements del sistema de classificació de riscos

El sistema de classificació de riscos proporciona la base per a una selecció específica de vehicles explotats per empreses amb un mal historial quant al compliment dels requisits de manteniment i inspecció tècnica.

Té en compte els resultats tant de les inspeccions tècniques periòdiques com de les inspeccions tècniques a la carretera.

El sistema de classificació de riscos pren en consideració els paràmetres següents per determinar la classificació de riscos que s'atribueix a cada empresa:

Nombre de deficiències:

- Gravetat de les deficiències.
- Nombre d'inspeccions tècniques a la carretera o d'inspeccions tècniques periòdiques i voluntàries.
- Factor temporal.

1. Les deficiències es ponderen en funció de la seva gravetat, i s'apliquen els factors següents:

- Deficiència perillosa = 40.
- Deficiència greu = 10.
- Deficiència menor = 1.

2. L'evolució en la situació d'una empresa (d'un vehicle) es reflecteix ponderant menys els resultats (deficiències) d'inspeccions més antigues, i més els resultats d'inspeccions més recents, utilitzant els factors següents:

- Any 1 = últims 12 mesos = factor 3.
- Any 2 = mesos 13-24 = factor 2.
- Any 3 = mesos 25-36 = factor 1.

Aquests factors només s'utilitzen per calcular la classificació de riscos general.

3. La classificació de riscos es calcula utilitzant les fórmules següents:

a) Fórmula per a la classificació de riscos general:

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

On:

RR = resultat de la classificació de riscos general.

D_{Ai} = total dels defectes els anys 1, 2, 3.

D_{A1} = (nDP x 40) + (nDG x 10) + (nDL x 1) l'any 1.

n... = Nombre de ...

DP = Deficiències perilloses.

DG = Deficiències greus.

DL = Deficiències lleus.

C = Controls (inspeccions tècniques a la carretera i inspeccions tècniques periòdiques i/o voluntàries) els anys 1, 2, 3.

b) Fórmula per a la qualificació de riscos anual:

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

On:

RA = resultat per al risc anual.

n... = Nombre de ...

DP = Deficiències perilloses.

DG = Deficiències greus.

DL = Deficiències lleus.

C = Controls (inspeccions tècniques a la carretera i inspeccions tècniques periòdiques i/o voluntàries).

El risc anual s'utilitza per avaluar l'evolució de l'empresa al llarg dels anys.

La classificació de les empreses (vehicles) en funció de la classificació de riscos general s'ha de fer de tal manera que es puguin distribuir així:

- < 30% risc baix.
- 30% – 80% risc mitjà.
- > 80% risc alt.

ANNEX II

Àmbit de la inspecció tècnica a la carretera

1. Matèries d'inspecció:

- 1) Identificació del vehicle.
- 2) Equip de frenada.
- 3) Direcció.
- 4) Visibilitat.
- 5) Equip d'enllumenat i components del sistema elèctric.
- 6) Eixos, rodes, pneumàtics, suspensió.
- 7) Xassís i elements acoblats al xassís.
- 8) Equips diversos.
- 9) Emissions contaminants.
- 10) Inspeccions addicionals per als vehicles de transport de persones de les categories M₂ i M₃.

2. Requisits de la inspecció:

Els elements que només es poden inspeccionar mitjançant la utilització d'equips es marquen amb una (E).

Els elements que només es poden inspeccionar en certa mesura sense la utilització d'equips es marquen amb una (+ E).

Que un mètode d'inspecció figuri com a visual significa que, a més de visualitzar els elements en qüestió, l'inspector, si escau, també ha de tocar, analitzar el soroll emès o inspeccionar-lo de qualsevol altra manera apropiada que no suposi la utilització d'equips.

Les inspeccions tècniques a la carretera es poden referir als elements enumerats en el quadre 1 en el qual s'inclouen els mètodes recomanats per portar-les a terme. Res del que disposa el present annex impedeix que els inspectors utilitzin quan sigui necessari equips addicionals com una plataforma elevada o una trapa.

La inspecció s'ha de portar a terme utilitzant tècniques i equips disponibles actualment i sense usar eines per al desmuntatge o la retirada de cap component del vehicle. La inspecció també pot incloure una verificació de si les parts i els components respectius del vehicle esmentat corresponen als requisits de seguretat i mediambientals exigits vigents en el moment de la seva homologació, o, si s'escau, en el moment de la seva adaptació.

Si el disseny del vehicle no permet l'aplicació dels mètodes d'inspecció recollits en el present annex, la inspecció s'ha de portar a terme de conformitat amb els mètodes d'inspecció recomanats acceptats per les autoritats competents.

Les «causes de rebuig» no són aplicables quan es refereixin a requisits no prescrits en la legislació pertinent sobre homologació de vehicles en el moment de la primera matriculació, de la primera posada en circulació o de l'adaptació.

Objecte i mètodes d'inspecció, avaluació de les deficiències dels vehicles

La inspecció ha d'incloure tots els elements que es considerin necessaris i rellevants d'entre els que s'enumeren en el quadre següent, tenint en compte en particular la seguretat dels frens, els pneumàtics, les rodes, el xassís i les emissions contaminants, així com els mètodes recomanats en el mateix quadre.

Per a cadascun dels sistemes i components del vehicle objecte d'inspecció, s'ha de fer l'avaluació de les deficiències d'acord amb els criteris establerts en el quadre, cas per cas.

Les deficiències que no figuren en el present annex s'han d'avaluar en termes dels riscos que representin per a la seguretat viària.

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
1.	Identificació del vehicle.					
0.1	Plaques de matrícula (si ho requereixen els requisits1).	Inspecció visual.	a) Placa(ques) de matrícula no existent(s) o subjecta(es) tan deficientment que és probable que caigui(n).		X	
			b) Inscripció inexistent o il·legible.		X	
			c) No conformes a la documentació o els registres del vehicle.		X	
0.2	Número de sèrie o d'identificació o del xassís del vehicle.	Inspecció visual.	a) Inexistent o no es pot trobar.		X	
			b) Incomplet, il·legible, clarament falsificat o no concorda amb els documents del vehicle.		X	
			c) Documents del vehicle il·legibles o errors administratius.	X		
2.	Dispositius de frenada.					
2.1	Estat mecànic i funcionament.					
1.1.1	Tija del pedal/de la palanca de mà del fre de servei.	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada. Nota: els vehicles amb dispositius de frenada assistida s'han d'inspeccionar amb el motor parat.	a) Tija massa ajustada.		X	
			b) Desgast/joc excessius.		X	
1.1.2	Estat i carrera del pedal/palanca de mà del dispositiu de frenada.	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada. Nota: els vehicles amb dispositius de frenada assistida s'han d'inspeccionar amb el motor parat.	a) Carrera de reserva excessiva o insuficient. El fre no es pot accionar totalment o està bloquejat.		X	X
			b) Retorn del fre inadequat. Afecta la seva funció.	X		X
			c) Revestiment antilliscant del pedal de fre absent, solt o gastat.		X	

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
1.1.3	Bomba de buit o compressor i dipòsits.	Inspecció visual dels components a pressió operativa normal. Comprovació del temps necessari perquè la pressió buit/aire assoleixi un valor operatiu segur; funcionament del dispositiu d'avís, de la vàlvula de protecció multicircuit i de la vàlvula limitadora de pressió.	a) Insuficient pressió/buit per permetre almenys quatre frenades consecutives una vegada es posa en marxa el dispositiu d'avís (o el manòmetre assenyala un valor perillós).		X	X
			Almenys dues frenades consecutives una vegada es posa en marxa el dispositiu d'avís (o el manòmetre assenyala un valor perillós).			
			b) Temps necessari perquè s'assoleixi un valor operatiu segur de pressió o buit massa llarg segons els requisits¹.		X	
			c) La vàlvula de protecció multicircuit o la vàlvula limitadora de pressió no funciona.		X	
			d) Pèrdua d'aire que provoca un descens apreciable de la pressió o pèrdues d'aire audibles.		X	
		e) Dany extern que pot afectar el funcionament dels dispositius de frenada. Rendiment insuficient del fre de socors.		X	X	
1.1.4	Indicador de baixa pressió o manòmetre.	Comprovació funcional.	Funcionament defectuós del manòmetre o indicador. Baixa pressió no identificable.	X		X
1.1.5	Vàlvula de regulació del fre de mà.	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada.	a) Comandament de la vàlvula trencat, danyat o excessivament desgastat.		X	
			b) Comandament de la vàlvula o vàlvula en si insegurs.		X	
			c) Connexions fluixes o fuites.		X	
			d) Funcionament insatisfactori.		X	
1.1.6	Fre d'estacionament, regulació de la palanca, cadell del fre d'estacionament, fre electrònic d'estacionament.	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada.	a) Subjecció incorrecta del cadell.		X	
			b) Desgast de l'eix de la palanca o del mecanisme del cadell. Desgast excessiu.	X		X
			c) Recorregut excessiu de la palanca, indici d'un ajust incorrecte.		X	
			d) L'accionador falta, està espatllat o inactiu.		X	
			e) Funcionament incorrecte; l'indicador d'avís assenyala anomalia.		X	
1.1.7	Vàlvules de frenada (vàlvules de retenció, vàlvules d'escapament ràpid, reguladors).	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada.	a) Vàlvula danyada o pèrdua d'aire excessiva. Afecta la seva funció.		X	X
			b) Descàrrega excessiva d'oli del compressor.	X		
			c) Vàlvula insegura o muntada incorrectament.		X	
			d) Descàrrega o pèrdua de líquid hidràulic. Afecta la seva funció.		X	X

Element	Mètode	Causas de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
1.1.8	Acoblament dels frens de remolc (elèctrics o pneumàtics).	Desconnexió i reconexió de tots els acoblaments entre vehicle tractor i remolc.	a) Vàlvula de pas o vàlvula de tancament automàtica defectuosa. Afecta la seva funció.	X		
			b) Vàlvula de pas o vàlvula insegura o muntada incorrectament. Afecta la seva funció.	X		
			c) Pèrdues excessives. Afecta la seva funció.		X	
			d) Funcionament incorrecte. Afecta el funcionament dels frens.		X	X
1.1.9	Acumulador o dipòsit de pressió.	Inspecció visual.	a) Dipòsit lleugerament espatllat o lleugerament corroït. Dipòsit molt espatllat. Corroït o amb pèrdues.	X		
			b) Dispositiu de buidatge inoperant.		X	
			c) Dipòsit insegur o muntat incorrectament.		X	
1.1.10	Assistència de frenada, cilindre de comandament (sistemes hidràulics).	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada, si és possible.	a) Sistema d'assistència de frenada defectuós o ineficaç. Si no funciona.		X	X
			b) Cilindre de comandament defectuós, però el fre continua funcionant. Cilindre de comandament defectuós o amb pèrdues.		X	X
			c) Cilindre de comandament insegur, però el fre continua funcionant. Cilindre de comandament insegur.		X	X
			d) Líquid de frens insuficient per sota de la marca MIN. Líquid de frens considerablement per sota de la marca MIN. Líquid de frens no visible.	X	X	X
			e) Absència del casquet del dipòsit del cilindre de comandament.	X		
			f) Testimoni del líquid de frens encès o defectuós.	X		
			g) Funcionament incorrecte del dispositiu d'avís del nivell del líquid de frens.	X		
1.1.11	Tubs rígids dels frens.	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada, si és possible.	a) Risc imminent de funcionament defectuós o trencament.			X
			b) Tubs o connexions amb pèrdues (frens pneumàtics). Tubs o connexions amb pèrdues (frens hidràulics).		X	X
			c) Tubs danyats o excessivament corroïts. Això afecta el funcionament dels frens per bloqueig o risc imminent de pèrdues.		X	X
			d) Tubs en posició incorrecta. Riscos de danys.	X	X	

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
1.1.12	Tubs flexibles dels frens.	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada, si és possible.	a) Risc imminent de funcionament defectuós o trencament.			X
			b) Tubs flexibles danyats, desgastats, doblegats o massa curts.	X		
			Tubs flexibles danyats o desgastats.		X	
			c) Tubs o connexions amb pèrdues (frens pneumàtics). Tubs o connexions amb pèrdues (frens hidràulics).		X	X
			d) Tubs flexibles deformats per la pressió. Cable danyat.		X	X
			e) Tubs flexibles porosos.		X	
1.1.13	Guarnicions per a frens.	Inspecció visual.	a) Folre o guarnició desgastats (s'arriba a la marca mínima). Folre o guarnició desgastats (no és visible la marca mínima).		X	X
			b) Folre o guarnició tacats (oli, greix, etc.) Afecta el rendiment de la frenada.		X	X
			c) Absència de folre o guarnició o col·locació incorrecta.			X
1.1.14	Tambors i discos dels frens.	Inspecció visual.	a) Tambor o disc desgastat. Tambor o disc excessivament ratllat, esquerdat, insegur o fracturat.		X	X
			b) Tambor o disc tacat (oli, greix, etc.). Afecta seriosament el rendiment de la frenada.		X	X
			c) Absència de tambor o disc.			X
			d) Placa d'ancoratge insegura.		X	
1.1.15	Cables dels frens, varetes, palanques, connexions.	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada, si és possible.	a) Cables espatllats, enredats. Afecta el rendiment de la frenada.		X	X
			b) Components excessivament desgastats o corroïts. Afecta el rendiment de la frenada.		X	X
			c) Cables, varetes o juntes insegures.		X	
			d) Guia de cable defectuosa.		X	
			e) Restriccions del funcionament lliure del sistema de frens.		X	
			f) Moviments anormals de les palanques o connexions que indiquen un desajust o un desgast excessiu.		X	

