



INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS

Actualizado a 10 de junio 2016

Se actualiza en:
www.todosobretrafico.com



INDICE

1. LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS¹

- 1.1 Concepto
- 1.2 Justificación de la ITV
- 1.3 La tarjeta de ITV
- 1.4 Exigencia de la ITV
- 1.5 Responsabilidad de pasar la ITV
- 1.6 Documentos a presentar
- 1.7 Caducidad de la ITV teniendo cita concertada con la Estación ITV
- 1.8 Pasar la ITV estando caducada

2. LAS INSPECCIONES Y SUS TIPOS

- 2.1 ITV previa a la circulación
- 2.2 ITVs periódicas
 - 2.2.1 Periodicidad de las inspecciones
 - 2.2.2 ITV periódica de vehículos históricos y de colección
 - 2.2.3 Inspección periódica de vehículos mixtos
 - 2.2.4 Inspección periódica de tractocamiones y semirremolques
 - 2.2.5 Inspección periódica de vehículos matriculados con anterioridad
- 2.3 Inspección vehículos policiales y de las fuerzas armadas
- 2.4 Inspecciones previas a la matriculación de vehículos correspondientes a tipos no homologados
- 2.5 Inspecciones previas al cambio de servicio do vehículo
- 2.6 Inspecciones voluntarias solicitadas por el titular de un vehículo
- 2.7 Inspecciones para la expedición de duplicados
- 2.8 Inspecciones de vehículos usados de importación y cambios de residencia
- 2.9 Inspecciones por cambio de matrícula
- 2.10 Inspecciones a vehículos accidentados con daños importantes en su estructura o elementos de seguridad
- 2.11 Inspecciones de autobuses destinados al transporte escolar y de menores
- 2.12 Inspecciones de vehículos que transportan mercancías peligrosas y perecederas
- 2.13 Inspección de aparatos taxímetros
- 2.14 Las ITV en carretera de los vehículos industriales

3. REFORMAS EN LOS VEHÍCULOS

- 3.1 Reformas sin inspección
- 3.2 Inspecciones realizadas con ocasión de la ejecución de reformas de un vehículo

¹ Abreviaturas usadas: Inspección Técnica de Vehículos (ITV); Reglamento General de Vehículos (RGV), TRLTSV (Texto Refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad vial).



- 3.2.1 Reformas más frecuentes en turismos, furgonetas, furgones y todoterrenos
- 3.2.2 Reformas más frecuentes en vehículos industriales
- 3.2.3 Reformas más frecuentes en autobuses y autocares
- 3.2.4 Reformas más frecuentes en motos, quads y UTVs
- 3.2.5 Reformas más frecuentes en vehículos especiales agrícolas
- 3.2.6 Procedimiento administrativo de las reformas

4. OBLIGACIÓN DE ANOTAR LA FECHA DE CADUCIDAD EN PERMISO DE CIRCULACIÓN

5. LA TARJETA DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

- 5.1 Obligación
- 5.2 Órgano emisor
- 5.3 Información que contiene la tarjeta
- 5.4 Anotación de la Inspección en la Tarjeta ITV
- 5.5 La tarjeta ITV electrónica
 - 5.5.1 Características
 - 5.5.2 Beneficios de la e-ITV
 - 5.5.3 Fechas de implantación de la e-ITV

6. LAS ESTACIONES ITV

- 6.1 Concepto
- 6.2 Regulación
- 6.3 Competencia sobre las Estaciones ITV
- 6.4 Ejecución material de las inspecciones
- 6.5 Tarifas de las inspecciones
- 6.6 Requisitos y calidad del servicio de las Estaciones ITV
- 6.7 Horario de las Estaciones ITV
- 6.8 Información para los usuarios
- 6.9 Las Estaciones ITV y la responsabilidad civil
- 6.10 Incompatibilidades del personal de las Estaciones ITV
- 6.11 Identificación de la Estación
- 6.12 Registro Central de Estaciones ITV
- 6.13 Medios humanos y materiales
- 6.14 Inspecciones sorpresa de las Estaciones ITV

7. INFORME DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA

- 7.1 Características y contenido
- 7.2 Inspecciones favorables, desfavorables y negativas
- 7.3 Defectos más comunes en los vehículos en las ITVs
 - 7.3.1 Defectos en el alumbrado
 - 7.3.2 Defectos relacionados con las placas de matrícula

7.3.3. Defectos relacionados con los limpia y lavaparabrisas

7.3.4 Defectos relacionados con los retrovisores

7.3.5 Defectos relacionados con los cinturones de seguridad



7.4 Explicación del contenido de un informe emitido por una Estación ITV

8. ITVS EN EL EXTRANJERO E ITVS DE VEHÍCULOS EXTRANJEROS

9. LOS VEHÍCULOS DE RALLYE

10. RÉGIMEN SANCIONADOR Y LIMITACIONES DE DISPOSICIÓN

11. ANOTACIÓN TELEMÁTICA DE INSPECCIONES Y REFORMAS POR LAS ESTACIONES ITV EN EL REGISTRO DE VEHÍCULOS

12. LEGISLACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

ANEXO I. DESCRIPCIÓN DE LOS CAMPOS DE LA TARJETA DE ITV

ANEXO II. CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN LA TARJETA ITV

ANEXO III. CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN FUNCIÓN DE SU GRADO DE ACABADO

1. LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS



1.1 Concepto

El *Manual de procedimiento de inspección de las estaciones I.T.V.*, indica: **“La inspección técnica de los vehículos tiene por objeto comprobar si los mismos cumplen las condiciones técnicas exigidas para su circulación por las vías públicas”**.

Ese control es ejercido por la Administración o sus concesionarios.

Las inspecciones técnicas de vehículos están orientadas a:

- **Comprobar que tanto el estado general de vehículo como sus elementos de seguridad mantienen unas condiciones aceptables para circular por las vías públicas.**
- Garantizar que **el vehículo no supone un peligro** para sus ocupantes ni para los demás usuarios.
- **Reducir la cantidad de accidentes de tráfico** en los que puedan estar presentes fallos o defectos mecánicos.
- Contribuir a que los conductores tomen conciencia sobre la **importancia del mantenimiento preventivo** de sus vehículos.
- **Minimizar la emisión de contaminantes y de ruidos.**
- **Contribuir al ahorro energético.**

1.2 Justificación de la ITV

La Administración, ante el aumento del parque de vehículos y el incremento de los accidentes de tráfico, fue viendo la necesidad de reducir estos últimos.

Al analizar las causas de los accidentes se comprobó que también influían el tipo de vehículo y su estado de mantenimiento.

No había que tener en cuenta sólo la seguridad activa y pasiva sino también el envejecimiento y el mantenimiento del vehículo.

Por ello, **se promulgaron normas para controlar su estado a lo largo de su vida útil** y para certificar por una entidad especializada, cada cierto período de tiempo, que podía seguir circulando en condiciones aceptables.

Sí, durante uno de esos controles, se observaba que el vehículo presentaba defectos graves, la normativa paso a exigir al titular que fuesen corregidos para poder seguir circulando, aunque en muchos casos otorgándole un período de tiempo para que los solucionase antes de volver a someterse a una segunda revisión.

1.3 La tarjeta ITV

La Tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos es un documento obligatorio para circular, que forma parte de la documentación de un vehículo junto con el Permiso de Circulación, y proporciona numerosa información sobre la identidad del vehículo. En su interior figuran los datos del fabricante, número de identificación -antiguo número de bastidor-, su matrícula, clasificación, marca, modelo o denominación comercial, emisiones de CO², pesos y taras máximas, número de plazas, tamaño de los neumáticos, cilindrada, potencia fiscal etc. conforme al vehículo idéntico originariamente homologado en España por su fabricante.

La tarjeta está emitida por el Ministerio de Industria y **está regulada en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio**, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y

sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.



