

MODIFICACIONES DE LA 2ª REVISIÓN DEL MANUAL DE INSPECCIÓN

ACABA DE SALIR PUBLICADA, Y SERÁ DE INMINENTE APLICACIÓN, UNA NUEVA REVISIÓN DEL MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES ITV. ESTA REVISIÓN DEL MANUAL PRETENDE ADAPTARSE E **INCORPORAR LA LEGISLACIÓN SURGIDA** DESDE LA ÚLTIMA APARICIÓN DEL ANTERIOR MANUAL DE INSPECCIÓN, EN JUNIO DE 1998, ASÍ COMO CONTEMPLAR LOS **NUEVOS AVANCES TÉCNICOS** QUE INCORPORAN LOS VEHÍCULOS EN SUS SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA

Por Enrique Zapico Alonso

Nuevo manual de inspección en ITV

Con la publicación del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998), se introdujeron numerosos cambios en la legislación española relativos a las características y condiciones técnicas que debían reunir los nuevos vehículos, información que no estaba contemplada en la anterior revisión del Manual de Inspección de junio de 1998.

Por otro lado, el actual proceso de acreditación por parte de ENAC, Entidad Nacional de Acreditación, de las empresas que realizan inspección de vehículos ha

hecho que, en la medida de lo posible, se contemplen en esta nueva revisión las recomendaciones de este organismo, así como las de la norma UNE-EN-45004. Se mantienen las directrices generales marcadas por la Directiva 96/96/CE en cuanto a las características que debe reunir una inspección técnica de vehículos y los puntos fundamentales a comprobar. No obstante, la experiencia adquirida en la aplicación del anterior Manual ha influido en ciertos cambios, eliminándose algunas comprobaciones que no era posible →



Los dispositivos de retención para niños deberán estar homologados e ir situados en la posición y lugar adecuados

↓
realizar cumpliendo los requisitos de esta directiva, ya que la inspección debe poderse realizar en un tiempo limitado y sin desmontar ninguna parte del vehículo. Las modificaciones más destacables que aparecen en esta 2ª Revisión del Manual de Inspección, de enero de 2001, hacen referencia a una nueva categorización de defectos, más estricta en muchos casos, y a la inclusión de nuevos puntos a inspeccionar.

Uno de los aspectos más restrictivos se refiere a las placas de identificación que deben llevar determinados vehículos, como los lentos -disco de limitación de velocidad-, vehículos largos, etc. Cualquier irregularidad en ellas (no existencia, no reglamentarias, etc.) será considerado como defecto grave, DG (antes sólo era defecto leve, DL).

Una novedad que se introduce en la inspección periódica de los vehículos clase M2 y M3 (destinados al transporte de personas que tengan más de nueve plazas) es la verificación del sistema automático de apertura de puertas cuando detectan una resistencia al cerrarse, con el fin de que no puedan herir o atrapar a un pasajero. A partir de ahora se inspeccionarán los dispositivos de retención infantil, que afectan a gran parte de los vehículos. Si van montados en ellos, deberán estar homologados e ir situados en la posición y lugar adecuados, pues de lo contrario será considerado DG.

También se introduce la necesidad de inspeccionar la existencia y correcto funcionamiento de los dispositivos antihielo y antivaho, mediante la comprobación de que sale aire por las toberas orientadas hacia el parabrisas. Un incorrecto funcionamiento será calificado como DG.

No todas las modificaciones son más estrictas que en la edición anterior. Por ejemplo, el no funcionamiento de las luces de carretera pasa a ser DL, ya que estas luces no son imprescindibles para ver ni para ser visto.

El no funcionamiento de las luces de freno será considerado DG, excepto si se trata de

la 3ª luz, que sólo se considerará DL. No obstante, esta luz es obligatoria para aquellos vehículos matriculados a partir de 01.10.2000. Su no existencia o funcionamiento no simultáneo con el resto de luces de freno será considerado DG. También se endurece la calificación del mal funcionamiento de los avisadores luminosos de determinados tipos de vehículos, como los agrícolas (rotativo) o de ambulancias, bomberos, etc. Cualquier deficiencia será considerada siempre como DG.