Element	Mètode	Causas de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
1.1.16	Accionadors dels frens (inclosos els frens de ressort o els cilindres hidràulics de frenada).	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada, si és possible.	a) Accionadors esquerdatats o espatllats. Afecta el rendiment de la frenada.		X	X
			b) Accionadors amb pèrdues. Afecta el rendiment de la frenada.		X	X
			c) Accionadors insegurs o muntats incorrectament. Afecta el rendiment de la frenada.		X	X
			d) Corrosió excessiva de l'accionador. Amb risc que es produeixin esquerdes.		X	X
			e) Recorregut insuficient o excessiu de l'èmbol motor o mecanisme de diafragma. Afecta el rendiment dels frens (reserva insuficient per al moviment).		X	X
			f) Maneguí danyat. Absència del maneguí o danys excessius en aquest.	X		
1.1.17	Vàlvula sensora de càrrega.	Inspecció visual dels components mentre s'acciona el dispositiu de frenada, si és possible.	a) Connexió defectuosa.		X	
			b) Connexió ajustada incorrectament.		X	
			c) Vàlvula paratitzada o inoperant (l'ABS funciona). Vàlvula paratitzada o inoperant.		X	X
			d) Absència de vàlvula (quan sigui obligatori).			X
			e) Absència de la placa de dades.	X		
			f) Dades il·legibles o que no s'ajusten als requisits ¹ .	X		
1.1.18	Ajustadors de tensió automàtics i indicadors.	Inspecció visual.	a) Ajustador danyat, paratitzat o amb moviment anormal, desgast excessiu o ajust incorrecte.		X	
			b) Ajustador defectuós.		X	
			c) Ajustador instal·lat o substituït incorrectament.		X	
1.1.19	Sistema de desceleració (si està instal·lat o s'exigeix).	Inspecció visual.	a) Connexions o muntatge insegurs. Afecta la seva funció.	X		
			b) Sistema absent o clarament defectuós.		X	
1.1.20	Funcionament automàtic dels frens de remolc.	Desconnexió de l'acoblament entre vehicle tractor i remolc.	El fre del remolc no s'acciona automàticament quan es desconnecta l'acoblament.			X
1.1.21	Sistema complet de frenada.	Inspecció visual.	a) Altres elements del sistema (per exemple, bomba d'anticongelant, assecador d'aire, etc.) danyats exteriorment o excessivament corroïts, la qual cosa afecta el sistema de frenada. Afecta el rendiment de la frenada.		X	X
			b) Pèrdua excessiva d'aire o líquid de frens. Afecta la funció del sistema.	X		
			c) Components insegurs o muntats incorrectament.		X	
			d) Modificacions perilloses de qualsevol component ² . Afecta el rendiment de la frenada.		X	X
1.1.22	Connexions per a control (si estan instal·lades o s'exigeixen).	Inspecció visual.	Absents.		X	
1.1.23	Fre d'inèrcia.	Inspecció visual i funcionament.	Eficàcia insuficient.		X	

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Perillosa
1.2	Rendiment i eficàcia del fre de servei.				
1.2.1	Rendiment (E). En una prova efectuada en un frenòmetre de corrons, accionament progressiu dels frens fins al màxim esforç.	<p>a) Esforç de frenada inadequat d'una roda o més. Sense esforç de frenada en una roda o més.</p> <p>b) L'esforç de frenada d'una roda és inferior al 70% de l'esforç màxim registrat de l'altra roda en el mateix eix o, en el cas de la prova a la carretera, el vehicle es desvia excessivament de la línia recta. L'esforç de frenada d'una roda és inferior al 50% de l'esforç màxim registrat de l'altra roda en el mateix eix en cas d'eixos directors.</p> <p>c) L'esforç de frenada no és progressiu (bloqueig).</p> <p>d) Retard anormal en el funcionament dels frens en qualsevol de les rodes.</p> <p>e) Fluctuació excessiva de la força dels frens durant una tornada completa de la roda.</p>		X	X
1.2.2	Eficàcia (E). Prova amb frenòmetre de corrons segons el pes en el moment de la inspecció o, si no es pot utilitzar per raons tècniques, prova a la carretera amb un desceleròmetre amb indicació o registre del resultat (1).	<p>No s'obtenen, almenys, els valors mínims següents (2):</p> <p>Categories M₁, M₂ i M₃: 50% (3).</p> <p>Categoria N₁: 45%.</p> <p>Categories N₂ i N₃: 43% (4).</p> <p>Categories O₃ i O₄: 40% (5).</p> <p>S'assoleix menys del 50% dels valors anteriors.</p>		X	X
1.3	Rendiment i eficàcia del fre secundari (de socors) (si es tracta d'un dispositiu independent).				
1.3.1	Rendiment (E). Si el sistema de frens secundari és independent del fre de servei, utilitzeu el mètode especificat a 1.2.1.	<p>a) Esforç de frenada inadequat d'una roda o més. Sense esforç de frenada en una roda o més.</p> <p>b) L'esforç de frenada d'una roda és inferior al 70% de l'esforç màxim registrat d'una altra roda del mateix eix o, en el cas de la prova a la carretera, el vehicle es desvia excessivament de la línia recta. L'esforç de frenada d'una roda és inferior al 50% de l'esforç màxim registrat de l'altra roda en el mateix eix en cas d'eixos directors.</p> <p>c) L'esforç de frenada no és progressiu (bloqueig).</p>		X	X
1.3.2	Eficàcia (E). Si el sistema de fre secundari és independent del fre de servei, utilitzeu el mètode especificat a 1.2.2.	<p>L'esforç de frenada és inferior al 50% (6) del rendiment del fre de servei exigut i indicat en el punt 1.2.2 respecte a la massa màxima autoritzada.</p> <p>S'assoleix menys del 50% dels anteriors valors d'esforç de frenada respecte de la massa del vehicle durant les proves.</p>		X	X
1.4	Rendiment i eficàcia del fre d'estacionament.				
1.4.1	Rendiment (E). Accioneu el fre durant una prova amb frenòmetre de corrons.	<p>Frenada inoperant en un costat o, en el cas de la prova a la carretera, vehicle que es desvia excessivament de la línia recta.</p> <p>S'assoleix menys del 50% dels valors d'esforç de frenada indicats al punt 1.4.2, respecte de la massa del vehicle durant les proves.</p>		X	X

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Perillosa
1.4.2	Eficiència (E).	Prova amb frenòmetre de corrons. Si no és possible, llavors mitjançant prova a la carretera utilitzant un desceleròmetre amb indicació o registre del resultat.		X	X
1.5	Rendiment del sistema de desceleració.	Inspecció visual i, quan sigui possible, comprovació del funcionament del sistema.		X	
1.6	Sistema antibloqueig de frens (ABS).	Inspecció visual i inspecció del dispositiu d'avis o utilització de la interfície electrònica del vehicle.	a) Progressió no gradual del rendiment (no s'aplica a dispositius de fre motor).		X
		b) El sistema no funciona.		X	
		a) Funcionament defectuós del dispositiu d'avis.		X	
		b) El dispositiu d'avis mostra un funcionament defectuós del sistema.		X	
		c) Sensors de velocitat de roda inexistents o danyats.		X	
		d) Connexions danyades.		X	
1.7	Sistema de frenada electrònica (EBS).	Inspecció visual i inspecció del dispositiu d'avis o utilització de la interfície electrònica del vehicle.	e) Altres components inexistents o danyats.		X
			f) El sistema indica una anomalia a través de la interfície electrònica del vehicle.		X
			a) Funcionament defectuós del dispositiu d'avis.		X
			b) El dispositiu d'avis mostra un funcionament defectuós del sistema.		X
1.8	Líquid de frens.	Inspecció visual.	c) El sistema indica una anomalia a través de la interfície electrònica del vehicle.		X
			d) La connexió entre el vehicle tractor i el remolc és incompatible o falta.		X
2.	Direcció.				
2.1	Estat mecànic.				
2.1.1	Estat del mecanisme de direcció.	Inspecció visual del funcionament de la caixa de la direcció mentre gira el volant.	a) Mecanismes torts o estries desgastades. Afecta la seva funció.		X
			b) Desgast excessiu de l'eix de direcció. Afecta la seva funció.		X
			c) Joc excessiu de l'eix de direcció. Afecta la seva funció.		X
			d) Fuites. Fuites amb degoteig.		X

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
2.1.2	Fixació de la caixa de direcció.	Inspecció visual de la fixació al xassís de la caixa de direcció mentre el volant gira a la dreta i a l'esquerra.	a) La fixació de la caixa de direcció no és segura. Fixacions perillosament soltes o joc relatiu visible respecte al xassís/carrosseria.		X	X
			b) Orificis de subjecció al xassís ovalats. Afecta greument les fixacions.		X	X
			c) Perns de subjecció absents o trencats. Afecta greument les fixacions.		X	X
			d) Trencament de la caixa de direcció. Afecta l'estabilitat o la fixació de la caixa.		X	X
2.1.3	Estat de l'articulació del mecanisme de direcció.	Inspecció visual dels components de la direcció per avaluar desgast, trencaments i subjecció mentre el volant gira a la dreta i a l'esquerra.	a) Joc relatiu entre components que haurien d'estar fixos. Joc excessiu o probabilitat de desconexió.		X	X
			b) Desgast excessiu en juntes. Risc molt greu de desconexió.		X	X
			c) Trencaments o deformació de qualsevol component. Afecta la seva funció.		X	X
			d) Absència de dispositius d'immobilització.		X	
			e) Falta d'alineació de components (per exemple biela d'arrossegament o barra d'acoblament).		X	
			f) Modificació perillosa ³ . Afecta la seva funció.		X	X
			g) Maneguí danyat o deteriorat. Sense maneguí o maneguí molt deteriorat.	X		X
2.1.4	Funcionament del mecanisme de la direcció.	Inspecció visual dels components de la direcció per avaluar desgast, trencaments i subjecció mentre el volant gira a la dreta i a l'esquerra amb les rodes al terra i el motor en marxa (direcció assistida).	a) El moviment de l'articulació interfereix amb alguna part fixa del xassís.		X	
			b) Els topalls de la direcció no actuen o no n'hi ha.		X	
2.1.5	Direcció assistida.	Comprovar l'existència de fuites i el nivell del dipòsit de líquid hidràulic (si està a la vista) del sistema de direcció. Amb les rodes al terra i amb el motor en marxa, comproveu que funciona el sistema de direcció assistida.	a) Fuites de líquid.		X	
			b) Líquid insuficient (per sota de la marca MIN). Dipòsit insuficient.		X	X
			c) El mecanisme no funciona. Afecta la direcció.		X	X
			d) El mecanisme està trencat o no està subjecte. Afecta la direcció.		X	X
			e) Components no alineats o que topen. Afecta la direcció.		X	X
			f) Modificació perillosa ³ . Afecta la direcció.		X	X
			g) Cables/maniguets danyats, excessivament corroïts. Afecta la direcció.		X	X