En el **modelo en papel** contenido en ese Real Decreto, figuran:

- a) ***En el anverso, el escudo constitucional español, las inspecciones técnicas periódicas y las anotaciones de las reformas, así como una leyenda que explica los epígrafes contenidos en la tarjeta.***

INSPECCIONES TÉCNICAS		
Fecha: Validez: Firma y sello	Fecha: Validez: Firma y sello	Fecha: Validez: Firma y sello
Fecha: Validez: Firma y sello	Fecha: Validez: Firma y sello	Fecha: Validez: Firma y sello
Fecha: Validez: Firma y sello	Fecha: Validez: Firma y sello	Fecha: Validez: Firma y sello
Reformas en el vehículo / Diligencia de venta		

A.1	Nombre fabricante del vehículo base	P.3.1	Arquitectura mecánica	B.1.4	Remolque en freno
A.2	Dirección del fabricante del vehículo base	P.4	Longitud total	B.2.1	Motor Motosa empujable
B.1	Nombre del fabricante del vehículo completo	P.4.1	Longitud máxima autorizada		Tuercamento Admisión con freno mecánico
B.2	Dirección del fabricante del vehículo completo	P.7	Via anterior	B.2.2	Motor Motosa empujable Tuercamento Admisión con freno de mano
C.1	Código ITV	P.7.1	Via posterior		
D.1	Clasificación del vehículo	P.8	Velocidad máxima	B.2.3	Motor Motosa empujable Tuercamento Admisión con freno hidráulico a neumático
D.2	Control ITV	P.8.1	Velocidad máxima permitida en carretera		
D.3	Marca	P.9	Motor Motosa empujable (MME)	B.3	Tipo de freno de servicio
D.4	Tipificación del vehículo	P.9.1	Motor Motosa empujable (MME)		
D.5	Denominación comercial del vehículo	P.10	Motor Motosa empujable (MME)	B.4	Clasificación
D.6	Procedencia	P.10.1	Motor Motosa empujable (MME)		
D.7	Nº de identificación del vehículo	P.11	Motor Motosa empujable (MME)	B.5	Nombre y disposición de los cilindros
D.8	Estructura de protección	P.12	Motor Motosa empujable (MME)		
D.9	Marca de la estructura de protección	P.13	Motor Motosa empujable (MME)	B.6	Procedencia del motor
D.10	Modelo de la estructura de protección	P.14	Motor Motosa empujable (MME)		
D.11	Nº de homologación de la estructura de protección	P.15	Motor Motosa empujable (MME)	B.7	Procedencia del motor
D.12	Nº de homologación de la estructura de protección	P.16	Motor Motosa empujable (MME)		
D.13	Nº de homologación de la estructura de protección	P.17	Motor Motosa empujable (MME)	B.8	Tipo de combustible y fuente de energía
D.14	Nº de homologación de la estructura de protección	P.18	Motor Motosa empujable (MME)		
D.15	Nº de homologación de la estructura de protección	P.19	Motor Motosa empujable (MME)	B.9	Código de identificación del motor
D.16	Nº de homologación de la estructura de protección	P.20	Motor Motosa empujable (MME)		
D.17	Nº de homologación de la estructura de protección	P.21	Motor Motosa empujable (MME)	B.10	Velocidad máxima
D.18	Nº de homologación de la estructura de protección	P.22	Motor Motosa empujable (MME)		
D.19	Nº de homologación de la estructura de protección	P.23	Motor Motosa empujable (MME)	B.11	Velocidad máxima
D.20	Nº de homologación de la estructura de protección	P.24	Motor Motosa empujable (MME)		
D.21	Nº de homologación de la estructura de protección	P.25	Motor Motosa empujable (MME)	B.12	Velocidad máxima
D.22	Nº de homologación de la estructura de protección	P.26	Motor Motosa empujable (MME)		
D.23	Nº de homologación de la estructura de protección	P.27	Motor Motosa empujable (MME)	B.13	Velocidad máxima
D.24	Nº de homologación de la estructura de protección	P.28	Motor Motosa empujable (MME)		
D.25	Nº de homologación de la estructura de protección	P.29	Motor Motosa empujable (MME)	B.14	Velocidad máxima
D.26	Nº de homologación de la estructura de protección	P.30	Motor Motosa empujable (MME)		
D.27	Nº de homologación de la estructura de protección	P.31	Motor Motosa empujable (MME)	B.15	Velocidad máxima
D.28	Nº de homologación de la estructura de protección	P.32	Motor Motosa empujable (MME)		
D.29	Nº de homologación de la estructura de protección	P.33	Motor Motosa empujable (MME)	B.16	Velocidad máxima
D.30	Nº de homologación de la estructura de protección	P.34	Motor Motosa empujable (MME)		
D.31	Nº de homologación de la estructura de protección	P.35	Motor Motosa empujable (MME)	B.17	Velocidad máxima
D.32	Nº de homologación de la estructura de protección	P.36	Motor Motosa empujable (MME)		
D.33	Nº de homologación de la estructura de protección	P.37	Motor Motosa empujable (MME)	B.18	Velocidad máxima
D.34	Nº de homologación de la estructura de protección	P.38	Motor Motosa empujable (MME)		
D.35	Nº de homologación de la estructura de protección	P.39	Motor Motosa empujable (MME)	B.19	Velocidad máxima
D.36	Nº de homologación de la estructura de protección	P.40	Motor Motosa empujable (MME)		
D.37	Nº de homologación de la estructura de protección	P.41	Motor Motosa empujable (MME)	B.20	Velocidad máxima
D.38	Nº de homologación de la estructura de protección	P.42	Motor Motosa empujable (MME)		
D.39	Nº de homologación de la estructura de protección	P.43	Motor Motosa empujable (MME)	B.21	Velocidad máxima
D.40	Nº de homologación de la estructura de protección	P.44	Motor Motosa empujable (MME)		
D.41	Nº de homologación de la estructura de protección	P.45	Motor Motosa empujable (MME)	B.22	Velocidad máxima
D.42	Nº de homologación de la estructura de protección	P.46	Motor Motosa empujable (MME)		
D.43	Nº de homologación de la estructura de protección	P.47	Motor Motosa empujable (MME)	B.23	Velocidad máxima
D.44	Nº de homologación de la estructura de protección	P.48	Motor Motosa empujable (MME)		
D.45	Nº de homologación de la estructura de protección	P.49	Motor Motosa empujable (MME)	B.24	Velocidad máxima
D.46	Nº de homologación de la estructura de protección	P.50	Motor Motosa empujable (MME)		
D.47	Nº de homologación de la estructura de protección	P.51	Motor Motosa empujable (MME)	B.25	Velocidad máxima
D.48	Nº de homologación de la estructura de protección	P.52	Motor Motosa empujable (MME)		
D.49	Nº de homologación de la estructura de protección	P.53	Motor Motosa empujable (MME)	B.26	Velocidad máxima
D.50	Nº de homologación de la estructura de protección	P.54	Motor Motosa empujable (MME)		
D.51	Nº de homologación de la estructura de protección	P.55	Motor Motosa empujable (MME)	B.27	Velocidad máxima
D.52	Nº de homologación de la estructura de protección	P.56	Motor Motosa empujable (MME)		
D.53	Nº de homologación de la estructura de protección	P.57	Motor Motosa empujable (MME)	B.28	Velocidad máxima
D.54	Nº de homologación de la estructura de protección	P.58	Motor Motosa empujable (MME)		
D.55	Nº de homologación de la estructura de protección	P.59	Motor Motosa empujable (MME)	B.29	Velocidad máxima
D.56	Nº de homologación de la estructura de protección	P.60	Motor Motosa empujable (MME)		
D.57	Nº de homologación de la estructura de protección	P.61	Motor Motosa empujable (MME)	B.30	Velocidad máxima
D.58	Nº de homologación de la estructura de protección	P.62	Motor Motosa empujable (MME)		
D.59	Nº de homologación de la estructura de protección	P.63	Motor Motosa empujable (MME)	B.31	Velocidad máxima
D.60	Nº de homologación de la estructura de protección	P.64	Motor Motosa empujable (MME)		
D.61	Nº de homologación de la estructura de protección	P.65	Motor Motosa empujable (MME)	B.32	Velocidad máxima
D.62	Nº de homologación de la estructura de protección	P.66	Motor Motosa empujable (MME)		
D.63	Nº de homologación de la estructura de protección	P.67	Motor Motosa empujable (MME)	B.33	Velocidad máxima
D.64	Nº de homologación de la estructura de protección	P.68	Motor Motosa empujable (MME)		
D.65	Nº de homologación de la estructura de protección	P.69	Motor Motosa empujable (MME)	B.34	Velocidad máxima
D.66	Nº de homologación de la estructura de protección	P.70	Motor Motosa empujable (MME)		
D.67	Nº de homologación de la estructura de protección	P.71	Motor Motosa empujable (MME)	B.35	Velocidad máxima
D.68	Nº de homologación de la estructura de protección	P.72	Motor Motosa empujable (MME)		
D.69	Nº de homologación de la estructura de protección	P.73	Motor Motosa empujable (MME)	B.36	Velocidad máxima
D.70	Nº de homologación de la estructura de protección	P.74	Motor Motosa empujable (MME)		
D.71	Nº de homologación de la estructura de protección	P.75	Motor Motosa empujable (MME)	B.37	Velocidad máxima
D.72	Nº de homologación de la estructura de protección	P.76	Motor Motosa empujable (MME)		
D.73	Nº de homologación de la estructura de protección	P.77	Motor Motosa empujable (MME)	B.38	Velocidad máxima
D.74	Nº de homologación de la estructura de protección	P.78	Motor Motosa empujable (MME)		
D.75	Nº de homologación de la estructura de protección	P.79	Motor Motosa empujable (MME)	B.39	Velocidad máxima
D.76	Nº de homologación de la estructura de protección	P.80	Motor Motosa empujable (MME)		
D.77	Nº de homologación de la estructura de protección	P.81	Motor Motosa empujable (MME)	B.40	Velocidad máxima
D.78	Nº de homologación de la estructura de protección	P.82	Motor Motosa empujable (MME)		
D.79	Nº de homologación de la estructura de protección	P.83	Motor Motosa empujable (MME)	B.41	Velocidad máxima
D.80	Nº de homologación de la estructura de protección	P.84	Motor Motosa empujable (MME)		
D.81	Nº de homologación de la estructura de protección	P.85	Motor Motosa empujable (MME)	B.42	Velocidad máxima
D.82	Nº de homologación de la estructura de protección	P.86	Motor Motosa empujable (MME)		
D.83	Nº de homologación de la estructura de protección	P.87	Motor Motosa empujable (MME)	B.43	Velocidad máxima
D.84	Nº de homologación de la estructura de protección	P.88	Motor Motosa empujable (MME)		
D.85	Nº de homologación de la estructura de protección	P.89	Motor Motosa empujable (MME)	B.44	Velocidad máxima
D.86	Nº de homologación de la estructura de protección	P.90	Motor Motosa empujable (MME)		
D.87	Nº de homologación de la estructura de protección	P.91	Motor Motosa empujable (MME)	B.45	Velocidad máxima
D.88	Nº de homologación de la estructura de protección	P.92	Motor Motosa empujable (MME)		
D.89	Nº de homologación de la estructura de protección	P.93	Motor Motosa empujable (MME)	B.46	Velocidad máxima
D.90	Nº de homologación de la estructura de protección	P.94	Motor Motosa empujable (MME)		
D.91	Nº de homologación de la estructura de protección	P.95	Motor Motosa empujable (MME)	B.47	Velocidad máxima
D.92	Nº de homologación de la estructura de protección	P.96	Motor Motosa empujable (MME)		
D.93	Nº de homologación de la estructura de protección	P.97	Motor Motosa empujable (MME)	B.48	Velocidad máxima
D.94	Nº de homologación de la estructura de protección	P.98	Motor Motosa empujable (MME)		
D.95	Nº de homologación de la estructura de protección	P.99	Motor Motosa empujable (MME)	B.49	Velocidad máxima
D.96	Nº de homologación de la estructura de protección	P.100	Motor Motosa empujable (MME)		

