



Nueva regulación de la ITV

LA PUBLICACIÓN, EL PASADO MES DE **NOVIEMBRE DE 2017**, DEL **RD 920/2017**, POR EL QUE SE REGULA LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, ADAPTA LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA EN ESTE CAMPO A LAS EXIGENCIAS DE LA **DIRECTIVA 2014/45/UE**



Este Real Decreto deroga los dos Reales Decretos que, de manera separada, regulaban las inspecciones técnicas de vehículos en España: el RD 2042/1994, de 14 de octubre, sobre la Inspección Técnica de Vehículos, y el RD 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones ITV. Se acaba con la dispersión normativa y evita posibles duplicidades entre ambas normas.

Principales cambios y novedades

En lo relativo a las **fechas y frecuencias de las inspecciones** en función de la categoría de los vehículos y de su uso, aparecen sutiles cambios. Por un lado, los vehículos destinados a alquiler (con o sin conductor), equiparan sus plazos a los vehículos de sus mismas categorías, sin tener en cuenta que sean destinados a alquiler. En España, se han matriculado en

el año 2017 alrededor de 250.000 vehículos para a alquiler. Esto supondrá 250.000 inspecciones menos en 2019 y, traducido a magnitudes económicas, una facturación de más 11 millones de euros que las empresas de ITV no percibirán.

Los **tractores** de ruedas agrícolas y forestales, con una **velocidad mayor de 40 km/h** pasan de estar exentos hasta los 8 años desde su primera matriculación a 4 años, desde su primera matriculación. También se modifican las periodicidades aplicables a las autocaravanas y vehículos vivienda, hasta ahora con las mismas que los turismos de hasta 9 plazas; la periodicidad será la que le corresponda según el tipo de vehículo que figure en su ficha técnica y de acuerdo a la clasificación que establece el Reglamento General de Vehículos (no aparecen de manera explícita en la nueva legislación).

También se modifica el Reglamento de **Vehículos Históricos** (RD 1247/1995). Se establece como requisito para su catalogación tener una antigüedad mínima de 30 años (antes 25) y se fijan explícitamente unas periodicidades mínimas que deberán respetar los laboratorios de catalogación.

En caso de **inspección desfavorable**, el cliente podrá elegir otra estación ITV para la segunda inspección. Debido a los diferentes operadores existentes y a las transferencias de las ITV a las distintas Comunidades Autónomas, que sea posible ese cambio de estación no quiere decir que la segunda inspección sea gratuita, como viene siendo habitual en la mayor parte de España. Las Comunidades Autónomas aún no han articulado cómo se podrá hacer este cambio de estación, teniendo en cuenta que se podrá cambiar de Comunidad Autónoma y que, en cada una de ellas, el régimen de concesión o autorización a los operadores puede ser distinto (en algunas comunidades, el operador de ITV debe pagar un canon al gobierno autónomo por cada inspección realizada).

En relación a las segundas inspecciones, en caso de que esta sea favorable, el RD exige que en el informe de esta segunda inspección favorable figure el NIF o razón social del taller que ha efectuado la reparación o bien se anotará "auto-reparación".

Otra novedad es la relativa a qué ocurrirá si pasamos la inspección antes de que nos toque. Hasta ahora, los plazos corrían a partir de la fecha en la que pasábamos la inspección, si nos adelantábamos, perdíamos días de validez de la inspección. Con el nuevo RD 920/2017, si la inspección la pasamos dentro de los 30 días previos a la fecha de caducidad de la anterior inspección no perderemos días, y la próxima corresponderá a la periodicidad partiendo de la fecha de la anterior inspección.



► Resultado de la inspección técnica de vehículos

¿Qué se va a inspeccionar que antes no se hacía?

A diferencia de la legislación que deroga, el RD 920/2017 explicita, en su Anexo I, cuáles serán los aspectos a inspeccionar, cómo se deben inspeccionar y cuál será la categorización de los defectos. Esta tabla es una adaptación casi idéntica a la Directiva 2014/45/UE, por lo que se unificarán los aspectos a revisar en toda la Unión Europea. De hecho, otra de las novedades es que, en caso de importar un vehículo procedente de la Unión Europea cuya inspección técnica periódica se encuentre en vigor, se deberá aceptar su certificado de inspección y no será necesario someterlo a una nueva para emitir la documentación española.