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Perillosa
2.2	Volant o manillar i columna.				
2.2.1	Estat del volant.	Amb les rodes al terra, empenyeu el volant o tireu d'aquest en la direcció de la columna i empenyeu el volant en diverses direccions perpendicularment a la columna. Inspecció visual de les comoditats i de l'estat de les unions flexibles o de les juntes universals.	a) Comoditat relativa entre el volant i la columna que indica falta de fermesa. Risc molt greu de desconexió.	X	X
		b) Absència d'element de retenció a la caixa del volant. Risc molt greu de desconexió.	X	X	
		c) Trencament o falta de fixació de la caixa, el cercle o els radis del volant. Risc molt greu de desconexió.	X	X	
		d) Modificació perillosa ³ .	X		
2.2.2	Columna i de direcció amortidors	Empenyeu el volant o tireu d'aquest en la direcció de la columna i empenyeu el volant en diverses direccions perpendicularment a la columna. Inspecció visual de les comoditats i de l'estat de les unions flexibles o de les juntes universals.	a) Joc excessiu de la fixació del volant cap amunt o cap avall.	X	
		b) Joc excessiu de la part superior de la columna en sentit radial des de l'eix de la columna.	X		
		c) Unió flexible deteriorada.	X		
		d) Fixació defectuosa. Risc molt greu de desconexió.	X	X	
		e) Modificació perillosa ³ .		X	
2.3	Jocs de la direcció.	Amb el motor funcionant per a vehicles amb direcció assistida i amb les rodes de direcció en posició recta, gireu lleugerament el volant cap a un costat i l'altre tot el que es pugui sense arribar a moure les rodes. Inspecció visual del moviment lliure.	Joc excessiu de la direcció (per exemple, un punt del cercle del volant es mou més d'un cinquè del diàmetre del volant) o no conforme a les especificacions ¹ . Afecta la seguretat de la direcció.	X	X
2.4	Alineació de les rodes (X) ² .	Inspecció visual.	Desalineació evident. Afecta la conducció en línia recta; altera l'estabilitat de la direcció.	X	X
2.5	Plat giratori de l'eix del remolc.	Inspecció visual o utilització d'un detector especialment adaptat de jocs de roda.	a) Component lleugerament danyat. Component molt danyat o esquerdat.	X	X
		b) Joc excessiu. Afecta la conducció en línia recta; altera l'estabilitat de la direcció.	X	X	
		c) Fixació defectuosa. Afecta greument la fixació.	X	X	
2.6	Direcció assistida electrònica (EPS).	Inspecció visual i comprovació de la coherència entre l'angle del volant i el de les rodes quan s'encén o es para el motor, o s'utilitza la interfície electrònica del vehicle.	a) L'indicador d'anomalies (MIL) de l'EPS indica anomalies en el sistema.	X	
		b) La direcció assistida no funciona.	X		
		c) El sistema indica una anomalia a través de la interfície electrònica del vehicle.	X		

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Peril·losa
3.	Visibilitat.				
3.1	Camp de visió.	<p>Inspecció visual des del seient del conductor.</p> <p>Obstrucció del camp visual del conductor que afecta apreciablement la seva visibilitat cap endavant o cap als costats (fora de la superfície netejada per l'eixugaparabrises).</p> <p>Afecta l'interior de la superfície netejada per l'eixugaparabrises o impedeix la visió de retrovisors exteriors.</p>	X		
3.2	Estat d'envidrades les superfícies.	<p>Inspecció visual.</p> <p>a) Vidres o plafó transparent (si està permès) esquerdats o descolorits (fora de la superfície netejada per l'eixugaparabrises).</p> <p>Afecta l'interior de la superfície netejada per l'eixugaparabrises o impedeix la visió de retrovisors exteriors.</p>	X		
		<p>b) Vidres o plafó transparent (incloent-hi recobriments reflector o tintat) no conforme a les especificacions¹ (fora de la superfície netejada per l'eixugaparabrises).</p> <p>Afecta l'interior de la superfície netejada per l'eixugaparabrises o impedeix la visió de retrovisors exteriors.</p>	X		
		<p>c) Vidres o plafó transparent en estat inacceptable.</p> <p>Afecta de manera significativa la visibilitat dins de la superfície netejada per l'eixugaparabrises.</p>		X	X
3.3	Miralls o dispositius retrovisors.	<p>a) Mirall o dispositiu inexistent o no conforme als requisits¹ (almenys dos dispositius de retrovisió disponibles).</p> <p>Menys de dos dispositius de retrovisió disponibles.</p>	X		
		<p>b) Mirall o dispositiu lleugerament danyat o flux.</p> <p>Mirall o dispositiu fora de servei, molt danyat, flux o solt.</p>	X		
		<p>c) No abasta el camp de visió necessari.</p>		X	
3.4	Eixugaparabrises.	<p>a) L'eixugaparabrises no funciona o no està present.</p>		X	
		<p>b) Goma de l'escombreta defectuosa.</p> <p>Goma de l'escombreta inexistent o clarament defectuosa.</p>	X		
3.5	Eixugaparabrises.	<p>Inspecció visual i funcionament.</p> <p>Els eixugaparabrises no funcionen adequadament (falta el líquid de rentat però funciona la bomba o no estan ben orientats els rajos d'aigua).</p> <p>Els eixugaparabrises no funcionen.</p>	X		
3.6	Sistema antibaf (X) ² .	<p>Inspecció visual i funcionament.</p> <p>El sistema no funciona o ho fa de manera clarament defectuosa.</p>	X		

Element	Mètode	Causas de rebuig	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Perillosa
4.	Llums, dispositius reflectors i equip elèctric.				
4.1	Fars.				
4.1.1	Estat i funcionament.	Inspecció visual i funcionament.	a) Llum/font lluminosa defectuosa o inexistent (llums/ fonts lluminoses múltiples; en cas de LED no funcionen fins a un terç). Llum/font lluminosa única; en cas de LED afecta greument la visibilitat.	X	
			b) Sistema de projecció lleugerament defectuós (reflector i lent). Sistema de projecció molt defectuós o inexistent (reflector i lent).	X	
			c) Llum no ben subjectat.		X
4.1.2	Alineament.	Inspecció visual i funcionament.	a) Fars molt desalineats.		X
			b) Font lluminosa mal instal·lada.		
4.1.3	Commutació.	Inspecció visual i funcionament.	a) La commutació no funciona d'acord amb els requisits ¹ (nombre de fars il·luminats al mateix temps). S'excedeix la intensitat màxima de l'enllumenat davanter.	X	
			b) Funcionament anòmal del dispositiu de commutació.		X
4.1.4	Compliment dels requisits ¹ .	Inspecció visual i funcionament.	a) Llum, color d'emissió, posició, intensitat o marcatge no conformes als requisits ¹ .		X
			b) Elements a la lent o a la font lluminosa que redueixen clarament la intensitat de llum o modifiquen el color emès.		X
			c) Font lluminosa i llum no compatibles.		X
4.1.5	Dispositius anivelladors (quan siguin obligatoris).	Inspecció visual i mitjançant funcionament si és possible.	a) Dispositiu inoperant.		X
			b) El dispositiu manual no es pot accionar des del seient del conductor.		X
4.1.6	Dispositius rentafars (quan siguin obligatoris).	Inspecció visual i mitjançant funcionament si és possible.	Dispositiu inoperant. En cas de llums de descàrrega.	X	
					X
4.2	Llums de posició davanteres i posteriors, llums laterals, llums de gàlib i llums de circulació diürna.				
4.2.1	Estat i funcionament.	Inspecció visual i funcionament.	a) Font lluminosa defectuosa.		X
			b) Lent defectuosa.		X
			c) Llum no ben subjectat. Risc molt greu de despreniment.	X	
					X
4.2.2	Commutació.	Inspecció visual i funcionament.	a) La commutació no funciona d'acord amb els requisits ¹ . Les llums de posició posteriors i les llums laterals es poden apagar quan els fars davanteres estan encesos.		X
			b) Funcionament anòmal del dispositiu de commutació.		X

Element	Mètode	Causas de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
4.2.3	Compliment dels requisits ¹ .	Inspecció visual i funcionament.	a) Llum, color d'emissió, posició, intensitat o marcatge no conformes als requisits ¹ . Llum vermella per davant o llum blanca per darrere; intensitat de llum molt reduïda.	X		
			b) Elements a la lent o a la font lluminosa que redueixen la intensitat de llum o modifiquen el color emès. Llum de posició davantera vermella o llum de posició posterior blanca o intensitat de llum molt reduïda.	X		
4.3.	Llums de fre.					
4.3.1	Estat i funcionament.	Inspecció visual i funcionament.	a) Llum/font lluminosa defectuosa (font lluminosa múltiple; en cas de LED no funciona menys d'un terç). Font lluminosa única; en cas de LED, funcionen menys de dos terços. Cap font lluminosa funciona.	X		
			b) Lent lleugerament defectuosa (no influeix en la llum emesa). Lent molt defectuosa (afecta la llum emesa).	X		
			c) Llum no ben subjectat. Risc molt greu de despreniment.	X		X
4.3.2	Commutació.	Inspecció visual i funcionament.	a) La commutació no funciona d'acord amb els requisits ¹ . Funcionament diferit. No funciona.	X		
			b) Funcionament anòmal del dispositiu de commutació.		X	
4.3.3	Compliment dels requisits ¹ .	Inspecció visual i funcionament.	Llum, color d'emissió, posició, intensitat o marcatge no conformes als requisits ¹ . Llum de fre blanca o intensitat de llum molt reduïda.	X		
4.4	Llums indicadores de direcció i indicadores de perill.					
4.4.1	Estat i funcionament.	Inspecció visual i funcionament.	a) Llum/font lluminosa defectuosa (font lluminosa múltiple; en cas de LED no funciona menys d'un terç). Font lluminosa única; en cas de LED, funcionen menys de dos terços.	X		
			b) Lent lleugerament defectuosa (no influeix en la llum emesa). Lent molt defectuosa (afecta la llum emesa).	X		
			c) Llum no ben subjectat. Risc molt greu de despreniment.	X		
4.4.2	Commutació.	Inspecció visual i funcionament.	La commutació no funciona d'acord amb els requisits ¹ . No funciona.	X		
4.4.3	Compliment dels requisits ¹ .	Inspecció visual i funcionament.	Llum, color d'emissió, posició, intensitat o marcatge o conformes als requisits ¹ .		X	
4.4.4	Cadència de les pulsacions.	Inspecció visual i funcionament.	Freqüència d'intermitència que no compleix els requisits ¹ (diferència en la freqüència de més del 25%).	X		

Element	Mètode	Causas de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
4.5	Llums antiboira davanteres i posteriors.					
4.5.1	Estat i funcionament.	Inspecció visual i funcionament.	a) Font lluminosa defectuosa (font lluminosa múltiple; en cas de LED no funciona menys d'un terç). Font lluminosa única; en cas de LED, funcionen menys de dos terços.	X		
			b) Lent lleugerament defectuosa (no influeix en la llum emesa). Lent molt defectuosa (afecta la llum emesa).	X		X
			c) Llum no ben subjectat. Risc molt greu que es desprengui o enlluerni.	X		X
4.5.2	Alineament (X) ² .	Inspecció visual i funcionament.	Orientació horitzontal del far antiboira fora de límits quan el seu diagrama lluminós presenta una línia de tall (línia de tall massa baixa). Línia de tall més alta que la línia de tall dels fars davanters.	X		X
4.5.3	Commutació.	Inspecció visual i funcionament.	La commutació no funciona d'acord amb els requisits ¹ . No funciona.	X		X
4.5.4	Compliment dels requisits ¹ .	Inspecció visual i funcionament.	a) Llum, color d'emissió, posició, intensitat o marcatge no conformes als requisits ¹ .			X
			b) El sistema no funciona d'acord amb els requisits ¹ .	X		
4.6	Llum de marxa enrere.					
4.6.1	Estat i funcionament.	Inspecció visual i funcionament.	a) Font lluminosa defectuosa.	X		
			b) Lent defectuosa.	X		
			c) Llum no ben subjectat. Risc molt greu de despreniment.	X		X
4.6.2	Compliment dels requisits ¹ .	Inspecció visual i funcionament.	a) Llum, color d'emissió, posició, intensitat o marcatge no conformes als requisits ¹ .			X
			b) El sistema no funciona d'acord amb els requisits ¹ .			X
4.6.3	Commutació.	Inspecció visual i funcionament.	La commutació no funciona d'acord amb els requisits ¹ . La llum de marxa enrere es pot encendre sense que la palanca estigui en posició de marxa enrere.	X		X
4.7	Il·luminació de la placa del darrere de la matrícula.					
4.7.1	Estat i funcionament.	Inspecció visual i funcionament.	a) El llum projecta llum directa o llum blanca cap endarrere.	X		
			b) Font lluminosa defectuosa; font lluminosa múltiple. Font lluminosa defectuosa; font lluminosa única.	X		X
			c) Llum no ben subjectat. Risc molt greu de despreniment.	X		X
4.7.2	Compliment dels requisits ¹ .	Inspecció visual i funcionament.	El sistema no funciona d'acord amb els requisits ¹ .	X		
4.8	Catadiòptrics, marques de visibilitat (reflectores) i plaques reflectores posteriors.					
4.8.1	Estat.	Inspecció visual.	a) Equipament reflector defectuós o danyat. Afecta la reflexió.	X		X
			b) Reflector mal subjectat. Es pot desprendre.	X		X