Reverso de la tarjeta ITV según RD 750/2010

- b) ***En el reverso el órgano de gobierno de la comunidad autónoma, y los servicios de industria o del fabricante del vehículo.***

- ***En la primera columna diversos datos de identificación del vehículo como la matrícula, el bastidor, marca, tipo o denominación.***
- ***En la segunda y tercera columna las distintas masas y dimensiones del vehículo, datos del motor y emisiones.***
- ***En las opciones incluidas en la homologación de tipo se indican las opciones instaladas como accesorios homologados por la marca.***
- ***En las observaciones se incluyen anotaciones como si el vehículo es usado o de importación, la contraseña de homologación del país de origen, si es un duplicado o un cambio de matrícula.***



Nombre y anagrama del fabricante

DL. N° de Serie:

Matrícula	Certificado N°	Código	Descripción	Código	Descripción
		G		Q	
		G.1		S.1	
		F.1		S.1.1	
		F.1.1		U.1	
		O.1		U.2	
		F.4		V.7	
		F.5		V.8	
		F.6		V.9	
		F.7			
		F.7.1			
		F.8			
		M.1			
		L			
		L.1			
		L.2			
		P.5.1			
		P.5			
		P.3			
		P.1			
		P.1.1			
		P.2			
		P.2.1			

El abajo firmante, legalmente autorizado por: Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación. Fecha emisión:	Observaciones: OBSERVACIONES	Opciones incluidas en la homologación de tipo OPCIONES
	Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas	

(1) Espacio para los códigos PDF 417 de los datos del documento

Anverso de la tarjeta ITV según RD 750/2010

1.4 Exigencia de la ITV

El texto refundido de la ley de tráfico y seguridad vial (TRLTSV) aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, señala en su artículo 67, que “Los vehículos, sus equipos y sus repuestos y accesorios deberán estar previamente homologados o ser objeto de inspección técnica unitaria antes de ser admitidos a la circulación, en los términos que reglamentariamente se determine...”

El Reglamento General de Vehículos aprobado por el Real Decreto 2822/1998, señala en su artículo 1.1):

“La circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en este Reglamento. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados de la citada autorización.

El Ministerio de Industria, Energía y Turismo, podrá establecer excepciones al cumplimiento de alguna de las condiciones técnicas previstas en este Reglamento a determinados vehículos, equipos, repuestos y accesorios.”

En su artículo 10 dedicado a las “Inspecciones Técnicas de Vehículos”, el RGV establece textualmente:

“Los vehículos matriculados o puestos en circulación deberán someterse² a inspección técnica en una de las estaciones ITV al efecto autorizadas por el órgano competente en materia de

² En este apartado es donde se establece la obligación de la ITV.

industria³ en los casos y **con la periodicidad**, requisitos y excepciones que se recoge en el anexo I.”

La inspección técnica, **una vez comprobada la identificación del vehículo**, comprobará las condiciones del vehículo relativas a seguridad vial, protección del medio ambiente, inscripciones reglamentarias, reformas y, en su caso, vigencia de los certificados para el transporte de mercancías peligrosas y perecederas”.

El **Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV** señala que se debe garantizar que **el vehículo a inspeccionar sea identificado** para evitar, en todo momento, confusión con relación a su identidad.