Si no se acredita que el vehículo dispone de preceptivo seguro obligatorio, ni siquiera se realizará la inspección periódica. Hasta ahora, aunque era la ITV la que verificaba la vigencia de la póliza de seguro obligatorio, dependiendo de la Comunidad Autónoma, se podía calificar como Defecto Leve o Defecto Grave, pero no imposibilitaba la realización de la inspección.

Como novedades en los métodos de inspección y de categorización de defectos en el apartado de dispositivos de frenado, para los vehículos pesados con sistema de frenos neumáticos, ahora se exigirá que la



SI NO SE ACREDITA QUE
EL VEHÍCULO DISPONE
DEL PRECEPTIVO
SEGURO OBLIGATORIO
NI SIQUERA SE
REALIZARÁ LA
INSPECCIÓN PERIÓDICA



Antigüedad de los vehículos	Frecuencia de inspección mínima
Hasta 40 años	Bienal
De 40 a 45 años	Trienal
Más de 45 años	Cuatrienal



► Estación de ITV

reserva de presión sea capaz de proporcionar al menos 4 frenadas consecutivas una vez se pone en marcha el dispositivo de aviso (hasta ahora sólo se exigían dos frenadas consecutivas). Si no alcanza dos frenadas consecutivas será Defecto Muy Grave.

En vehículos con frenos hidráulicos las pérdidas de fluido por los tubos flexibles o por las conexiones serán siempre Defecto Muy Grave.

En el sistema de frenado de vehículos de categoría L, además de la eficacia cuando se accionan ambos frenos juntos se deberá comprobar que la del freno trasero solo es mayor del 25% de la masa total del vehículo.

Respecto a la eficacia requerida para el freno de estacionamiento, aparecen nuevos Defectos Muy Graves en caso de que no se alcance el 50% de los valores exigidos. Hasta ahora sólo era Defecto Grave.



No obstante, la primera aplicación de este RD (el manual de ITV, versión 7.3.1.) no recoge estos cambios relativos al modo de inspección y categorización de defectos del sistema de frenos.

Uno de los aspectos más novedosos es el empleo de herramientas de diagnóstico electrónico para determinar el estado de terminados sistemas de los vehículos. El RD 920/2017 establece que se podrán inspeccionar determinados sistemas mediante un dispositivo para la conexión con la interfaz electrónica del vehículo. Los sistemas que se podrían inspeccionar mediante diagnóstico electrónico serían:

- ABS
- EBS
- EPS
- Alineación de faros
- Conmutación de luces
- Luces de freno
- Modificaciones en la unidad de control del motor o en el propio motor
- Cinturones, pretensores y airbags
- Velocímetro y cuentakilómetros
- ESC
- Emisiones en motores de gasolina y diésel

No obstante, una lectura detallada del Real Decreto 920/2017 y de la Directiva 2014/45/UE pone de manifiesto que estas comprobaciones electrónicas son sólo una alternativa a las inspecciones tradicionales ya que en todos los apartados donde se contempla la legislación indica textualmente como método de inspección "*Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica*". Es decir, es una alternativa, no una obligación. Esto quiere decir que, al menos en la primera fase de implantación de este nuevo Real Decreto, en las ITV no se inspeccionarán por medios electrónicos los sistemas indicados. El estado del arte de los equipos de diagnóstico universal no permite a día de hoy una diagnosis completa y detallada para todos los vehículos y todos los sistemas indicados, por lo que aplicar estos métodos de diagnóstico a unos vehículos sí y a otros no supondría un agravio comparativo poco justificado. Sólo se encuentra normalizado el sistema de control de emisiones contaminantes del motor (EOBD) para vehículos gasolina desde 2001 y para los diésel desde 2003 y, en estos casos, el RD 920/2017 indica que para vehículos hasta Euro 5 (Euro V) el método de inspección preferido será el de control de emisiones en el tubo de escape.

Continúa en pág. 66 ►

El manual de Procedimiento de ITV en vigor (versión 7.3.1.) sólo exige que se emplee la lectura de códigos de error en vehículos EURO 5 y EURO 6.