Element		Mètode	Causes de rebug	Avaluació de les deficiències		
				Lleu	Greu	Perillosa
4.8.2	Compliment dels requisits ¹ .	Inspecció visual.	Dispositiu, color reflectit o posició no conforme als requisits ¹ . Falta o reflecteix vermell cap endavant o blanc cap endarrere.		X	X
4.9	Testimonis obligatoris de l'equip d'il·luminació.					
4.9.1	Estat i funcionament.	Inspecció visual i funcionament.	No funciona. No funciona per a les llums d'encreuament o per a les llums antiboira posteriors.	X	X	
4.9.2	Compliment dels requisits ¹ .	Inspecció visual i funcionament.	No conformes als requisits ¹ .	X		
4.10	Connexions elèctriques entre el vehicle tractor i el remolc o semiremolc.	Inspecció visual: si és possible, examineu la continuïtat elèctrica de la connexió.	a) Components fixos no ben subjectats. Connector solt.	X	X	
			b) Aïllament danyat o deteriorat. Pot provocar un curtcircuit.	X	X	
			c) Les connexions elèctriques del vehicle tractor o del remolc no funcionen correctament. No funcionen les llums de fre del remolc.		X	X
4.11	Cablejat elèctric.	Inspecció visual, incloent-hi l'interior del compartiment del motor (si s'escau).	a) Cables solts o no ben subjectats. Fixacions soltes, contacte amb arestes vives, probabilitat de desconexió. Probabilitat que el cablejat toqui elements calents, elements giratoris o el terra i que les connexions (elements necessaris per als frens o la direcció) es desconnectin.	X	X	X
			b) Cables lleugerament deteriorats. Cables molt deteriorats. Cables deteriorats en extrem (elements necessaris per als frens, la direcció).	X	X	X
			c) Aïllament danyat o deteriorat. Pot provocar un curtcircuit. Risc imminent d'incendi, formació d'espurnes.	X	X	X
4.12	Llums i catadiòptrics no obligatoris (X) ² .	Inspecció visual i funcionament.	a) Llum/catadiòptic col·locat no conforme als requisits ¹ . Emet/reflecteix llum vermella per davant o llum blanca per darrere.	X	X	
			b) Funcionament de les llums no conforme als requisits ¹ . El nombre de llums en funcionament simultani supera la intensitat de llum permesa. Emet llum vermella per davant o llum blanca per darrere.	X	X	
			c) Llum/catadiòptic mal subjectat. Risc molt greu de despreniment.	X	X	

Element	Mètode	Causas de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
4.13	Bateria(es).	Inspecció visual.	a) No ben subjectada(ades). No ben subjectada(ades). Pot provocar un curtcircuit.	X		
			b) Fuites. Pèrdua de substàncies perilloses.	X		
			c) Interruptor defectuós (si escau).		X	
			d) Fusibles defectuosos (si escau).		X	
			e) Ventilació inadequada (si escau).		X	
5.	Eixos, rodes, pneumàtics i suspensió.					
5.1	Eixos.					
5.1.1	Eixos (+ E).	Inspecció visual utilitzant detectors de jocs de les rodes, si se'n disposa.	a) Eix trencat o deformat.			X
			b) Mala subjecció al vehicle. Estabilitat alterada, afecta la funció: gran comoditat relativa respecte a les seves fixacions.		X	X
			c) Modificació perillosa ³ . Estabilitat alterada, afecta la funció, separació insuficient amb altres parts del vehicle o amb el terra.		X	X
5.1.2	Fusells d'eix (+ E).	Inspecció visual utilitzant detectors de jocs de les rodes, si se'n disposa. Apliqueu una força vertical o lateral a cada roda i observeu el moviment existent entre l'arbre i el mànec d'eix.	a) Fusell d'eix trencat.			X
			b) Desgast excessiu en el passador d'articulació i/o els coixinets. Probabilitat d'afluixament; altera l'estabilitat de la direcció.		X	X
			c) Joc excessiu entre el fusell i l'arbre. Probabilitat d'afluixament; altera l'estabilitat de la direcció.		X	X
			d) Joc del passador del fusell a l'eix. Probabilitat d'afluixament; altera l'estabilitat de la direcció.		X	X
5.1.3	Coixinets de les rodes (+ E).	Inspecció visual utilitzant detectors de jocs de les rodes, si se'n disposa. Feu bascular la roda o apliqueu una força lateral a cadascuna d'aquestes i observeu el moviment cap amunt de la roda respecte al fusell d'eix.	a) Comoditats excessives en un coixinet de roda. Altera l'estabilitat de la direcció; perill de destrucció.		X	X
			b) Coixinet massa ajustat, encallat. Perill de sobreescalfament; perill de destrucció.		X	X
5.2	Rodes i pneumàtics.					
5.2.1	Cub de roda.	Inspecció visual.	a) Femelles de les rodes inexistents o fluïxes. Fixació inexistent o fluixa de tal manera que afecta molt greument la seguretat viària.		X	X
			b) Cub desgastat o danyat. Cub desgastat o danyat de tal manera que afecta la fixació segura de les rodes.		X	X

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
5.2.2	Rodes.	Inspecció visual de tots dos costats de cada roda amb el vehicle sobre plataforma elevada.	a) Trencaments o defectes de soldadura.			X
			b) Anells de retenció del pneumàtic no muntats correctament. Probabilitat de despreniment.		X	X
			c) Roda deformada o desgastada. Afecta la fixació segura al cub. Afecta la fixació segura al pneumàtic.		X	X
			d) Mida, disseny tècnic, compatibilitat o tipus no conforme als requisits ¹ i perjudicial per a la seguretat viària.		X	
5.2.3	Pneumàtics.	Inspecció visual de tot el pneumàtic fent rodar el vehicle cap endarrere i cap endavant.	a) Dimensions del pneumàtic, capacitat de càrrega, marca d'homologació o categoria de l'índex de velocitat no conformes als requisits ¹ i perjudicials per a la seguretat viària. Capacitat de càrrega o categoria de l'índex de velocitat insuficient per a l'ús real; el pneumàtic toca altres parts fixes del vehicle, la qual cosa dificulta la conducció segura.		X	X
			b) Pneumàtics de diferent mida en el mateix eix o en rodes bessones.		X	
			c) Pneumàtics de diferent constitució en el mateix eix (radial/diagonal).		X	
			d) Dany o tall greu del pneumàtic. Cable visible o danyat.		X	X
			e) Es pot veure l'indicador de desgast del dibuix dels pneumàtics. Profunditat del dibuix del pneumàtic no conforme als requisits ¹ .		X	X
			f) Pneumàtic que frega contra altres components (dispositius antiprojeccions flexibles). Pneumàtic que frega contra altres components (no dificulta una conducció segura).	X	X	
			g) Pneumàtics recautxutats o redibuixats no conformes als requisits ¹ . Capa de protecció del cable danyada.		X	X
			5.3	Sistema de suspensió.		
5.3.1	Molles i estabilitzadors (+ E).	Inspecció visual utilitzant detectors de jocs de les rodes, si se'n disposa.	a) Molles mal subjectades al xassís o a l'eix. Joc relatiu visible, fixacions extremadament fluixes.		X	X
			b) Algun component de molla danyat o trencat. Afecta molt greument la molla principal (ballesta) o les ballestes addicionals.		X	X
			c) Molla inexistent. Afecta molt greument la molla principal (ballesta) o les ballestes addicionals.		X	X
			d) Modificació perillosa ³ . Separació insuficient amb altres parts del vehicle; no funciona el sistema de molles.		X	X

Element	Mètode	Causas de rebuig	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Perillosa
5.3.2	Amortidors	Inspecció visual.	a) Amortidors mal subjectats al xassís o a l'eix. Amortidor solt.	X	
			b) Amortidor danyat que presenta senyals de fuites importants o funcionament incorrecte.		X
			c) Amortidor inexistent.		X
5.3.3	Barres de torsió, radis, forquilles i braços de suspensió (+ E).	Inspecció visual utilitzant detectors de jocs de les rodes, si se'n disposa.	a) Components mal subjectats al xassís o a l'eix. Probabilitat d'afluixament; altera l'estabilitat de la direcció.		X
			b) Component danyat o excessivament corroït. Afecta l'estabilitat del component; component trencat.		X
			c) Modificació perillosa ³ . Separació insuficient amb altres parts del vehicle; no funciona el sistema.		X
5.3.4	Ròtules de suspensió (+ E).	Inspecció visual utilitzant detectors de jocs de les rodes, si se'n disposa.	a) Desgast excessiu en el passador d'articulació i/o en els coixinets o les ròtules de suspensió. Probabilitat d'afluixament; altera l'estabilitat de la direcció.		X
			b) Maneguí molt deteriorat. Sense maneguí o maneguí trencat.	X	X
5.3.5	Suspensió pneumàtica.	Inspecció visual.	a) El sistema no funciona.		X
			b) Algun component danyat, modificat o deteriorat de manera que afecti negativament el funcionament del sistema. Afecta greument el funcionament del sistema.		X
			c) Fuita audible.		X
			d) Modificació perillosa.		X
6.	Xassís i elements acoblats al xassís.				
6.1	Xassís o bastidor i elements acoblats.				
6.1.1	Estat general.	Inspecció visual.	a) Lleuger trencament o deformació de qualsevol llarguer o travesser. Greu trencament o deformació d'algun llarguer o travesser.		X
			b) Plaques de reforç o subjeccions soltes. Majoria de subjeccions soltes. Resistència insuficient de l'estructura.		X
			c) Corrosió excessiva que afecta la rigidesa del conjunt. Resistència insuficient de l'estructura.		X
6.1.2	Tubs d'escapament i silenciadors.	Inspecció visual.	a) Sistema d'escapament mal subjectat o amb fugues.		X
			b) Fums que penetren a la cabina o l'habitacle. Perill per a la salut de les persones a bord.		X

Element	Mètode	Causas de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
6.1.3	Dipòsit i conductes de combustible (inclosos el dipòsit i els conductes de calefacció).	Inspecció visual utilització de dispositius per a detecció de fugues en cas de sistemes GLP/GNC/GNL.	a) Dipòsit o conductes mal subjectats, que creen un particular risc d'incendi.			X
			b) Fuga de combustible o tap de la boca d'ompliment inexistent o inoperant. Risc d'incendi; pèrdua excessiva de materials perillosos.		X	X
			c) Conductes desgastats. Conductes danyats.	X		
			d) La clau de pas del combustible (si escau) no funciona correctament.		X	
			e) Risc d'incendi a causa: – d'una fuga de combustible, – d'un aïllament defectuós del dipòsit o de l'escapament, – de l'estat del compartiment del motor.			X
			f) El sistema de GLP/GNC/GNL o hidrogen no compleix els requisits; alguna part del sistema defectuosa ¹ .			X
			6.1.4	Para-xocs, proteccions laterals i dispositius de protecció del darrere.	Inspecció visual.	a) Fixació defectuosa o deformacions que podrien produir lesions en fregar-se o tocar-se. Risc de desprendiment de les parts. Afecta greument la funció.
b) Dispositiu que clarament no compleix els requisits ¹ .		X				
6.1.5	Suport de la roda de recanvi (si s'escau).	Inspecció visual.	a) Suport en mal estat.	X		
			b) Suport trencat o solt.		X	
			c) Roda de recanvi no ben subjectada al suport. Risc molt greu de desprendiment.		X	X
6.1.6	Acoblament mecànic i equip de tracció (+ E).	Inspecció visual del desgast i el funcionament correcte amb especial atenció a qualsevol dispositiu de seguretat instal·lat i/o amb utilització d'un instrument de mesurament.	a) Component danyat, defectuós o esquerdat (vehicle tractor sense remolc). Component danyat, defectuós o esquerdat (vehicle tractor amb remolc).		X	X
			b) Desgast excessiu d'un component. Per sota del límit de desgast.		X	X
			c) Fixació defectuosa. Alguna fixació solta amb un risc molt greu de desprendiment.		X	X
			d) Dispositiu de seguretat absent o de funcionament incorrecte.		X	
			e) No funciona cap indicador d'acoblament.		X	
			f) Obstrucció de la placa de matrícula o de qualsevol llum (quan no s'utilitzi). Matrícula il·legible (quan no s'utilitzi).	X		
			g) Modificació perillosa ³ (elements auxiliars). Modificació perillosa ³ (elements principals).		X	X
			h) Acoblament massa feble, incompatible o dispositiu d'acoblament que no s'ajusta als requisits.			X

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
6.1.7	Transmissió.	Inspecció visual.	a) Perns de subjecció fluixos o absents. Perns de subjecció fluixos o absents de tal manera que es posa greument en perill la seguretat viària.		X	X
			b) Desgast excessiu dels coixinets dels eixos de la transmissió. Risc molt greu que es deixi anar o s'esquerdi.		X	X
			c) Desgast excessiu de les juntes universals o cadenes/corretges de transmissió. Risc molt greu que es deixi anar o s'esquerdi.		X	X
			d) Juntes flexibles deteriorades. Risc molt greu que es deixi anar o s'esquerdi.		X	X
			e) Eix danyat o doblegat.		X	
			f) Allotjament del coixinet trencat o fluix. Risc molt greu que es deixi anar o s'esquerdi.		X	X
			g) Maneguí molt deteriorat. Sense maneguí o maneguí trencat.	X	X	
			h) Modificació no reglamentària de la línia motriu.		X	
6.1.8	Ancoratges del motor.	Inspecció visual.	Ancoratges deteriorats, greument i evidentment danyats. Ancoratges fluixos o trencats.		X	X
6.1.9	Rendiment del motor (X) ² .	Inspecció visual o utilització de la interfície electrònica.	a) Unitat de control modificada de manera que afecta la seguretat o el medi ambient.		X	
			b) Modificació del motor que afecta la seguretat o el medi ambient.			X
6.2	Cabina i carrosseria.					
6.2.1	Estat.	Inspecció visual.	a) Plafó o component fluix o danyat, que podria causar lesions. Es pot desprendre.		X	X
			b) Muntant fluix a la carrosseria. Estabilitat alterada.		X	X
			c) Entrada de fums del motor o de l'escapament. Perill per a la salut de les persones a bord.		X	X
			d) Modificació perillosa ³ . Separació insuficient entre elements rotatoris o mòbils i la via pública.		X	X
			a) Carrosseria o cabina mal subjectada. Afecta l'estabilitat.		X	X
			b) Carrosseria/cabina clarament mal centrada en el xassís.		X	
6.2.2	Fixació.	Inspecció visual.	c) Fixació defectuosa o falta de fixació de la carrosseria/cabina al xassís o a elements transversals i simetria. Fixació defectuosa o falta de fixació de la carrosseria/cabina al xassís o a elements transversals de tal manera que posa greument en perill la seguretat viària.		X	X
			d) Corrosió excessiva dels punts de subjecció en carrosseries integrals. Estabilitat alterada.		X	X