MINISTERIO DEL INTERIOR
JEFATURA DE TRAFICO
DE
SEVILLA

MATRÍCULA SE

PERMISO DE CIRCULACIÓN—Certificat d'immatriculacion

A MATRÍCULA	NNNN AAA	B FECHA DE MATRICULACIÓN	29-12-2003	FECHA DE 1ª MATRICULACIÓN
C APELLIDOS O RAZÓN SOCIAL				
D NOMBRE				
E DOMICILIO (CALLE O PLAZA Y NUM.)				
F LOCALIDAD	SEVILLA	G MARCA	FORD	
H SERIE Y NÚMERO DEL BASTIDOR	XXXXXXXXXXXX123456			
I MODELO	MONDEO	J NÚMERO DE PLAZAS	005	K SERVICIO A QUE SE DESTINA
				PARTICULAR

SEVILLA 29 de DICIEMBRE de 2003

NÚMERO DE BASTIDOR

Permiso de circulación anterior

MATRÍCULA		NÚMERO DE BASTIDOR	
A	NNNN AAA	E	XXXXXXXXXXXX123456
B	-----	F.1	2035
H	-----	F.2	2035
I	27-02-2006	G	1505
(I.1)	27-02-2006	K	E1(98-14(0155(16
(I.2)		P.1	1998
C.1.1		P.2	85,00
C.1.2		P.3	GASOIL
C.1.3		Q	-----
C.4	c	S.1	005
D.1	FORD	S.2	-----
D.2	B5Y'4PUERT PORTON/HJBC1)MAN. =/5FHANR		
D.3	MONDEO		
(D.4)	PARTICULAR		

H

Permiso de circulación actual

³ Al estar transferidas las competencias en materia de Industria, son las CCAA quienes e encargan de autorizar las estaciones ITV aunque de acuerdo con las disposiciones comunes a todas ellas.

1.5 Responsabilidad de pasar la ITV



El art. 8.2) del Real Decreto 2042/1994 por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos y el art. 82.f) del TRLTSV, establecen que **los titulares de los vehículos son los responsables de mantener la vigencia de la tarjeta ITV** mediante la superación de los reconocimientos periódicos que correspondan

1.6 Documentación a presentar

La documentación a presentar será:

- **El permiso de circulación.**
- **La tarjeta I.T.V.**
- **El recibo bancario que muestre que está en vigor el seguro obligatorio**

En caso de no aportar el permiso de circulación, se admitirá alguno de estos tres documentos:

- Fotocopia debidamente cotejada del permiso de circulación.
- Volante a que se hace referencia en el artículo 9 del RD 2042/94, en el que conste: matrícula, fecha de primera matrícula y servicio que presta.
- Nota simple de antecedentes emitida por la Jefatura Provincial de Tráfico.

La normativa debía haber indicado la conveniencia de que la ITV pudiese comprobar si el conductor tiene la edad y el permiso requerido para conducir el vehículo que va a pasar la ITV y si además está vigente.

Además, para facilitar la identificación, en la documentación del vehículo aparece **el número de bastidor VIN**, que se encuentra:

- En el **permiso de circulación**, en el apartado E
- En la **ficha técnica**, en la segunda línea el concepto “Número de identificación”.

Por eso, **de acuerdo con el artículo 10, en las Estaciones ITV es obligatorio comprobar la coincidencia del número de identificación VIN reflejado en su documentación**, con el que figura en el propio vehículo, donde por normativa europea deberá estar obligatoriamente marcado el número de chasis en dos sitios distintos: en la placa del constructor o del fabricante (fijada a la carrocería generalmente con remaches o tornillos) y en el chasis, bastidor o en otra estructura análoga (grabado o troquelado directamente sobre el propio vehículo).

El **número de bastidor**, también conocido como **número de chasis**, es un identificador único para los vehículos a motor, formado por 17 caracteres alfanuméricos y está compuesto de distintas partes o secciones. Dependiendo del origen del vehículo su nomenclatura es distinta. El estándar ISO 3779 es el empleado en la Unión Europea, mientras que en Estados Unidos y Canadá se emplea otro sistema distinto.

Mediante la inspección visual del **número VIN del bastidor** del vehículo se comprobará:

- **Su existencia.**
- **Su estado (ilegible, manipulación aparente, incompleto).**
- **La coincidencia con el número que figura en la documentación.**

Desde 1981 los criterios para la creación del VIN (*Vehicle Identification Number* en su nomenclatura internacional) se han estandarizado, quedando excluidos las letras I, O, Q y Ñ.

Con el número de bastidor se identifica a un automóvil de forma inequívoca, y se puede obtener su historial. Sirve entre otros muchos usos para identificar el motor y realizar un correcto mantenimiento del vehículo, así como sus sistemas de transmisión y de freno.



Si un vehículo ha sido robado, el número de chasis dará las claves a las autoridades o a la compañía aseguradora para identificarlo correctamente.

Información contenida en el número de bastidor

- El primer carácter indica el país de fabricación.
- El segundo identifica marca del vehículo: (A) para Audi (B) BMW, (D) Mercedes Benz, (F) para Ford, (H) Honda, (V) Volkswagen, Toyota (T) entre otros.
- La tercera posición da cuenta de la división que lo ha manufacturado.
- La información que contienen las posiciones 4 a 7 informan de las características técnicas (motor, chasis, etc.).
- El octavo dígito hace referencia a los sistemas de retención como cinturones o airbags.
- La novena posición corresponde al Código de verificación.
- La décima es el año de fabricación.
- La decimoprimer posición revela el número de planta donde fue ensamblado.

Las posiciones 12 a 17 responden al número de producción del fabricante.

1.7 Caducidad de la ITV teniendo cita concertada con la Estación ITV

En ese caso, ***se puede circular hasta la estación ITV con el recibo que indica la fecha de la revisión.***

1.8 Pasar la ITV estando caducada.

No se cobra absolutamente ningún recargo o penalización por acudir a la estación con la ITV caducada. Eso no impide que si los agentes de tráfico detectan ese hecho mientras se traslada a la ITV, puedan sancionar al conductor.

2. LAS INSPECCIONES Y SUS TIPOS

Las inspecciones que pueden llevar a cabo las Estaciones ITV figuran en el artículo 6 del RD 224/2008, sobre sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

Al acudir a la estación de la ITV, hay que dirigirse a las oficinas administrativas junto con la Tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos y el Permiso de Circulación. Allí el personal de la estación comprobará que se ha solicitado la cita, tomará los datos de la persona y del vehículo.

La Inspección

Una vez tomados los datos, el vehículo pasará por una serie de fases figuran en el Manual de Procedimiento de Inspección de las estaciones de ITV elaborado por el Ministerio de Industria.

Los apartados de inspección que deberá pasar el vehículo son los siguientes:



1. Identificación

El primer paso es la identificación del automóvil por medio de la comprobación de los datos de la documentación aportada, las placas de matrícula y el número de bastidor.

2. Acondicionamiento exterior e interior del vehículo

Se comprueba que el estado de conservación de los elementos exteriores como la carrocería, limpiaparabrisas, retrovisores, etc., así como los elementos interiores como los asientos, cinturones de seguridad se encuentren en buenas condiciones.

3. Alumbrado y señalización

Para asegurar un correcto funcionamiento de la conducción nocturna, se revisa el estado de la señalización como del alumbrado de vehículo, incluyendo el reglaje.

4. Frenos

Se comprueba la eficacia y el equilibrado de los frenos, incluido el de mano, teniendo en cuenta que no presenten roturas, deformaciones, fugas en el circuito, etc. que impidan su buen funcionamiento, entre otras cosas.

Se realiza en un banco de rodillos llamado frenómetro. El freno convencional se denomina 'de servicio', y el de mano se llama 'de estacionamiento'. Las cifras indicadas están en kilonewtons [kN]. 1.000 newton equivalen a la fuerza con la que la gravedad atrae a un cuerpo de 100 kg de masa. La norma requiere que la fuerza total de frenado alcance al menos un 50% del peso en vacío del vehículo. El de estacionamiento debe ser capaz de mantener detenido el vehículo, junto con el remolque que pueda arrastrar, en una pendiente del 12%.

5. Dirección y suspensión

Para garantizar un buen funcionamiento durante la conducción, se revisan atentamente el estado de la dirección y de la suspensión.