Las pruebas de emisiones de gases no se modifican sustancialmente, ni en el proceso ni en la categorización de defectos. Solamente aparece la novedad de que si el vehículo no reúne las condiciones adecuadas para la realización de la prueba, se considerará DG y la inspección será desfavorable.

No obstante, para las pruebas de emisión de contaminantes, las Comunidades Autónomas han realizado legislaciones particulares, generalmente con límites menos restrictivos que los indicados en las directivas europeas, por lo que este tipo de pruebas y su categorización de defectos varía en función de donde se realice.

En la prueba de eficacia de frenado, se introduce el defecto muy grave (DMG) cuando el valor de dicha eficacia sea inferior al 50% de los mínimos marcados para cada tipo de vehículo. Esto implica la inmovilización del vehículo y su traslado al taller no podrá realizarse por sus propios medios.

La inspección del sistema ABS se realizará en todos los vehículos que dispongan de dicho dispositivo, independientemente de que sea o no obligatorio para su categoría. Si el sistema no funciona correctamente, lo cual se diagnosticará a través del testigo que llevan para tal efecto, será considerado DG, o bien DL para aquellos vehículos en los que no sea obligatorio.

Otra novedad, consecuencia de la experiencia adquirida, es que será el inspector quién determine si la desalineación de las ruedas es un defecto y en qué grado. Desaparece la calificación de defectos de la alineación de un vehículo en función del valor proporcionado por la placa de alineación al paso.

Un aspecto importante que se introduce es el relativo a la inspección de ruedas y neumáticos. Dada la importancia que tienen estos elementos para la seguridad



vial, podrá calificarse como DMG, con la consiguiente inmovilización del vehículo, cuando los tornillos o tuercas de las ruedas estén defectuosos, la llanta presente roturas o grietas, o los neumáticos tengan deformaciones, roturas o cables al descubierto.

Se ha eliminado de la inspección el control de la rueda de repuesto y de los recambios herramientas y obligatorias. Tampoco se comprobará si el vehículo lleva triángulos de preseñalización de peligro. Esto no quiere decir que ya no sea obligatorio disponer de estos elementos, sino que no será considerado defecto a la hora de pasar la ITV, aunque sí que se está contemplado en el Reglamento General de Vehículos (Anexo XII) y los agentes de tráfico podrán sancionar si no se dispone de los elementos obligatorios.

Finalmente, una gran modificación en el Manual de Inspección viene dada por la aparición en el mercado de los llamados cuadríciclos. Este tipo de vehículos, aunque se encuadran dentro de la categoría de vehículos de dos y tres ruedas, son sometidos a una inspección muy similar a la de un turismo, debido a su semejanza ✘

Los neumáticos que
presenten

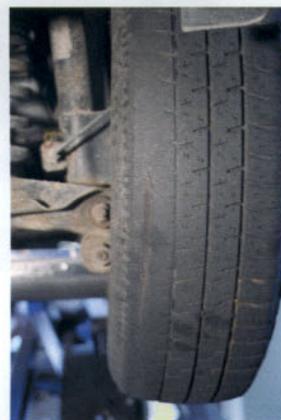
deformaciones, roturas

o tengan cables al

descubierto pueden

producir la

inmovilización del
vehículo



PARA SABER MÁS

- ▶ Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998)
<http://www.dgt.es>
- ▶ Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV (Rev 2ª, Enero 2001)
- ▶ Norma UNE-EN-45004
http://www.enac.es/documentos/CGA-ENAC-EI_Rev.pdf
- ▶ Directiva 96/96/CE
- ▶ RD 1987/1985, de 24 de septiembre
- ▶ RD 2042/1994, de 14 de octubre
- ▶ www.revistacesvimap.com