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
6.2.3	Portes i manetes.	Inspecció visual.	a) Una porta no s'obre o no es tanca adequadament.		X	
			b) Alguna porta es pot obrir d'improvís o no es manté tancada (portes corredisses). Alguna porta es pot obrir d'improvís o no es manté tancada (portes no corredisses).		X	X
			c) Porta, frontisses, manetes o muntant, deteriorats. Porta, frontisses, grones, manetes o muntant, absents o solts.	X	X	
6.2.4	Terra.	Inspecció visual.	Terra flux o molt deteriorat. Estabilitat insuficient.		X	X
6.2.5	Seient del conductor.	Inspecció visual.	a) Seient amb estructura defectuosa. Seient solt.		X	X
			b) El mecanisme d'ajust no funciona correctament. Seient mòbil o no es pot fixar el respall.		X	X
6.2.6	Els altres seients.	Inspecció visual.	a) Seients en estat defectuós o fluxos (elements auxiliars). Seients en estat defectuós o fluxos (elements principals).	X	X	
			b) Seients no muntats de manera reglamentària ¹ . Se supera el nombre de seients permès; la seva posició no compleix els requisits.	X	X	
6.2.7	Controls de conducció.	Inspecció visual i funcionament.	Algun comandament necessari per a la conducció segura del vehicle no funciona correctament. Funcionament segur afectat.		X	X
6.2.8	Esglaons d'accés a la cabina.	Inspecció visual.	a) Esglaó o suport per al peu insegur. Estabilitat insuficient.	X	X	
			b) Esglaó o suport en un estat que fa probables les lesions als usuaris.		X	
6.2.9	Altres equips i accessoris interiors i exteriors.	Inspecció visual.	a) Subjecció incorrecta d'altres equips o accessoris.		X	
			b) Altres equips o accessoris no conformes als requisits ¹ . Els elements muntats poden provocar lesions; afecta la seguretat del funcionament.	X	X	
			c) Equip hidràulic amb fuites. Pèrdues abundants de materials perillosos.	X	X	
6.2.10	Parafang (aletes), dispositius antiesquitxades.	Inspecció visual.	a) Inexistents, solts o amb molta corrosió. Poden provocar lesions; es poden desprendre.	X	X	
			b) Separació insuficient de la roda (antiprojecció). Insuficient separació de la roda (parafang).	X	X	
			c) No conformes als requisits ¹ . Cobertura insuficient de la banda de rodament.	X	X	

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Peril·losa
7.	Equips diversos.				
7.1	Cinturons de seguretat/sivelles i sistemes de subjecció.				
7.1.1	Fixació de cinturons de seguretat/sivelles.	Inspecció visual.	a) Punt d'ancoratge molt deteriorat. Afecta l'estabilitat.	X	X
			b) Ancoratge solt.	X	
7.1.2	Estat de cinturons de seguretat/sivelles.	Inspecció visual i funcionament.	a) Cinturó de seguretat obligatori inexistent.	X	
			b) Cinturó de seguretat danyat. Tall o senyals de deformació.	X	X
			c) Cinturó de seguretat no conforme als requisits ¹ .	X	
			d) Sivella de cinturó de seguretat malmesa o de funcionament incorrecte.	X	
			e) Retractor de cinturó de seguretat danyat o de funcionament incorrecte.	X	
7.1.3	Limitador de càrrega dels cinturons de seguretat.	Inspecció visual o utilització de la interfície electrònica.	a) Limitador de càrrega clarament absent o no adequat per al vehicle.	X	
			b) El sistema indica una anomalia a través de la interfície electrònica del vehicle.	X	
7.1.4	Pretensors dels cinturons de seguretat.	Inspecció visual o utilització de la interfície electrònica.	a) Pretensor clarament absent o no adequat per al vehicle.	X	
			b) El sistema indica una anomalia a través de la interfície electrònica del vehicle.	X	
7.1.5	Coixí de seguretat.	Inspecció visual o utilització de la interfície electrònica.	a) Coixins de seguretat absents de manera evident o no adequats per al vehicle.	X	
			b) El sistema indica una anomalia a través de la interfície electrònica del vehicle.	X	
			c) Coixí de seguretat que clarament no funciona.	X	
7.1.6	Sistemes SRS.	Inspecció visual de l'indicador d'anomalies (MIL) o utilització de la interfície electrònica.	a) L'indicador d'anomalies (MIL) de l'SRS indica alguna fallada del sistema.	X	
			b) El sistema indica una anomalia a través de la interfície electrònica del vehicle.	X	
7.2	Extintor (X) ² .	Inspecció visual.	a) Falta.	X	
			b) No conformes als requisits ¹ . Si és obligatori (per exemple taxis, autobusos, autocars, etc.).	X	X
7.3	Panys i dispositius antirobotari.	Inspecció visual i funcionament.	a) El dispositiu que impedeix la conducció del vehicle no funciona.	X	
			b) Defectuós. Bloqueig o immobilització imprevistos.	X	X
7.4	Triangle de senyalització de perill (quan sigui obligatori) (X) ² .	Inspecció visual.	a) No n'hi ha o està incomplet.	X	
			b) No conformes als requisits ¹ .	X	
7.5	Farmaciola d'urgència (quan sigui obligatori) (X) ² .	Inspecció visual.	Absent, incomplet o no conforme als requisits ¹ .	X	
7.6	Falques de roda (quan siguin obligatòries) (X) ² .	Inspecció visual.	En falten o estan en mal estat, estabilitat o dimensió insuficients.	X	

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
7.7	Dispositiu productor de senyals acústics.	Inspecció visual i funcionament.	a) No funciona adequadament. No funciona.	X		
			b) Accionament insegur.	X		X
			c) No conformes als requisits ¹ .	X		
			El so emès es podria confondre amb sirenes oficials.		X	
7.8	Velocímetre.	Inspecció visual o comprovació del seu funcionament durant la prova a la carretera o per mitjans electrònics.	a) No instal·lat conforme als requisits ¹ . Falta (si és obligatori).	X		X
			b) Funcionament alterat. Totalment inoperant.	X		X
			c) Sense suficient il·luminació. Sense cap il·luminació.	X		X
7.9	Tacògraf (si està muntat/si és obligatori).	Inspecció visual.	a) No instal·lat conforme als requisits ¹ .		X	
			b) Inoperant.		X	
			c) Precintes defectuosos o inexistents.		X	
			d) Placa d'instal·lació inexistent, il·legible o caducada.		X	
			e) Manipulació evident.		X	
			f) Mida dels pneumàtics no compatible amb els paràmetres de calibratge.		X	
7.10	Dispositiu limitador de velocitat (si està muntat/si és obligatori) (+ E).	Inspecció visual i del seu funcionament si l'equip està disponible.	a) No instal·lat conforme als requisits ¹ .		X	
			b) Clarament inoperant.		X	
			c) Velocitat fixada incorrecta (si es comprova).		X	
			d) Placa de calibratge inexistent, il·legible o passada de data.		X	
			e) Placa inexistent o il·legible.		X	
			f) Mida dels pneumàtics no compatible amb els paràmetres de calibratge.		X	
7.11	Comptaquilòmetres (si està disponible) (X) ² .	Inspecció visual o utilització de la interfície electrònica.	a) Clarament manipulat (fraud) per reduir o falsejar el quilometratge registrat d'un vehicle.		X	
			b) Clarament fora de servei.		X	
7.12	Control electrònic d'estabilitat (ESC) si està muntat/si és obligatori (X) ²	Inspecció visual o utilització de la interfície electrònica.	a) Sensors de velocitat de roda inexistents o danyats.		X	
			b) Connexions danyades.		X	
			c) Altres components inexistents o danyats.		X	
			d) Interruptor danyat o de funcionament incorrecte.		X	
			e) L'indicador d'anomalies fallada del sistema (MIL) de l'ESC indica alguna fallada.		X	
			f) El sistema indica una anomalia a través de la interfície electrònica del vehicle.		X	

Element	Mètode	Causas de rebuig	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Perillosa
8.	Emissions contaminants.				
8.1	Soroll.				
8.1.1	Sistema de supressió del soroll (+ E).	Avaluació subjectiva (llevat que l'inspector consideri que el nivell de soroll pot estar al límit, cas en què es pot dur a terme un mesurament del soroll emès per un vehicle en repòs utilitzant un sonòmetre).	a) Nivells de soroll superiors als permesos en els requisits ¹ .	X	
			b) Algun component del sistema de supressió de soroll està fluix, danyat, incorrectament instal·lat, absent o clarament modificat de manera que afecta negativament els nivells de soroll.	X	
			Risc molt greu de despreniment.		X
8.2	Emissions de gasos d'escapament.				
8.2.1	Emissions de motor d'encesa per guspira.				
8.2.1.1	Equip de control de les emissions de gasos d'escapament.	Inspecció visual.	a) Equip de control d'emissions muntat pel fabricant absent, modificat o clarament defectuós.	X	
			b) Pèrdues que podrien afectar significativament el mesurament de les emissions.	X	
			c) L'indicador d'anomalies (MIL) no segueix la seqüència adequada.		
8.2.1.2	Emissions gasoses (E).	<p>– Per als vehicles fins a les categories Euro 5 i Euro V (7): Mesurament amb un analitzador de gasos d'escapament d'acord amb els requisits¹ o la lectura del DAB; els assajos d'emissions del tub d'escapament han de ser el mètode per defecte per a l'avaluació d'emissions de gasos d'escapament. Sobre la base d'una avaluació de l'equivalència, tenint en compte la legislació pertinent en matèria d'homologació, els estats membres poden autoritzar el recurs als DAB d'acord amb les recomanacions del fabricant i altres requisits.</p> <p>– Per als vehicles fins a les categories d'emissions Euro 6 i Euro VI (8): Mesurament amb un analitzador de gasos d'escapament d'acord amb els requisits¹ o la lectura del DAB d'acord amb les recomanacions del fabricant i altres requisits¹. Mesuraments no aplicables als motors de dos temps. Com a alternativa, realització de mesuraments mitjançant sensors remots, confirmats per mètodes aprovats de control.</p>	<p>a) Les emissions gasoses superen els nivells específics donats pel fabricant.</p> <p>b) o, si no consta aquesta informació, les emissions de CO superen: i) en el cas de vehicles no controlats per un sistema avançat de control d'emissions, – 4,5%, o – 3,5%, segons la data de la primera matriculació o circulació que requereixen els requisits¹; ii) en el cas de vehicles controlats per un sistema avançat de control d'emissions, – amb el motor al ralenti, 0,5%, – amb el motor al ralenti accelerat 0,3%, o – amb el motor al ralenti, 0,3% (7), – amb el motor al ralenti accelerat 0,2%, segons la data de la primera matriculació o circulació que requereixen els requisits¹.</p> <p>c) Coeficient lambda superior a $1 \pm 0,03$ o no conforme a l'especificació del fabricant.</p> <p>d) La lectura del DAB indica una falta de conformitat significativa.</p> <p>e) El mesurament efectuat pels sensors remots indica una falta de conformitat significativa.</p>	X	
				X	
				X	