Se comprueban desviaciones en la dirección y defectos en las cotas. Se mide haciendo pasar la rueda delantera izquierda sobre una placa móvil a la que desplaza lateralmente. El resultado que se obtiene son metros de desplazamiento por cada kilómetro recorrido. Eso no significa que el coche se desvíe al circular, con la dirección recta, ya que la rueda opuesta suele 'apuntar' hacia lado contrario y el efecto se cancela –este ajuste se denomina 'convergencia', e incrementa la estabilidad del coche-. Un neumático poco inflado puede afectar negativamente al resultado de esta prueba. El límite está establecido en 10 metros por kilómetro, aunque el manual indica que el mal funcionamiento de la dirección debe contrastarse con desperfectos observados mediante inspección visual en el foso.

6. Inspección en foso

Esta inspección se realiza situando el vehículo en el foso y mediante movimientos laterales y/o transversales de las ruedas de los ejes, se simulan las reacciones del automóvil al circular, permitiendo encontrar posibles holguras, roturas, deformaciones, desgastes, fugas en los ejes, bastidor, transmisión, suspensión, frenos y neumáticos.

7. Emisión de gases contaminantes

Se mide el nivel de emisiones contaminantes que produce un vehículo, en función de su tipo de combustible. De esta forma se busca asegurar que no se superan los límites establecidos por las Directivas Europeas y así asegurar el respeto por el medio ambiente.



El nivel de emisiones que se miden es distinto en gasolina y en diésel. En los motores de gasolina, se realizan dos medidas, al ralentí y a 2.000 rpm.

Resultado final de la inspección

Una vez que el vehículo ha pasado por todas estas fases, se procede a la entrega del Informe de Inspección Técnica.

En este informe se establece el resultado de la inspección junto con las deficiencias observadas (en el caso de tenerlas) y su calificación. Si el vehículo ha superado todas las pruebas satisfactoriamente, se cuñará en la ficha técnica del vehículo el sello oficina de la ITV y la fecha en la que se realizó.

Además, la Estación ITV entregará al conductor una pegatina identificativa en la que consta la fecha de validez de la inspección. En un turismo se pondrá en la parte superior derecha del interior del parabrisas, de lo contrario puede ser objeto de una sanción.

Este informe está más detallado en otro apartado de este trabajo.

2.1 ITV previa a la circulación

El Reglamento General de Vehículos aprobado por R.D. 2822/1998, establece en su art. 25.2): **"Previamente a su matriculación, los vehículos citados en el punto apartado anterior deben estar dotados del correspondiente certificado oficial que acredite sus características técnicas esenciales y su aptitud para circular por las vías públicas, que se expedirá:**

a) Por los órganos competentes de la Administración o entidades delegadas (estaciones I.T.V. autorizadas), si se trata de vehículos que corresponden a tipos homologado incompletos, no homologados, matriculados anteriormente en otro país, vehículos usados procedentes de subastas oficiales realizadas en España o vehículos nuevos adquiridos directamente en otro país y que posean un certificado de conformidad CE."

Cuando un nuevo vehículo se va a poner en circulación (incluye remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas), **su fabricante debe homologar un "ejemplar o tipo" del mismo**, para lo cual debe superar una serie de pruebas variadas (emisiones, seguridad, pesos máximos autorizados, etc.) en laboratorios acreditados por el Ministerio de Industria que declaren que es apto para circular.

La homologación es pues, el procedimiento por el que la Administración de un Estado certifica que un elemento de un vehículo, uno de sus sistemas **o un vehículo en su conjunto se ajusta a lo exigido** por las prescripciones técnicas respectivas.

El contenido de las citadas prescripciones técnicas, exige a los vehículos, a sus sistemas y a sus elementos que sean fabricados de tal modo **que cumplan, básicamente, dos objetivos:**

1.- Garantizar unos niveles mínimos de seguridad vial activa y pasiva tanto a los ocupantes de los vehículos como al resto de usuarios de la vía.

2.- Garantizar una adecuada protección medioambiental reduciendo al máximo la emisión de ruidos y de elementos contaminantes.

Según el artículo 9 del RD 750/2010, sobre procedimiento de homologación de vehículos de motor, el Ministerio de Industria realiza una serie de pruebas (emisiones, seguridad, pesos máximos autorizados, etc.) en laboratorios acreditados por el ministerio antes de conceder la homologación del dispositivo, sistema o vehículo para comprobar que cumple las prescripciones técnicas aplicables y le otorga una certificación donde figura una “contraseña de homologación” que será válida para todos los vehículos de su marca y tipo que se vendan en España, se matriculen y se pongan en circulación en serie, a partir de ese momento, aunque se debe obtener y renovar anualmente un “acta de conformidad de la producción” para el mantenimiento de la validez de la homologación.

Si el fabricante obtiene la homologación de tipo, es decir homologación referida a un tipo de vehículo determinado, quedará autorizado para expedir una tarjeta ITV, donde figurará la contraseña de homologación, por cada unidad que fabrique. La tarjeta ITV así expedida por el fabricante certificará que el vehículo respectivo corresponde a un tipo ya homologado, razón por la que podrá ser matriculado en la Jefatura de Tráfico correspondiente.

En su artículo 5, el Real Decreto 750/2010, contempla los casos de los vehículos a los que no es de aplicación obligatoria la homologación de tipo CE ni están incluidos en sus anexos o que, por su configuración, sólo pueden recibir una homologación en virtud de determinadas exenciones. En estos casos, **la autoridad de homologación puede eximir de algunos actos reglamentarios**, como condición previa a su matriculación o puesta en circulación.

TARJETA TÉCNICA DE VEHÍCULOS

ESPAÑA

INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

INSPECCIONES TÉCNICAS PERIÓDICAS

FECHA DE INSPECCIÓN	VEHÍCULO HOMOLOGADO	FECHA DE INSPECCIÓN	VEHÍCULO HOMOLOGADO
11/10	11/10		

MATRÍCULA:

FECHA DE INSPECCIÓN: 11/10

VEHÍCULO HOMOLOGADO: 11/10

FECHA DE INSPECCIÓN: 11/10

VEHÍCULO HOMOLOGADO: 11/10

FECHA DE INSPECCIÓN: 11/10

VEHÍCULO HOMOLOGADO: 11/10

FECHA DE INSPECCIÓN: 11/10

VEHÍCULO HOMOLOGADO: 11/10

EXEMPLE DE TARJETA ITV

FORD ESPAÑA, S. A.

NÚMERO DE BASTIDOR 28460551 B

MATRÍCULA 12221 AAA

CONTRASEÑA DE HOMOLOGACIÓN XXXXXXXXXXXX123456

Clasificación del vehículo: TURISMO FOR7099J

1 0 0 0 SIN ESPECIFICAR

Marca	Modelo	Clase
FORD	B5V-APUERT PORTON	1415-1459
FORD	FMDA1 (MAN.)	1812
FORD	MONDEO	1522/1537
FORD	1430	A14731-4756
FORD	2035	B11036-1039
FORD	1135	2754
FORD	1015	
FORD	750.1800	
FORD	4/205/55R16 89W	
FORD	5	
FORD	12.20/96	

Observaciones:

VEHICULO PROCEDENTE DE LA CEE

Por los datos de origen extranjero incorporados a este vehículo se ha satisfecho los correspondientes derechos de Aduanas.

El abajo firmante, legalmente autorizado por **FORD ESPAÑA, S. A.** certifica que el vehículo carrozado cuyas características se muestran se completan con las homologaciones con la contraseña: **1190/140155*10**

17 JUN. 2003

FORD ESPAÑA, S. A.

Tarjeta ITV según RD 2140/1985

Por ello, **existen determinados vehículos que han sido autorizados**, por el órgano competente en materia de homologación del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, **a no cumplir, cumplir parcialmente o cumplir de forma distinta determinados requisitos exigibles relativos a la**

seguridad vial y a la protección del medio ambiente y cuyos términos y condicionantes invariablemente deberán figurar en el certificado de exención de homologación de tipo y/o homologaciones parciales y, en su caso, en la documentación de homologación del vehículo acogido a dicha exención.



