



RD 920/2017 y Directiva 2014/45/UE

¿Cómo afectan a la peritación?



Por **Ángel Gómez Jiménez**
ÁREA DE DESARROLLO PERICIAL
✉ gomezj7@cesvimap.com

La inspección técnica de vehículos quiere asegurar que mantengan unas condiciones mínimas de seguridad y que las emisiones de los gases de escape no superen unos límites. Se reduce el riesgo de accidentes por causas técnicas y se protege el medio ambiente. El 20 de mayo de 2018 se actualizó la normativa de ITV, con el fin de realizar un control más exhaustivo

A nivel nacional, en torno al 18% de los vehículos fueron declarados **desfavorables** en la primera inspección. Esta cifra se ve incrementada con la entrada de la nueva normativa de ITV.

Principales defectos por los que un vehículo no supera la ITV

Al margen del tipo de vehículo o de sus especificaciones, la norma es muy clara: el primer fallo grave detectado se traducirá en la declaración de la inspección como “*desfavorable*”. Los principales defectos considerados graves por parte de la ITV y, por tanto, sobre los que se hace especial hincapié, son: el estado de los neumáticos, que las emisiones estén dentro de los límites establecidos, que los anclajes de los cinturones estén en perfecto estado, que no gotee aceite, que no existan holguras en piezas de seguridad, que no aparezcan luces de error en el cuadro de instrumentos, que el estado de los faros sea el apropiado, que la luz de la matrícula funcione y que no existan intermitentes fundidos, entre otros. Y, por supuesto, que toda la documentación esté dentro de la reglamentación, de forma original.

Durante el último año, más de cuatro millones de vehículos no superaron alguna de las pruebas de la ITV, en su mayoría por el mal estado de los neumáticos –33,9%–, seguidos de cerca por un alumbrado deficiente –30,9%– y emisiones de gases por encima de los límites (9,4%). De estos informes desfavorables, 3,82 millones aprobaron en la segunda revisión (Fuente: AECA-ITV, Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos).

A raíz del aumento del número de accidentes mortales en las carreteras nacionales, se han reforzado los criterios de evaluación de los elementos de seguridad, **activa y pasiva** (neumáticos, suspensión, cinturones, airbags...).

RD 920/2017 y Directiva 2014/45/UE

La reforma de la normativa entró en vigor el 20 de mayo de 2018, aunque se concedió el plazo de un año para la adaptación y puesta a punto de procedimientos y procesos de trabajo en todas las estaciones.

Principales cambios de la nueva normativa:

a) Para la **estación**:

- Acreditación por ENAC obligatoria, según UNE-EN ISO /IEC 17020, para las estaciones ITV, y de todos los tipos de inspección autorizados en cada una.
- Cada inspector debe poseer titulación mínima de Técnico Superior en Automoción (o equivalente), con una formación inicial (teórica y práctica) y un reciclaje cada 3 años.
- El Director Técnico de la estación emitirá un “certificado de competencia” indicando la categoría del vehículo y el tipo de inspección autorizado para cada inspector.
- La formación de la estación debe estar autorizada y supervisada por la CC.AA.
- Todos estos cambios entraban en vigor, como fecha límite, el 20 mayo de 2019.

b) Para el **usuario**:

- Conexión OBD (*On Board Diagnostics*) del vehículo para la lectura, obligatoria en ve-



hículos Euro 5 y Euro 6 (gasolina 2000 y diésel 2006), de:

- › Control de emisiones contaminantes.
- › Reprogramación de la centralita o posible borrado de errores.
- › Anulación de la válvula EGR.
- Posibilidad de realizar la inspección con 30 días de anticipación, manteniendo la fecha límite actual.
- Disponer de libertad de elección de ITV, incluso en la segunda visita (posible cobro en la segunda visita, en caso de cambio de estación).
- Los vehículos de renting adquieren la periodicidad de un turismo convencional.
- Estar en posesión del Seguro Obligatorio; si no, ni siquiera realizarán la inspección.
- Para la consideración de vehículo histórico, se pasa de 25 a 30 años.
- Si la autoridad detecta que la ITV no está en vigor, conlleva una sanción de 200 euros, sin puntos (incluso sin circular).

- Existe un control por las cámaras de tráfico de la vigencia de la ITV y del seguro a nivel nacional.
- Vehículos comunitarios: ya no es obligatorio superar una inspección ITV en España previa a la matriculación; solamente la revisión documental, si éste ya cuenta con ITV de la UE en vigor (requisito no implantado todavía).

¿Verificación de ADAS en el futuro?

El **20 de mayo de 2020** entrará en vigor el reglamento 2019/621 de la Comisión Europea, que obligará a los fabricantes de vehículos a facilitar los datos necesarios para verificar, en la ITV, los sistemas de seguridad obligatorios.