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Perillosa
8.2.2	Emissions de motors d'encesa per compressió.				
8.2.2.1	Equip de control de l'emissió de gasos d'escapament.	Inspecció visual.	a) Absència o funcionament clarament defectuós de l'equip de control d'emissions instal·lat pel fabricant.	X	
			b) Pèrdues que podrien afectar significativament el mesurament de les emissions.	X	
			c) L'indicador d'anomalies (MIL) no segueix la seqüència adequada.	X	
			d) Reactiu insuficient, si s'escau.	X	
8.2.2.2	Opacitat. Els vehicles matriculats o posats en circulació abans de l'1 de gener del 1980 estan exempts d'aquest requisit.	<p>– Per als vehicles fins a les categories d'emissions Euro 5 i Euro V (9): Mesurament de l'opacitat dels gasos d'escapament accelerant el motor de buit (motor desembragat i passant de la velocitat de ralenti a la velocitat de desconnexió) o lectura del DAB. Els assajos d'emissions del tub d'escapament han de ser el mètode per defecte per a l'avaluació d'emissions de gasos d'escapament. Sobre la base d'una avaluació de l'equivalència, tenint en compte la legislació pertinent en matèria d'homologació, els estats membres poden autoritzar el recurs als DAB d'acord amb les recomanacions del fabricant i altres requisits.</p> <p>– Per als vehicles fins a les categories d'emissions Euro 6 i Euro VI (8): Mesurament de l'opacitat dels gasos d'escapament accelerant el motor de buit (motor desembragat i passant de la velocitat de ralenti a la velocitat de desconnexió) o lectura del DAB segons les recomanacions del fabricant i altres requisits¹.</p>	a) Per als vehicles matriculats o posats en circulació per primera vegada després de la data especificada en els requisits ¹ , l'opacitat supera el nivell registrat a la placa del fabricant col·locada en el vehicle.	X	
		Precondicionament del vehicle: 1. Els vehicles es poden sotmetre a assaig sense precondicionament, tot i que per raons de seguretat s'ha de comprovar que el motor estigui calent i en condicions mecàniques satisfactòries;	b) Quan no es disposi d'aquesta informació o quan els requisits ¹ no permetin la utilització de valors de referència, – en motors d'aspiració natural: 2,5 m ¹ , – en motors de turbocompressió: 3,0 m ¹ , o, si es tracta de vehicles compresos en els requisits ¹ o matriculats o posats en circulació per primera vegada després de la data especificada en els requisits ¹ , 1,5 m ⁻¹ (10), o 0,7 m ⁻¹ (11).	X	

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Perillosa
	<p>2. Requisits previs:</p> <p>i) El motor ha d'estar completament calent; per exemple, la temperatura de l'oli del motor mesurada mitjançant una sonda introduïda en el tub de la vareta de nivell d'oli ha de ser com a mínim de 80°C, o la temperatura normal de funcionament si és inferior, o la temperatura del càrter del motor mesurada pel nivell de radiació infraroja que ha de ser com a mínim equivalent. Si, a causa de la configuració del vehicle, aquest mesurament és impracticable, la temperatura normal de funcionament del motor es pot determinar per altres mitjans; per exemple, mitjançant el funcionament del ventilador del motor.</p> <p>ii) El tub d'escapament s'ha de purgar mitjançant un mínim de tres cicles d'acceleració de buit o amb un mètode equivalent.</p>			X	
	<p>Procediment d'assaig.</p> <p>1. El motor, i qualsevol turbocompressor incorporat, ha d'estar al ralenti abans que comenci cada cicle d'acceleració de buit. En el cas dels motors dièsel de gran potència, això significa esperar almenys 10 segons després de deixar anar l'accelerador.</p> <p>2. Per començar cada cicle d'acceleració de buit, l'accelerador s'ha de prémer a fons amb rapidesa i continuïtat (en menys d'1 segon), tot i que no amb violència, a fi d'obtenir el màxim pas de la bomba d'injecció.</p>	c) Mesuraments mitjançant sensors remots mostren un incompliment important.		X	

Element	Mètode	Causes de rebutj	Avaluació de les deficiències		
			Lleu	Greu	Perillosa
	<p>3. Durant cada cicle d'acceleració de buit, el motor ha d'assolir la velocitat de desconnexió o, en els vehicles de transmissió automàtica, la velocitat especificada pel fabricant o, si no es disposa d'aquesta informació, 2/3 de la velocitat de desconnexió abans de deixar anar l'accelerador. Això es pot comprovar, per exemple, controlant la velocitat del motor o deixant passar un temps suficient entre el moment en què es prem inicialment l'accelerador i el moment en què es deixa anar, que en els vehicles de les categories M₂, M₃, N₂ i N₃, ha de ser, almenys, de 2 segons.</p> <p>4. Els vehicles s'han de rebutjar únicament en cas que la mitjana aritmètica almenys de tres cicles d'acceleració de buit sigui superior al valor límit. Per efectuar aquest càlcul, es pot no tenir en compte qualsevol mesurament que es desvii substancialment de la mitjana mesurada o el resultat de qualsevol càlcul estadístic que tingui en compte la dispersió de les mesures. Els estats membres poden limitar el nombre de cicles d'assaig.</p> <p>5. Per evitar proves innecessàries, els estats membres poden rebutjar els vehicles que hagin donat mesures considerablement superiors als valors límit després de menys de tres cicles d'acceleració de buit o després dels cicles de purga. Igualment per evitar proves innecessàries, els estats membres poden aprovar els vehicles que hagin presentat valors substancialment inferiors als valors límit després de menys de tres cicles d'acceleració de buit o després dels cicles de purga.</p> <p>Com a alternativa, realització de mesuraments mitjançant sensors remots, confirmats per mètodes aprovats de control.</p>				

Element	Mètode	Causes de rebuig	Avaluació de les deficiències			
			Lleu	Greu	Perillosa	
8.4	Altres elements relacionats amb el medi ambient.					
8.4.1	Fuites de líquids.	Qualsevol fuga de líquid, diferent de l'aigua, que pugui danyar el medi ambient o plantejar un risc de seguretat per a altres usuaris de la via pública. Degoteig continu que suposi un risc molt greu.		X	X	
9.	Proves suplementàries per als vehicles que transporten persones, de les categories M ₂ , M ₃ .					
9.1	Portes.					
9.1.1	Portes d'entrada i sortida.	Inspecció visual i funcionament.	a) Funcionament defectuós.		X	
			b) Estat deteriorat. Pot provocar lesions.	X		X
			c) Comandament d'emergència defectuós.		X	
			d) Comandament a distància de les portes o els dispositius d'avís defectuós.		X	
9.1.2	Sortides d'emergència.	Inspecció visual i funcionament (quan correspongui).	a) Funcionament defectuós.		X	
			b) Rètols de sortides d'emergència il·legibles. Rètols de sortides d'emergència absents.	X		X
			c) Absència de martell per trencar vidres.	X		
			d) Accés bloquejat.		X	
9.2	Sistemes antibaf i antigel (X) ² .	Inspecció visual i funcionament.	a) No funcionen correctament. Afecten la seguretat del funcionament del vehicle.	X	X	
			b) Emissió de gasos tòxics o d'escapament dins de l'habitacle del conductor o els passatgers. Perill per a la salut de les persones a bord.		X	X
			c) Desglaç defectuós (si és obligatori).		X	
9.3	Sistemes de ventilació i calefacció (X) ² .	Inspecció visual i funcionament.	a) Funcionament defectuós. Risc per a la salut de les persones a bord.	X	X	
			b) Emissió de gasos tòxics o d'escapament dins de l'habitacle del conductor o els passatgers. Perill per a la salut de les persones a bord.		X	X
						X
9.4	Seients.					
9.4.1	Seients de passatgers (inclosos els seients per a acompanyants i els sistemes de retenció infantil quan correspongui).	Inspecció visual.	Els seients plegables (si es permeten) no funcionen automàticament. Bloquegen la sortida d'emergència.	X	X	
9.4.2			Seient del conductor (requisits addicionals).	Inspecció visual.	a) Dispositius especials defectuosos com ara protecció antienlluernadora (para-sol). Camp de visió impedit.	X
	b) Protecció per al conductor solta. Pot provocar lesions.	X			X	
9.5	Dispositius d'enllumenat interior i navegació (X) ² .	Inspecció visual i funcionament.	Dispositiu defectuós. Totalment inoperant.	X	X	

Element		Mètode	Causas de rebuig	Avaluació de les deficiències		
				Lleu	Greu	Perillosa
9.6	Passarel·les, zones de permanència dempeus.	Inspecció visual.	a) Terra insegur. Afecta l'estabilitat.		X	X
			b) Estreps i agafadors defectuosos. Mal subjecte o inutilitzable.	X	X	
9.7	Escales i esglaons.	Inspecció visual i funcionament (quan correspongui).	a) Estat deteriorat. Estat danyat. Afecta l'estabilitat.	X	X	X
			b) Els esglaons retràctils no funcionen correctament.		X	
9.8	Sistema de comunicació amb els passatgers (X) ² .	Inspecció visual i funcionament.	Sistema defectuós. Totalment inoperant.	X	X	
9.9	Rètols (X) ² .	Inspecció visual.	a) Rètol inexistent, erroni o il·legible. Informació falsa.	X	X	
9.10	Requisits relatius al transport de nens (X) ² .					
9.10.1	Portes.	Inspecció visual.	Protecció de portes no conforme als requisits relatius a aquesta mode de transport.		X	
9.10.2	Senyalització i equips especials.	Inspecció visual.	Senyalització o equips especials inexistents.	X		
9.11.	Requisits relatius al transport de persones amb mobilitat reduïda (X) ² .					
9.11.1	Portes, rampes i elevadors.	Inspecció visual i funcionament.	a) Funcionament defectuós. Afecta la seguretat del funcionament.	X	X	
			b) Estat deteriorat. Afecta l'estabilitat; pot provocar lesions.	X	X	
			c) Comandament(s) defectuós(osos). Afecta la seguretat del funcionament.	X	X	
			d) Dispositiu(s) d'avís defectuós(osos). No funciona.	X	X	
9.11.2	Sistema de retenció de cadira de rodes.	Inspecció visual i mitjançant funcionament si és possible.	a) Funcionament defectuós. Afecta la seguretat del funcionament.	X	X	
			b) Estat deteriorat. Afecta l'estabilitat; pot provocar lesions.	X	X	
			c) Comandament(s) defectuós(osos). Afecta la seguretat del funcionament.	X	X	
9.11.3	Senyalització i equips especials.	Inspecció visual.	Senyalització o equips especials inexistents.		X	

(1) El percentatge de l'eficiència de frenada es calcula dividint l'esforç total de frenada que s'assoleix quan s'usa el fre pel pes del vehicle o, en el cas d'un semiremolc, per la suma de les càrregues de l'eix i es multiplica el resultat per 100.

(2) Les categories de vehicles que estan excloses de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Directiva figuren en el quadre a títol orientatiu.

(3) 48% per a vehicles que no disposin d'ABS o sense homologació de tipus abans de l'1 d'octubre del 1991.

(4) 45% per a vehicles matriculats després del 1988 o amb posterioritat a la data especificada en els requisits (de totes dues dates, la que sigui posterior).

(5) 43% per als semiremolcs i remolcs amb barra de tracció matriculats després del 1988 o a partir de la data especificada en els requisits, i es pren la data posterior.

(6) 2,2 m/s² en el cas dels vehicles N1, N2 y N3.

(7) Homologats d'acord amb la Directiva 70/220/EEC, el Reglament (CE) núm. 715/2007, annex I, quadre 1 (Euro 5), la Directiva 88/77/CEE i la Directiva 2005/55/CE.

(8) Homologats d'acord amb el Reglament (CE) núm. 715/2007, annex I, quadre 2 (Euro 6) i el Reglament (CE) núm. 595/2009 (Euro VI).

(9) Homologats d'acord amb la Directiva 70/220/CEE, el Reglament (CE) núm. 715/2007, annex I, quadre 1 (Euro 5), la Directiva 88/77/CEE i la Directiva 2005/55/CE.

(10) Homologats d'acord amb els valors límit indicats a la fila B del punt 5.3.1.4 de l'annex I de la Directiva 70/220/CEE; fila B1, B2 o C del punt 6.2.1 de l'annex I de la Directiva 88/77/CEE, o bé matriculats o posats en circulació per primera vegada després de l'1 de juliol del 2008.

(11) Homologats d'acord amb els valors límit indicats a l'annex I, quadre 2 (Euro 6), del Reglament (CE) núm. 715/2007. Homologats d'acord amb el Reglament (CE) núm. 595/2009 (Euro VI).

Notes explicatives:

¹ Els «requisits» són els fixats per l'homologació en la data en què aquesta es va produir, o en la primera matriculació o primera posada en circulació, així com per les normes sobre instal·lacions a posteriori o per la legislació nacional del país de matriculació. Aquestes causes de rebuig són aplicables únicament quan s'hagi comprovat el compliment dels requisits.

² (X) Identifica els elements que estan relacionats amb l'estat del vehicle i la seva aptitud per circular però que no es consideren essencials en una inspecció tècnica de vehicles.

³ Modificació perillosa significa la modificació que afecta negativament la seguretat viària del vehicle o té un efecte desproporcionat o advers en el medi ambient. E Es requereix la utilització d'equips per inspeccionar aquest element.

ANNEX III

Subjecció de la càrrega

I. Principis aplicables a la subjecció de la càrrega

1. La subjecció de la càrrega ha de suportar les forces següents generades per l'acceleració/desceleració del vehicle:

- en el sentit de marxa: el pes de la càrrega multiplicat per 0,8, i
- en sentit lateral: el pes de la càrrega multiplicat per 0,5, i
- en sentit contrari al de marxa: el pes de la càrrega multiplicat per 0,5, i
- en general ha d'impedir la inclinació longitudinal o transversal de la càrrega.