Dichos términos y condicionantes podrán figurar asimismo en la correspondiente Tarjeta ITV que emita la Estación ITV **previa a la matriculación**, al efecto de que en las sucesivas inspecciones la entidad inspectora tenga conocimiento de las particularidades del vehículo.

No será necesaria la homologación de tipo en casos como series de un modelo inferiores a 50 unidades, réplicas de coches antiguos, prototipos o preseries en fase de desarrollo, vehículos procedentes vía subasta del ejército o parques móviles de la administración, etc.

Esta ITV con carácter previo a su matriculación permite que la Administración competente **compruebe que las características técnicas de los vehículos con exenciones** responden a las prescripciones técnicas aplicables.

Estos supuestos son:

- 1. Vehículos que corresponden a tipos homologados incompletos**
- 2. Vehículos no homologados**
- 3. Vehículos matriculados anteriormente en otro país**
- 4. Vehículos usados procedentes de subastas oficiales realizadas en España**
- 5. Vehículos nuevos adquiridos directamente en otro país**
- 6. Vehículos cuyo titular solicite su catalogación como “vehículo histórico”;** uno de los requisitos exigidos para obtener dicha catalogación es el de superar una ITV con carácter previo a su matriculación en la Jefatura de Tráfico según lo exigido por el Reglamento de Vehículos Históricos aprobado por RD 1247/95.

2.2 ITVs periódicas

Como norma general todos los vehículos matriculados en España están sometidos al régimen de inspecciones periódicas que establece la normativa vigente en función del tipo de vehículo de que se trate (RD 2042/1994 por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos y RD 711/2006 por el que se modifican determinados reales decretos relativos a la inspección técnica de vehículos (ITV) y a la homologación de vehículos, sus partes y piezas, y se modifica, asimismo, el Reglamento General de Vehículos, aprobado por RD 2822/1998).

Únicamente existen las siguientes excepciones:

- a) Motocultores agrícolas y máquinas equiparadas** (Art. 6, Punto i del **R.D. 2042/1994**).
- b) Vehículos especiales destinados a obras y servicios y maquinaria autopropulsada, cuya velocidad por construcción sea menor de 25 KM/h.** Por lo tanto, estos vehículos especiales que sí superen la velocidad de 25 Km/h, están igualmente sometidos al régimen de inspecciones periódicas. (Art. 6, Punto j del **R.D. 2042/1994**).



El Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998), establece en su Artículo 10.1 **"Los vehículos matriculados o puestos en circulación deberán someterse a inspección técnica en una de las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos al efecto autorizadas por el órgano competente en materia de industria en los casos y con la periodicidad, requisitos y excepciones que se establecen en la reglamentación...."** y **"La inspección técnica, una vez comprobada la identificación del vehículo, versará sobre las condiciones del vehículo relativas a seguridad vial, protección del medio ambiente, inscripciones reglamentarias, reformas y, en su caso, vigencia de los certificados para el transporte de mercancías peligrosas y perecederas."**

La Inspección Técnica Periódica de los vehículos está regulada, además de por la normativa citada, por el **"Manual de Procedimiento de Inspección de las estaciones ITV"**, documento elaborado de forma conjunta por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y por las Comunidades Autónomas. Este Manual que se encuentra en todas las estaciones ITV a disposición de los usuarios del servicio, es revisado y actualizado periódicamente en función de la normativa nacional e internacional vigente.

A	Nº Matrícula	E	Nº VIN
B	Fecha 1ª matriculación	F.1	
H		F.2	1590
I		G	
(I.1)		K	
(I.2)		P.1	1536
C.1.3		P.2	
C.1.2		P.3	GASOLINA
C.1.3		Q	
C.4	c	S.1	005
D.1	FORD	S.2	
D.2		DOCUMENTO VALIDO SI ACOMPAÑA ITV EN VIGOR.	
D.3	FOCUS 4PUERT PORTON 1.	M	
(D.4)	PART-SIN ESPECIFICAR		

El Real Decreto 2344/1985 fue el que **estableció los tipos y las frecuencias de las inspecciones técnicas** a que han de someterse los vehículos matriculados en España. Con posterioridad, el Real

Decreto 2042/1994, que derogó el Real Decreto del año 1985, adecuó la red de estaciones ITV a la demanda real, lo que hizo posible la mejora del servicio.



Por último, **el Real Decreto 711/2006 por el que se modifican determinados reales decretos relativos a la inspección técnica de vehículos**, incluyó entre los vehículos obligados a pasar la inspección a **los ciclomotores, vehículos de tres ruedas y cuatriciclos**, y les asignó frecuencias de inspección.

La antigüedad del vehículo deberá ser computada a partir de la fecha de matriculación que conste en el permiso de circulación.

Para que un vehículo quede exento de superar las inspecciones técnicas periódicas por razón de su NO utilización **es requisito necesario obtener la baja temporal del vehículo** en la Jefatura de Tráfico correspondiente.

Mes de 2016 en la que se debe pasar la primera inspección

Matrículas	Mes en que tiene que pasar la 1ª ITV (año 2016)
De HKY a HLK	Junio
De HLL a HLW	Julio
De HLX a HMD	Agosto
De HMF a HML	Septiembre
De HMM a HMT	Octubre
De HMV a HNC	Noviembre
De HND a HNK	Diciembre

2.2.1 Periodicidad de las inspecciones

Según el artículo 6 del 2042/1994 por el que se regula la Inspección técnica de vehículos, las inspecciones técnicas periódicas deben realizarse con una periodicidad que depende de su clase, antigüedad y el uso al que se destinan.

a.1) Ciclomotores de dos ruedas



**Hasta tres años
+ 3 años**



**Exento
Bienal**

a.2) Si el ciclomotor o cuatriciclo ligero es de autoescuela:



Hasta dos años

Hasta 5 años

+ 5 años



Exento

Anual

Semestral

b.1) Motocicletas incluidos vehículos de tres ruedas, cuatriciclos, quads, ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros.



Hasta cuatro años

+ 4 años



Exento

Bienal

b.2) Si la motocicleta es de autoescuela:



Hasta dos años

Hasta 5 años

+ 5 años



Exento

Anual

Semestral

c) Vehículos de uso privado dedicados al transporte de personas, excluidas las motocicletas y los ciclomotores, con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor, incluidos vehículos vivienda y autocaravanas.



Hasta 4 años

Hasta 10 años

+ 10 años

Exento

Bienal

Anual

d) Ambulancias y vehículos de servicio público dedicados al transporte de personas, **incluido el transporte escolar**, con o sin aparato taxímetro, con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor.



Hasta 5 años

+ 5 años

Anual

Semestral

e) Vehículos de servicio de alquiler con o sin conductor y de escuela de conductores, dedicados al transporte de personas con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el

conductor, incluyendo las motocicletas, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, quads, ciclomotores y cuadriciclos ligeros.



Hasta dos años

Hasta 5 años

+ 5 años



Exento

Anual

Semestral

f) Vehículos dedicados al transporte de personas, incluido el transporte escolar y de menores, con capacidad para diez o más plazas, incluido el conductor.



Hasta 5 años

+ 5 años



Anual

Semestral

g) Vehículos y conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías o cosas, de MMA < 3,5 Tm (masa máxima autorizada menor o igual a 3,5 Tm).



Hasta 2 años

De 2 a 6 años

De 6 a 10 años

De + 10 años



Exentos

Bienal

Anual

Semestral



h) Vehículos dedicados al transporte de mercancías o cosas de MMA > 3,5 Tm y cabezas tractoras independientes.



Hasta 10 años

De + 10 años

Anual

Semestral

i) Caravanas remolcadas de MMA > 750 Kg.



Hasta 6 años

De + 6 años

Exento

Bienal

j) Tractores agrícolas, maquinaria agrícola autopropulsada, remolques agrícolas y otros vehículos agrícolas especiales, excepto motocultores y máquinas equiparadas.



Hasta 8 años

De 8 a 16 años

De + 16 años

Exento

Bienal

Anual



k) Vehículos especiales destinados a obras y servicios y maquinaria autopropulsada, con exclusión de aquellos cuya velocidad por construcción sea menor de 25 Km/h.