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción **ADAS** son cada vez más comunes; suponen los primeros pasos hacia la conducción autónoma e incrementan la seguridad. Por este motivo, la Unión Europea va



Nuevo procedimiento de ITV

a hacer obligatoria la incorporación, en los coches homologados desde 2022, de: avisadores de distracciones y somnolencia, frenada automática con detección de peatones y ciclistas, cámara de visión posterior, asistente de cambio involuntario de carril, unidad de almacenamiento de datos y asistente de velocidad inteligente.

ADAS en la ITV ¿Cómo se podrá comprobar que siguen funcionando con precisión con el paso de los años?

Actualmente, existen grupos de trabajo en los que se estudia la posibilidad de incluir, en el futuro, una ITV electrónica, que verifique por OBD, además de las emisiones, los sistemas de frenos, airbag o, más adelante, ADAS.

Ya a partir de 2022 también podrán verificar nuevos elementos obligatorios, como los ADAS. De esta forma, en primera inspección técnica en 2026, la ITV podrá revisar que los sistemas ADAS funcionan correctamente, una vez el Ministerio competente regule el procedimiento a aplicar en la inspección.

¿Cómo afecta la ITV a la posventa?

Como hemos comentado, aproximadamente el 18% del parque automovilístico no tiene la ITV en vigor. Esta problemática, como vemos en el gráfico de abajo, afecta al taller de forma significativa, ya que la media de reparación

El perito tendrá acceso al registro de la ITV con los defectos del vehículo

por vehículo es de 120 euros. Si el absentismo es de más de 4 millones de vehículos, supone que se dejarán de ingresar, aproximadamente, 490.000.000 de euros en reparación.

¿Cómo afecta a las compañías de seguros y a la actuación pericial?

Con la nueva normativa se hará mayor énfasis en los daños de carrocería, pintura o neumáticos. Todos estos defectos quedan perfectamente definidos en el capítulo 2 del Manual de Procedimiento de Inspección de las ITV ('Acondicionamiento exterior, carrocería y chasis'), al cual podemos acceder mediante la web de AECA ITV .

En los últimos 5 años se han incrementado los defectos en carrocería (45% los defectos leves y un 29% los graves; estos últimos son motivo de rechazo por parte de la ITV).

En el último año, fueron detectados **3,83 millones de defectos en carrocería**, entre todos los segmentos. 3,22 millones fue-

Abstención en la ITV: más de 4 millones de vehículos (500 millones de euros)	
Parque total	27.175.187 ud
Acuden a la ITV	17.950.569 ud
No acuden a la ITV	4.081.454 ud
Total de facturación	2.157 millones de euros
Facturación de daños leves	846 millones de euros
Facturación de daños graves	1.311 millones de euros
Facturación media/vehículo	120 euros ≈ 500 millones de euros de pérdida de facturación

Fuente: AECA-ITV, Solera (Faconauto)

El perito dispondrá de evidencias para un posible informe de rehúse de daños

ron de carácter leve y, 608.407, graves. Son considerados graves en carrocería los defectos de estado (óxidos o perforaciones de chapa, desperfectos, lunas dañadas...), cualquier existencia de aristas vivas o cortantes (paragolpes rajados o puntiagudos, espejo retrovisores rotos...), piezas inexistentes o deterioradas (escobillas, retrovisor interno siendo obligatorio...), la fijación de piezas con peligro de descuelgue (paragolpes, retrovisores...), la entrada de humos al espacio de los ocupantes, piezas no homologadas o de diferente homologación a la validada en la ficha técnica y neumáticos de distinto tipo en el mismo eje, que no sean acordes a la ficha técnica o que presenten desperfectos.

Esta información facilitará la labor pericial siempre que se solicite el informe de inspección de la ITV. El perito accederá al registro con los defectos del vehículo. El asegurado, por su parte, tiene la obligación de proporcionar dicho documento, según el Artículo 16 de la Ley del Contrato del Seguro (si no, se podría rehusar el expediente).

Con esta documentación, el perito dispondrá de evidencias para:

- Un posible informe de rehúse de daños, demostrando fehacientemente el estado de alguna parte del vehículo y que ésta ya mostraba daños de forma previa al siniestro peritado.
- Si no dispone de ITV en vigor en la fecha del siniestro:
 - Nunca se podrá rechazar la peritación, pero sí informar a la compañía (tramitador).
 - En caso de daños propios también se debe informar a la compañía aseguradora. Solamente sería causa de rehúse si en el condicionado así lo establece.
- Conexión OBD:
 - Revela si se ha modificado algún componente electromecánico del vehículo (EGR, FAP...).
 - Descubre si el kilometraje o algún elemento interno ha sido manipulado (airbag, cinturón...).
 - Resultado del control de emisiones Euro 5 y Euro 6.
- Confirmar que todas las piezas del vehículo cuentan con la homologación ITV.
- Conocer los daños leves que se deben corregir, incluso con la ITV favorable.

El informe de Inspección Técnica será un documento que adquirirá **mayor importancia para el perito**. Le ofrecerá una visión general del estado del vehículo implicado en el siniestro en el que se trabaja ●



Diagnos de vehículo