2. Per al repartiment de la càrrega s'han de tenir en compte les càrregues màximes d'eix autoritzades així com les càrregues mínimes d'eix necessàries dins dels límits de la massa màxima autoritzada del vehicle, de conformitat amb la legislació sobre pesos i dimensions de vehicles.

3. A l'hora de subjectar la càrrega, s'han de tenir en compte els requisits de resistència d'alguns components dels vehicles com ara els punts d'amarratge frontals, laterals, posteriors, teleres quan s'utilitzin per a aquesta finalitat.

4. Es pot utilitzar un o diversos dels mètodes de retenció següents per subjectar la càrrega:

- enganxada,
- immobilització (local/general),
- amarratge directe,
- amarratge superior.

5. Normes aplicables:

Norma	Assumpte
– EN 12195-1	Càlcul de les forces d'amarratge.
– EN 12640	Punts d'amarratge.
– EN 12642	Resistència de l'estructura de la carrosseria dels vehicles.
– EN 12195-2	Cingles d'amarratge de fibres sintètiques.
– EN 12195-3	Cadenes d'amarratge.
– EN 12195-4	Cables d'acer d'amarratge.
– ISO 1161, ISO 1496	Contenedor ISO.
– EN 283	Caixes mòbils.
– EN 12641	Lones.
– EUMOS 40511	Pals-teleres.
– EUMOS 40509	Empaquetatge per a transport.

II. Inspecció de la subjecció de la càrrega.

1. Classificació de les deficiències.

Les deficiències es classifiquen en una de les categories següents:

- Deficiència lleu: es parla de menys deficiència quan la càrrega està subjecta correctament però és possible formular recomanacions en matèria de seguretat.
- Deficiència greu: es parla de deficiència greu quan la càrrega no ha estat subjecta suficientment i hi ha la possibilitat d'un desplaçament o bolcada significatius de la càrrega o de parts d'aquesta.
- Deficiència perillosa: es parla de deficiència perillosa si es posa en perill directe la seguretat del tràfic a causa del risc de pèrdua de la càrrega o de parts d'aquesta, per un perill derivat directament de la càrrega o per la posada en perill immediata de persones.

Si s'observen diverses deficiències, el transport es classifica en el grup de deficiències més alt. Si s'observen diverses deficiències, atès que s'ha d'esperar que l'efecte combinat d'aquestes les reforci, el transport es classifica en el nivell de deficiència superior.

2. Mètodes d'inspecció.

El mètode d'inspecció consisteix en una avaluació visual del fet que s'usa correctament el nombre necessari de mesures adequades per subjectar la càrrega o la mesura de les forces de tensió, el càlcul de l'eficiència de la subjecció i la verificació dels certificats, si s'escau.

3. Avaluació de les deficiències.

En el quadre 1 es presenten les normes que es poden aplicar durant una inspecció de subjecció de la càrrega per determinar si l'estat del transport és acceptable.

La categoria de les deficiències es determina d'acord amb la classificació que estableix el punt 1 d'aquest capítol, cas per cas.

Els valors que apareixen en el quadre següent s'ofereixen a títol indicatiu com a directrius per determinar la categoria d'una deficiència determinada en funció de les circumstàncies concretes, depenent en particular de la naturalesa de la càrrega i de la discreció de l'inspector.

Per al transport inclòs en l'àmbit d'aplicació de la Directiva 95/50/CE del Consell (1), es poden aplicar requisits més específics.

(1) Directiva 95/50/CE, del Consell, de 6 d'octubre de 1995, relativa a procediments uniformes de control del transport de mercaderies perilloses per carretera (DO L 249 de 17.10.1995, p. 35).

Quadre 1

Element	Deficiències	Avaluació de la deficiència		
		Lieu	Greu	Peril·losa
A	L'empaquetatge per a transport no permet una subjecció adequada de la càrrega.			A discreció de l'inspector.
B	Una o més unitats de la càrrega no estan col·locades correctament.			A discreció de l'inspector.
C	El vehicle no és adequat per a la càrrega que es transporta (deficiència diferent de les que enumera el punt 10).			A discreció de l'inspector.
D	Defectes manifestos de la superestructura del vehicle (deficiència diferent de les que enumera el punt 10).			A discreció de l'inspector.
10	Idoneïtat del vehicle.			
10.1	Paret frontal (si s'utilitza per a la subjecció de la càrrega).			
10.1.1	Part oxidada o deformada.		x	
	Part fissurada que posa en perill la integritat del compartiment de càrrega.			x
10.1.2	Resistència insuficient (certificat o etiqueta, si escau).		x	
	Altura insuficient en relació amb la càrrega transportada.			x
10.2	Parets laterals (si s'utilitzen per a la subjecció de la càrrega).			
10.2.1	Part oxidada o deformada; mal estat de frontisses o panys.		x	
	Part fissurada; falten frontisses o panys, o no funcionen.			x
10.2.2	Resistència insuficient del suport (certificat o etiqueta, si escau).		x	
	Altura insuficient en relació amb la càrrega transportada.			x
10.2.3	Mal estat dels plafons de les parets laterals.		x	
	Part fissurada.			x
10.3	Paret posterior (si s'utilitza per a la subjecció de la càrrega).			
10.3.1	Part oxidada o deformada; mal estat de frontisses o panys.		x	
	Part fissurada; falten frontisses o panys, o no funcionen.			x
10.3.2	Resistència insuficient (certificat o etiqueta, si escau).		x	
	Altura insuficient en relació amb la càrrega transportada.			x
10.4	Teleres (si s'utilitzen per a la subjecció de la càrrega).			
10.4.1	Part oxidada o deformada, o amarratge insuficient al vehicle.		x	
	Part fissurada; amarratge al vehicle inestable.			x
10.4.2	Mala resistència o disseny.		x	
	Altura insuficient en relació amb la càrrega transportada.			x
10.5	Punts d'amarratge (si s'utilitzen per a la subjecció de la càrrega).			
10.5.1	Mal estat o disseny.		x	
	No poden suportar les forces d'amarratge necessàries.			x
10.5.2	Nombre insuficient.		x	
	Nombre insuficient per suportar les forces d'amarratge necessàries.			x
10.6	Estructures especials exigides (si s'utilitzen per a la subjecció de la càrrega).			
10.6.1	Mal estat, danyat.		x	
	Part fissurada; no apta per suportar la força de retenció.			x
10.6.2	No apta per a la càrrega transportada.		x	
	Absent.			x

Element	Deficiències	Avaluació de la deficiència		
		Lleu	Greu	Perillosa
10.7	Terra (si s'utilitza per a la subjecció de la càrrega).			
10.7.1	Mal estat, danyat.		x	
	Part fissurada; no apte per suportar càrrega.			x
10.7.2	Límit de càrrega insuficient.		x	
	No apte per suportar càrrega.			x
20	Tancament, bloqueig i amarratge directe.			
20.1	Amarratge director de la càrrega (bloqueig).			
20.1.1	Massa distància entre la càrrega i la part frontal:			
20.1.1.1	Massa distància amb la paret frontal si s'utilitza per a la subjecció directa de la càrrega.		x	
	Més de 15 cm i risc de travessar la paret.			x
20.1.1.2	Massa distància amb les parets laterals si s'utilitzen per a la subjecció directa de la càrrega.		x	
	Més de 15 cm i risc de travessar la paret.			x
20.1.1.3	Massa distància amb la paret posterior si s'utilitza per a la subjecció directa de la càrrega.		x	
	Més de 15 cm i risc de travessar la paret.			x
20.1.2	Dispositius de subjecció, com ara rails d'amarratge, bigues de bloqueig, llistons i falques a les parets frontal, laterals i posterior.			
20.1.2.1	Fixació al vehicle inadequada.	x		
	Fixació insuficient.		x	
	No aptes per suportar les forces de retenció, fluixos.			x
20.1.2.2	Subjecció inadequada.	x		
	Subjecció insuficient.		x	
	Totalment ineficaços.			x
20.1.2.3	Equip de subjecció poc adaptat.		x	
	Equip de subjecció totalment inadequat.			x
20.1.2.4.	Mètode escollit per a la subjecció de l'embalatge: subòptim.		x	
	Mètode escollit totalment inadequat.			x
20.1.3	Subjecció directa amb xarxes i lones.			
20.1.3.1	Estat de les xarxes i de les lones (falta l'etiqueta/estan danyades, però poden servir).	x		
	Dispositius de retenció de la càrrega malmesos.		x	
	Dispositius de retenció de càrrega molt deteriorats i que no són ja apropiats per a l'ús.			x
20.1.3.2	Resistència insuficient de les xarxes i lones.		x	
	Capacitat inferior a dos terços de les forces de retenció requerides.			x
20.1.3.3	Fixació insuficient de les xarxes i lones.		x	
	Fixació amb menys capacitat per suportar dos terços de les forces de retenció requerides.			x
20.1.3.4	Adequació insuficient de les xarxes i lones per a la subjecció de la càrrega.		x	
	Totalment inadequades.			x
20.1.4	Separació i rebliment de les unitats de càrrega o dels espais lliures.			
20.1.4.1	Inadequació de la unitat de separació i rebliment.		x	
	Separació o espais lliures massa amplis.			x
20.1.5	Amarratge directe (horitzontal, transversal, diagonal, amb bucles o ressorts).			
20.1.5.1	Les forces de subjecció requerides són inadequades.		x	
	Inferiors a dos terços de la força requerida.			x

Element	Deficiències	Avaluació de la deficiència		
		Lleu	Greu	Peril·losa
20.2	Subjecció per fricció.			
20.2.1	Abast de les forces de subjecció requerides.			
20.2.1.1	Les forces de subjecció requerides són inadequades.		x	
	Inferiors a dos terços de la força requerida.			x
20.3	Dispositius de retenció de la càrrega utilitzats.			
20.3.1	Inadequació dels dispositius de retenció de la càrrega.		x	
	Dispositiu totalment inadequat.			x
20.3.2	Falta l'etiqueta (per exemple placa/remolc) / està danyada, però el dispositiu funciona adequadament.	x		
	Falta l'etiqueta (per exemple placa/remolc) / està danyada i el dispositiu està molt deteriorat.		x	
20.3.3	Dispositius de retenció de la càrrega malmesos.		x	
	Dispositius de retenció de càrrega molt deteriorats i que no són ja apropiats per a l'ús.			x
20.3.4	Torns d'amarratge utilitzats de manera incorrecta.		x	
	Torns d'amarratge defectuosos.			x
20.3.5	Ús incorrecte dels dispositius de retenció de la càrrega (per exemple falta de protecció de les arestes).		x	
	Ús defectuós dels dispositius de retenció de la càrrega (per exemple nusos).			x
20.3.6	Fixació dels dispositius de retenció de la càrrega inadequada.		x	
	Inferiors a dos terços de la força requerida.			x
20.4	Equip addicional (per exemple catifes antilliscants, protectors d'arestes, riells).			
20.4.1	S'utilitza un equip inadequat.	x		
	S'utilitza un equip incorrecte o defectuós.		x	
	S'utilitza un equip totalment inadequat.			x
20.5	Transport de productes a granel, lleugers i solts.			
20.5.1	Productes a granel que volen en circular el vehicle i que poden distreure altres vehicles.		x	
	Suposa un perill per als altres vehicles.			x
20.5.2	Productes a granel mal subjectats.		x	
	Pèrdua de la càrrega que suposa un perill per als altres vehicles.			x
20.5.3	Productes lleugers sense cobrir.		x	
	Pèrdua de la càrrega que suposa un perill per als altres vehicles.			x
20.6	Transport de rolls.			
20.6.1	Pèrdua parcial del producte transportat (troncs).			x
20.6.2	Forces de subjecció de la unitat de càrrega inadequades.		x	
	Inferiors a dos terços de la força requerida.			x
30	Càrrega totalment solta.			x

ANNEX IV

(anvers)

MODEL D'INFORME D'INSPECCIÓ TÈCNICA A LA CARRETERA MÉS MINUCIOSA AMB UNA LLISTA DELS PUNTS OBJECTE DE CONTROL

1. Lloc de la inspecció tècnica a la carretera
2. Data
3. Hora
4. Signe distintiu del país i número de matrícula del vehicle
5. Identificació del vehicle/número NIV
6. Categoria del vehicle
 - (a) N₂^(a) (3,5-12 tones)
 - (b) N₃^(a) (més de 12 tones)
 - (e) O₃^(a) (3,5-10 tones)
 - (d) O₄^(a) (més de 10 tones)
 - (e) M₂^(a) (> 9 places^(b), fins a 5 tones)
 - (f) M₃^(a) (> 9 places^(b), més de 5 tones)
 - (g) T5
 - (h) Altres categories de vehicles
(Especifiquen-les)
7. Lectura del comptakilòmetres en el moment de la inspecció
8. Empresa que efectua el transport
 - a) Nom i adreça
 -
 - b) Número de la llicència comunitària (c) [Reglaments (CE) núm. 1072/2009 i núm.1073/2009]
9. Nom del conductor

10. Elements controlats

	Controlat(d)	Rebutjat(e)
0) Identificació ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Dispositius de frenada ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Adreça ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Visibilitat ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Equip d'enllumenat i components del sistema elèctric ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Eixos, rodes, pneumàtics, suspensió ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Xassís i elements acoblats al xassís ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Equips diversos, inclosos el tacògraf i el dispositiu de limitació de velocitat ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Emissions contaminants, inclosos les emissions i el vessament de combustible o oli ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Inspeccions addicionals per als vehicles de les categories M2 i M3 ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) Subjecció de la càrrega ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultats de la inspecció:

Aprovat	<input type="checkbox"/>
Rebutjat	<input type="checkbox"/>
Prohibició o restricció de la utilització del vehicle, que presenta deficiències perilloses	<input type="checkbox"/>

12. Diversos/observacions:

13. Autoritat/funcionari o inspector que ha efectuat la inspecció

Signatura:

Autoritat competent / funcionari o inspector

Conductor

Notes:

- Categories de vehicles d'acord amb l'article 2 de la Directiva 2014/47/UE.
- Nombre de seients, inclòs el del conductor (punt S.1 del certificat de matrícula).
- Si se'n disposa.
- «Controlat» significa que s'han inspeccionat almenys un o diversos elements dels punts recollits en els annexos II o III de la Directiva 2014/47/UE, d'aquest grup i no s'ha trobat cap deficiència o només alguna de lleu.
- Els elements rebutjats que presenten deficiències greus o perilloses s'indiquen al revers.
- Mètodes per inspeccionar i avaluar les deficiències d'acord amb els annexos II o III de la Directiva 2014/47/UE.