Hasta 4 años

De 4 a 10 años

+ 10 años

Exento

Bienal

Anual

l) Estaciones transformadoras móviles y vehículos adaptados para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.



Hasta 4 años

De 4 a 6 años

+ 6 años

Exento

Bienal

Anual



2.2.2 ITV periódica de vehículos históricos y de colección

Ese mismo artículo 6 se ocupa de los **vehículos históricos, de colección y mixtos** e indica que los vehículos catalogados como históricos **se someterán a inspecciones periódicas en las condiciones que señale el órgano competente de la comunidad autónoma** donde resida el propietario, exceptuando los vehículos de colección, que se someterán a inspección técnica periódica según las frecuencias que le correspondan dependiendo del tipo de vehículo y de su antigüedad.

2.2.3 Inspección periódica de vehículos mixtos

Cuando se trate de vehículos mixtos la frecuencia de inspección aplicable será la más restrictiva entre los correspondientes al transporte de personas o mercancías aplicable al vehículo de que se trate.

2.2.4 Inspección periódica de tractocamiones y semirremolques

En su artículo 7 establece que **“los tractocamiones - automóviles y los semirremolques pueden ser inspeccionados conjunta o separadamente”**.

2.2.5 Inspección periódica de vehículos matriculados con anterioridad

Ese mismo artículo 6 del RD 2042/1994 establece: **“En el caso de vehículos ya matriculados con anterioridad, tanto en territorio nacional como en el extranjero, la antigüedad del vehículo deberá ser computada a partir de la fecha de primera matriculación o puesta en servicio que conste en el permiso de circulación del vehículo o documento equivalente.”**.

2.3 Inspección vehículos policiales y de las fuerzas armadas

La inspección previa a la matriculación y la periódica de los vehículos pertenecientes a Fuerzas Armadas, Guardia Civil, Cuerpo Nacional de Policía, Parque Móvil del Estado y Policías Autonómicas **pueden ser efectuadas por los propios organismos**.

2.4 Inspecciones previas a la matriculación de vehículos correspondientes a tipos no homologados

Los vehículos como condición previa a la matriculación han de corresponder a vehículos homologados.

No obstante, existen algunos vehículos a los que no le es de aplicación obligatoria la homologación de tipo CE ni están incluidos en los anexos del Real Decreto 750/2010 o que, por su configuración, solo puedan recibir una homologación conforme al mencionado real decreto en virtud de determinadas exenciones, pudiendo la autoridad de homologación eximir de algunos actos reglamentarios, como condición previa a su matriculación.

Este apartado sólo se aplicará a aquellos vehículos que dispongan de una resolución de autorización emitida por la autoridad de homologación.

La autoridad de homologación podrá determinar los actos reglamentarios que deben cumplir aun cuando dichos vehículos no se encuentren incluidos en el ámbito de aplicación de dichos actos reglamentarios.

En caso de que la inspección documental y técnica unitaria sean favorables, el organismo competente en materia de ITV que realice la referida inspección emitirá la correspondiente Tarjeta de ITV tipo A.



2.5 Inspecciones previas al cambio de servicio do vehículo

Al matricular un vehículo se le asigna un servicio al que está destinado: público, particular, alquiler sin conductor, autoescuelas ...; de modo que cuando se produce un cambio al quedar el vehículo desafectado del servicio al que en un principio se destinaba, se hace necesario proceder a la renovación del permiso de circulación.

Los vehículos se clasifican con un código alfanumérico de tres caracteres para indicar el servicio al que están destinados.

Carácter primero, constituido por una letra:

A. Servicio público: el vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita ser autorizado por la Administración.

B. Servicio particular: el vehículo se adscribe a una actividad privada de su titular.

Caracteres segundo y tercero, constituidos por dos cifras:

00. Sin especificar: el vehículo no ejerce ninguno de los otros servicios relacionados a continuación:

01. Alquiler sin conductor: vehículo destinado a ser arrendado sin conductor.

02. Alquiler con conductor (autoturismo): vehículo destinado al transporte de personas y equipajes con conductor.

03. Aprendizaje de la conducción: vehículo destinado al ejercicio de la enseñanza de la conducción y de la realización de pruebas de aptitud para la obtención de permisos y licencias de conducción.

04. Taxi: vehículo adscrito al servicio público de viajeros en vehículo turismo.

05. Auxilio en carretera: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje.

Si después de matriculado se cambia ese servicio hay que renovar el permiso de circulación.

La normativa que regula las inspecciones por cambio de destino de un vehículo se encuentra en los siguientes reales decretos:

Art. 6.c) del R.D. 224/2008: *"Inspecciones previas al cambio de destino del vehículo, según la reglamentación vigente"*.

Art. 6.6) del R.D. 2042/1994: *"En los casos de cambio de destino del vehículo, deberá realizarse una inspección, anotándose en la tarjeta I.T.V. el nuevo destino y la nueva fecha de inspección correspondiente a la nueva periodicidad por el órgano competente de la Comunidad autónoma donde se ha realizado la inspección."*

Si el cambio de destino del vehículo tiene lugar antes del vencimiento del primer plazo de inspección, y si este cambio no implica ninguna modificación técnica, solo se realizará la anotación

pertinente en la Tarjeta I.T.V., anotándose como plazo de la primera inspección la que correspondería a la situación más severa de los dos destinos".



Ejemplo: Un vehículo de autoescuela pasa a servicio particular

2.6 Inspecciones voluntarias solicitadas por el titular de un vehículo

Existe la posibilidad de que cualquier usuario de un vehículo pueda someter al mismo a una **Inspección Técnica de carácter voluntario**, tal como se puede leer en el Art. 6.1g) del RD 224/2008. Se debe pensar que es esta una opción sumamente interesante que permite someter al vehículo a un control estricto de sus condiciones de seguridad fuera de plazos legales, a un muy bajo coste y en determinadas circunstancias que lo pueden hacer aconsejable:

- Por haber detectado el usuario algún comportamiento anómalo en el funcionamiento del vehículo.
- Con ocasión de la realización de un viaje o
- Antes o después de someter al vehículo a una reparación de importancia.
- En el momento de adquirir un vehículo usado con el fin de comprobar su estado general.

2.7 Inspecciones para la expedición de duplicados

Las inspecciones que se realizan para la expedición de duplicados de las Tarjetas de Inspección Técnica de Vehículos (por extravío, robo o deterioro por ejemplo, están reguladas en el Art. 6.e) del R.D. 224/2008, que se ocupa de las *"Inspecciones realizadas para la expedición de tarjetas ITV y certificados de características, en los casos previstos en la reglamentación vigente"*.

Y en el Art. 30.1) del R.D. 2822/1998, donde se señala: *"Cuando se solicitase el duplicado por extravío o sustracción del permiso de circulación y se hubiera igualmente perdido o sustraído la correspondiente tarjeta de inspección técnica o certificado de características, el vehículo deberá someterse a inspección por el órgano competente en materia de industria, para proceder a la expedición de un duplicado de la tarjeta de inspección técnica o certificado de características"*.

2.8 Inspecciones de vehículos usados de importación y cambios de residencia

Las inspecciones realizadas a vehículos usados de importación o procedentes de cambio de residencia, **son una variante, que en realidad está incluida en las inspecciones previas a la matriculación**. Su regulación viene definida por la siguiente normativa.

- Reglamento General de Vehículos aprobado por RD 224/2008, Art. 6.b): *"Inspecciones previas a la matriculación de vehículos"*.