Cambios en los requisitos para las estaciones de ITV

■ **Acreditación obligatoria, por parte de ENAC** (Entidad Nacional de Acreditación) para todas las estaciones ITV, según la norma UNE-EN ISO/IEC 17020, y para todos los tipos de inspección para los que se encuentren autorizadas. Hasta ahora, eran las propias Comunidades Autónomas las que determinaban la obligación del requisito de acreditación por ENAC, existiendo diversas Comunidades que no estaban aplicando esta vía (País Vasco, Andalucía, Comunidad Valenciana y Murcia entre otras).

■ **Requisitos específicos de formación y cualificación del personal inspector.** Se exigirá una titulación mínima de Técnico Superior en Automoción (o titulaciones equivalentes) así como una formación inicial perfectamente regulada y controlada por los órganos competentes de las CCAA. Tanto si la formación es impartida por los departamentos de formación de las propias empresas de ITV como por empresas externas, deberán estar autorizadas por la Comunidad Autónoma y supervisados los medios técnicos y humanos de que disponen, así como los contenidos de los programas. La formación inicial habrá de tener una duración mínima de 15 días y 120 horas lectivas (teóricas y prácticas), la formación continua o de reciclaje, que deberá ser al menos cada 3 años, tendrá una duración mínima de 3 días y 24 horas.

El Director Técnico de cada ITV deberá emitir un "Certificado de competencia" donde se indique para qué categorías de vehículo y para qué tipo de inspecciones se encuentra autorizado cada inspector. Respecto a los equipos de medida y ensayo empleados en las inspecciones, el RD introduce algunos cambios respecto a la anterior legislación (RD 224/2008). Ya no se exigen periodos de calibración para aquellos equipos de medida sometidos a **Verificación Metrológica legal** (analizador de gases, opacímetro, sonómetro y báscula) aunque se mantienen los periodos de control para asegurar su correcto funcionamiento entre calibraciones o verificación metrológica. Asimismo, se dan especificaciones que deben cumplir

las placas detectoras de holguras para el ensayo de vehículos pesados. Con el fin de lograr una homogeneidad y control en las inspecciones que se realicen en las distintas ITV de cada Comunidad Autónoma, y facilitar la comparación de resultados entre las distintas Comunidades Autónomas, el RD impone el requisito de realizar estudios estadísticos sobre el índice de rechazo de cada estación en comparación con el resto de estaciones de su Comunidad Autónoma. Así, en caso de que los porcentajes de rechazo en primera y segunda inspección se encuentren fuera del rango $\mu \pm 2\sigma$ (siendo μ el valor medio del porcentaje de rechazo de la Comunidad Autónoma y σ la desviación típica), la estación ITV deberá justificar ante el órgano competente de la Comunidad Autónoma dichas desviaciones. Esto servirá de punto de partida para las auditorías anuales que deba hacer la estación ITV.

¿Cuándo se aplicará el RD 920/2017?

Este RD ha entrado en vigor el 20 de mayo de 2018, si bien, las estaciones ITV que a la fecha de entrada en vigor no cumplan todos los requisitos (equipos, acreditación por ENAC, etc.) dispondrán de un año para ponerse al día. Antes del 20 de mayo se ha publicado una nueva versión del Manual de Procedimiento de Inspección de Estaciones ITV, ya que la versión en vigor no contempla todos los aspectos requeridos por la Directiva 2014/45 ni por el RD 920/2017 ■



TODAS LAS ESTACIONES ITV (EXCEPTO LAS DE TITULARIDAD PÚBLICA) DEBERÁN ACREDITARSE POR ENAC BAJO LA NORMA UNE-EN ISO/IEC 17020



PARA SABER MÁS

✉ Área de Electromecánica
electromecanica@cesvimap.com

🌐 www.revistacesvimap.com

📖 Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. (<http://www.boe.es/buscar/pdf/2017/BOE-A-2017-12841-consolidado.pdf>)

📖 DIRECTIVA 2014/45/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&rid=1>)

📖 MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE ESTACIONES ITV VERSIÓN 7.3.1. (http://www.f2i2.net/documentos/Isi/STO_Vehiculos/ITV/Manual_de_procedimiento_de_inspeccion_de_estaciones_ITV_v731_May_2018.pdf)

🌐 Entidad Nacional de Acreditación
(www.enac.es)

🐦 @revistacesvimap