ANNEX IV

0.	IDENTIFICACIÓ DEL VEHICLE	1.1.17.	Vàlvula sensora de càrrega	2.2.	Volant o manillar i columna	4.4.2.	Commutació
0.1.	Plaques de matrícula	1.1.18.	Ajustadors de tensió automàtics i indicadors	2.2.1.	Estat del volant	4.4.3.	Compliment dels requisits
0.2.	Número de sèrie o d'identificació o del xassís del vehicle	1.1.19.	Sistema de tensió automàtics i indicadors	2.2.2.	Columna i amortidors de direcció	4.4.4.	Cadència de les pulsacions
1.	DISPOSITIUS DE FRENADA	1.1.19.	Sistema de desceleració (si està instal·lat o s'exigeix)	2.3.	Joc de la direcció	4.5.	Llums antiboira davanteres i posteriors
1.1.	Estat mecànic de funcionament	1.1.20.	Funcionament automàtic dels frens de remolc	2.4.	Alineació de les rodes	4.5.1.	Estat i funcionament
1.1.1.	Tija del pedal de fre	1.1.21.	Sistema complet de frenada	2.5.	Plat giratori de l'eix del remolc	4.5.2.	Alineament
1.1.2.	Estat i carrera de la tija del dispositiu de frenada	1.1.22.	Connexions per a control	2.6.	Direcció assistida electrònica (EPS)	4.5.3.	Commutació
1.1.3.	Bomba de buit o compressor i dipòsits	1.1.23.	Fre d'inèrcia	3.	VISIBILITAT	4.5.4.	Compliment dels requisits
1.1.4.	Indicador de baixa pressió o manòmetre	1.2.	Rendiment i eficàcia del fre de servei	3.1.	Camp de visió	4.6.	Llum de marxa enrere
1.1.5.	Vàlvula de regulació del fre de mà	1.2.1.	Rendiment	3.2.	Estat de les superfícies vidrades	4.6.1.	Estat i funcionament
1.1.6.	Fre d'estacionament, regulació de la palanca, cadell del fre d'estacionament, fre electrònic d'estacionament	1.2.2.	Eficàcia	3.3.	Retrovisors	4.6.2.	Compliment dels requisits
1.1.7.	Vàlvules de frenada (vàlvules de retenció, vàlvules d'escapament ràpid, reguladors)	1.3.	Rendiment i eficàcia del fre secundari (de socors)	3.4.	Eixugaparabrises	4.6.3.	Commutació
1.1.8.	Acoblament dels frens de remolc (elèctrics o pneumàtics)	1.3.1.	Rendiment	3.5.	Rentaparabrises	4.7.	Il·luminació de la placa del darrere de matrícula
1.1.9.	Acumulador o dipòsit de pressió	1.3.2.	Eficàcia	3.6.	Sistema antibaf	4.7.1.	Estat i funcionament
1.1.10.	Assistència de frenada, cilindre de comandament (sistemes hidràulics)	1.4.	Rendiment i eficàcia del fre d'estacionament	4.	LLUMS, DISPOSITIUS REFLECTANTS I EQUIP ELÈCTRIC	4.7.2.	Compliment dels requisits
1.1.11.	Tubs rígids dels frens	1.4.1.	Rendiment	4.1.	Fars	4.8.	Catadiòptrics, marques de visibilitat (reflectores) i plaques reflectores posteriors
1.1.12.	Tubs flexibles dels frens	1.4.2.	Eficàcia	4.1.1.	Estat i funcionament	4.8.1.	Estat
1.1.13.	Guarnicions per a frens	1.5.	Rendiment del sistema de desceleració	4.1.2.	Alineament	4.8.2.	Compliment dels requisits
1.1.14.	Tambors i discos dels frens	1.6.	Sistema antibloqueig de frens	4.1.3.	Commutació	4.9.	Testimonis obligatoris de l'equip d'il·luminació
1.1.15.	Cables dels frens, varetes, palanques, connexions	1.7.	Sistema de frenada electrònic (EBS)	4.1.4.	Compliment dels requisits	4.9.1.	Estat i funcionament
1.1.16.	Accionadors dels frens (inclosos els frens de ressort o els cilindres hidràulics de frenada)	1.8.	Líquid de frens	4.1.5.	Dispositius anivelladors	4.9.2.	Compliment dels requisits
		2.	DIRECCIÓ	4.1.6.	Dispositius rentafars	4.10.	Connexions elèctriques entre el vehicle tractor i el remolc o semiremolc
		2.1.	Estat mecànic	4.2.	Llums de posició davanteres i posteriors, llums laterals, llums de gàlib i llums de circulació diürna	4.11.	Cablejat elèctric
		2.1.1.	Estat del mecanisme de direcció	4.2.1.	Estat i funcionament	4.12.	Llums i catadiòptrics no obligatoris
		2.1.2.	Fixació de la caixa de direcció	4.2.2.	Commutació	4.13.	Bateria(es)
		2.1.3.	Estat de l'articulació del mecanisme de direcció	4.2.3.	Compliment dels requisits		
		2.1.4.	Funcionament del mecanisme de la direcció	4.3.	Llums de fre		
		2.1.5.	Direcció assistida	4.3.1.	Estat i funcionament		
				4.3.2.	Commutació		
				4.3.3.	Compliment dels requisits		
				4.4.	Llums indicadores de direcció i indicadores de perill		
				4.4.1.	Estat i funcionament		

5.	EIXOS, RODES, PNEUMÀTICS I SUSPENSIO	6.1.17. Transmissió	7.5. Farmaciola d'urgència	9.1. Portes
5.1.	Eixos	6.1.8. Ancoratges del motor	7.6. Falques de roda	9.1.1. Portes d'entrada i sortida
5.1.1.	Eixos	6.1.9. Rendiment del motor	7.7. Dispositiu productor de senyals acústics	9.1.2. Sortides d'emergència
5.1.2.	Fusells d'eix	6.2. Cabina i carrosseria	7.8. Velocímetre	9.2. Sistemes antibaf i antigel
5.1.3.	Coixinets de les rodes	6.2.1. Estat	7.9. Tacògraf	9.3. Sistemes de ventilació i calefacció
5.2.	Rodes i pneumàtics	6.2.2. Fixació	7.10. Dispositiu limitador de velocitat	9.4. Seients
5.2.1.	Cub de roda	6.2.3. Portes i manetes	7.11. Comptaquilòmetres	9.4.1. Seients de passatgers
5.2.2.	Rodes	6.2.4. Terra	7.12. Control electrònic d'estabilitat (ESC)	9.4.2. Seient del conductor
5.2.3.	Pneumàtics	6.2.5. Seient del conductor	8. EMISSIONS CONTAMINANTS	9.5. Dispositius d'enllumenat interior i navegació
5.3.	Sistema de suspensió	6.2.6. Els altres seients	8.1. Sistema de supressió del soroll	9.6. Passarel·les, zones de permanència dempeus
5.3.1.	Molles i estabilitzadors	6.2.7. Controls de conducció	8.2. Emissions de gas d'escapament	9.7. Escales i esglaons
5.3.2.	Amortidors	6.2.8. Esglaons d'accés a la cabina	8.2.1. Emissions de motor d'encesa per guspira	9.8. Sistema de comunicació amb els passatgers
5.3.3.	Barres de torsió, radis, forquilles i braços de suspensió	6.2.9. Altres equips i accessoris interiors i exteriors	8.2.1.1. Equip de control de les emissions de gasos d'escapament	9.9. Rètols
5.3.4.	Ròtules de suspensió	6.2.10. Parafang (aletes), dispositius antiesquitxades	8.2.1.2. Emissions gasoses	9.10. Requisits relatius al transport de nens
5.3.5.	Suspensió pneumàtica	7. EQUIPS DIVERSOS	8.2.2. Emissions de motors d'encesa per compressió	9.10.1. Portes
6.	XASSÍS I ELEMENTS ACOBLATS AL XASSÍS	7.1. Cinturons de seguretat/sivelles i sistemes de subjecció	8.2.2.1. Equip de control de les emissions de gasos d'escapament	9.10.2. Senyalització i equips especials
6.1.	Xassís o bastidor i elements acoblats	7.1.1. Fixació de cinturons de seguretat/sivelles	8.2.2.2. Opacitat	9.11. Requisits relatius al transport de persones amb mobilitat reduïda
6.1.1.	Estat general	7.1.2. Estat de cinturons de seguretat/sivelles	8.4. Altres elements relacionats amb el medi ambient	9.11.1. Portes, rampes i elevadors
6.1.2.	Tubs d'escapament i silenciadors	7.1.3. Limitador de càrrega dels cinturons de seguretat	8.4.1. Fuites de líquids	9.11.2. Sistema de retenció de cadira de rodes
6.1.3.	Dipòsit i conductes de combustible (inclosos el dipòsit i els conductes de calefacció)	7.1.4. Pretensors dels cinturons de seguretat	9. PROVES SUPLEMENTÀRIES PER ALS VEHICLES QUE TRANSPORTEN PERSONES DE LES CATEGORIES M₂, M₃	9.11.3. Senyalització i equips especials
6.1.4.	Para-xocs, proteccions laterals i dispositius de protecció del darrere	7.1.5. Coixí de seguretat		
6.1.5.	Suport de la roda de recanvi	7.1.6. Sistemes SRS		
6.1.6.	Dispositiu d'acoblament i equip de tracció	7.2. Extintor		
		7.3. Panys i dispositius antirobatori		
		7.4. Triangle de senyalització de perill		

ANNEX V

Model harmonitzat per als informes a la comissió

El model harmonitzat s'ha de redactar en format informàtic i s'ha de remetre per mitjans electrònics mitjançant programes ofimàtics estàndard.

S'ha de lliurar:

- un quadre de síntesi únic, i
- per a cada país de matriculació de vehicles sotmesos a una inspecció més minuciosa, un quadre detallat, per separat, amb informació sobre les deficiències controlades i detectades per a cada categoria de vehicle.

Categoria dels vehicles:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Altres categories (facultatiu)		Total		
	Nombre de vehicles inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes (1)	Nombre de vehicles inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	
Pais de matriculació																			
Turkmenistan, el																			
Ucraïna																			
Uzbekistan, l'																			
Antiga República Iugoslava de Macedònia																			
Altres tercers països (especificueu-los)																			

(1) Vehicles no conformes amb deficiències greus o perillosos d'acord amb l'annex IV.

Categoría dels vehicles:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Altres categories (opcional)		Total	
	Nombre de vehicles no inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes (1)	Nombre de vehicles no inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles no inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles no inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles no inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles no inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles no inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles no inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes	Nombre de vehicles no inspeccionats	Nombre de vehicles no conformes
3.1	Controlat	Rebutjat	Controlat	Rebutjat	Controlat	Rebutjat	Controlat	Rebutjat	Controlat	Rebutjat	Controlat	Rebutjat	Controlat	Rebutjat	Controlat	Rebutjat	Controlat	Rebutjat
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Nombre total de rebuigs																		

(1) Vehicles no conformes amb deficiències greus o perilloses d'acord amb l'annex V.