- RD 750/2010 por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

2.9 Inspección por cambio de matrícula

El Art. 27.1 del R.D. 2822/1998, que se ocupa de las excepciones a la matrícula única, señala: **"La matrícula ordinaria es única para cada vehículo"** y en el apartado 2a) y b): *"2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, y en las fijadas en este Reglamento, podrá concederse una nueva matrícula ordinaria distinta a la inicialmente asignada en los casos siguientes:*

a). Cuando se solicite simultáneamente una nueva matrícula y el cambio de titularidad por el adquirente de un vehículo en cuya matrícula figuren las siglas de la provincia donde se matriculó, siempre que tenga su domicilio en provincia distinta de aquélla. A la solicitud se acompañaran los documentos que se indican en el anexo XIV.

b). En el caso del titular de un vehículo en cuya matrícula figuren siglas provinciales cambie su domicilio a provincia distinta de aquellas, debiendo presentar la documentación que se establece en el anexo XIII."

En ambos casos, anexo XIII y XIV, entre esos documentos se debe presentar la Tarjeta de Inspección Técnica expedida, previa inspección, por el órgano competente de la Administración (estación I.T.V. autorizada.).

2.10 Inspecciones a vehículos accidentados con daños importantes en su estructura o elementos de seguridad

El R.D. 2042/1994, por el que se regula la inspección técnica de vehículos introdujo en su Art. 6.5) una importante novedad, en la inspección técnica de vehículos, al establecer que **"Todo vehículo que haya sufrido, como consecuencia de un accidente u otra causa un daño importante que pueda afectar algún elemento de seguridad de los sistemas de dirección, suspensión, transmisión o frenado, o al bastidor o estructura autoportante en los puntos de anclaje de alguno de estos órganos, deberá ser presentado a inspección antes de su nueva puesta en circulación, en la que se dictamine sobre la aptitud del vehículo para circular por las vías públicas"**.

Esta nueva inspección tiene gran importancia al garantizar que:

- Un vehículo sometido a una fuerte reparación consecuencia de un accidente, ha recuperado las características iniciales en base a las cuales fue matriculado.
- Se asegura la calidad de la reparación efectuada al ser sometido a una rigurosa inspección por un organismo independiente (la Estación de Inspección Técnica de Vehículos).
- No se autoriza la circulación de un vehículo deficientemente reparada y por lo tanto con sus condiciones de seguridad mermadas.



Acta-propuesta para inspección técnica extraordinaria



Existe un modelo de acta que levantan los agentes intervinientes para que el titular tenga que pasar una ITV extraordinaria antes de volver a poder circular con el vehículo.

 MINISTERIO DEL INTERIOR		PROPUESTA DE INSPECCIÓN TÉCNICA EXTRAORDINARIA		DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO JEFATURA DE TRÁFICO	
Por INFRACCIÓN ☐					
Por ACCIDENTE ☐					
Fecha	Hora	FUERZA ACTUANTE			
Vía	Km/Hm				
Calle, plaza, etc.	Número	DATOS DEL VEHÍCULO			
Población					
		Matrícula	Fecha Matriculación		
		Marca	Modelo		
LOCALIZACIÓN DE LOS DAÑOS O REFORMAS DE IMPORTANCIA QUE SE APRECIAN EN EL VEHÍCULO					
ZONA DELANTERA IZQUIERDA		☐	ZONA DELANTERA DERECHA		☐
ZONA TRASERA IZQUIERDA		☐	ZONA TRASERA DERECHA		☐
LATERAL IZQUIERDO		☐	LATERAL DERECHO		☐
TECHO		☐	BAJOS		☐
OTROS (especificar)					☐
ELEMENTOS DE SEGURIDAD QUE PUEDEN VERSE AFECTADOS					
ELEMENTOS	POR DAÑOS	POR DAÑOS QUE IMPIDEN SU FUNCIONAMIENTO	POR ROTURA O POR DEFORMACIÓN	POR REFORMA NO AUTORIZADA	
DIRECCIÓN	☐	☐	☐	☐	
SUSPENSIÓN	☐	☐	☐	☐	
TRANSMISIÓN	☐	☐	☐	☐	
FRENADO	☐	☐	☐	☐	
PUNTOS ANCLAJE	☐	☐	☐	☐	
CARROCERÍA /BASTIDOR	☐	☐	☐	☐	
OTROS	☐	☐	☐	☐	
OBSERVACIONES:					
.....					
.....					
Se propone a esta Jefatura de Tráfico la inspección técnica del vehículo citado, previa a su nueva puesta en circulación, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre.					
El interesado manifiesta que desea pasar la ITV en la CCAA de a de de					
Enterado: El del vehículo			El Agente,		
DNI					
<i>Nota: Para realizar la inspección técnica, deberá presentar en la estación ITV los siguientes documentos: tarjeta ITV, este escrito y un informe emitido por el taller reparador donde se especifiquen las reparaciones a que ha sido sometido el vehículo o factura detallada de la reparación, según el artículo 15 del RD 1457/86</i>					

El proceso que se debe seguir desde que se produce el siniestro figura en el art. 6.5) del Real Decreto 2042/1994 por el que se regula la inspección técnica de vehículos:



“El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que realice el informe y atestado será quien proponga la inspección del vehículo antes de su puesta en servicio después de la reparación. A estos efectos ***intervendrá el permiso de circulación del vehículo***, remitiéndolo a la Jefatura de Tráfico de la provincia donde se haya producido el accidente. Dicha Jefatura o aquella en la que el interesado haya manifestado expresamente que desea recoger su permiso de circulación, si procede, comunicará a éste la necesidad de presentar el vehículo a inspección técnica y también se lo comunicará al órgano competente de la Comunidad Autónoma donde el interesado haya declarado al agente de la autoridad que el vehículo va a ser inspeccionado.

Cuando el interesado haya realizado las oportunas reparaciones, deberá llevar el vehículo hasta la estación ITV para pasar la inspección técnica amparado en la autorización de circulación que le haya facilitado la Jefatura de Tráfico y, si la inspección es favorable, previa presentación del informe, le será devuelto el permiso de circulación.

Si el resultado de la inspección fuera desfavorable, la estación ITV lo hará constar en el informe de inspección, la estación ITV concederá a su titular, para subsanar los defectos observados, un plazo inferior a dos meses, cuya extensión concreta se determinará teniendo en cuenta la naturaleza de tales defectos. El titular del vehículo será directamente responsable de que se repare el vehículo, que quedará inhabilitado para circular por las vías públicas, excepto para su traslado al taller o para la regularización de su situación y vuelta a la estación ITV para nueva inspección.

Una vez subsanados los defectos, deberá presentar el vehículo a nueva inspección en la misma estación ITV o en la que designe el órgano competente de la comunidad autónoma, previa petición del titular y cuando existan razones que lo justifiquen.

Si transcurridos dos meses el vehículo no se ha presentado a inspección, la estación ITV lo comunicará a la Jefatura Provincial o Local de Tráfico, proponiendo la baja del vehículo.

Si el vehículo fuera presentado a la segunda revisión fuera del plazo concedido para su reparación, deberá realizarse una inspección completa del vehículo”.

Esto último significa que hay que volver a pagar la tasa de nuevo.

El volante que entrega el agente sirve como justificante de la intervención del permiso de circulación.

Por razones prácticas tanto el permiso de circulación como el volante expedido por el agente se remiten a la Jefatura Provincial en donde se haya producido el accidente, que podrá ser otra diferente de la Jefatura que instruya el expediente y que será designada por el titular del vehículo para recoger el permiso de circulación una vez haya concluido toda la tramitación. Será la Jefatura Provincial que instruya el expediente la que, previo estudio, decidirá si la propuesta de inspección se acepta o rechaza. Si fuera rechazada la propuesta se archivará y se remitirá el permiso de circulación al titular del vehículo. Si en cambio la propuesta es aceptada, la Jefatura Provincial comunicará al titular la necesidad de presentar el vehículo a inspección técnica una vez sea reparado y dicha comunicación también será trasladada al órgano de la Comunidad Autónoma de matriculación del vehículo y que sea competente o a la estación de ITV que haya sido designada por el titular/conductor para que el vehículo sea inspeccionado.

Para realizar la inspección técnica extraordinaria el interesado deberá presentar en la estación de ITV la tarjeta de inspección técnica, la copia del volante o propuesta de inspección técnica extraordinaria que le fue entregada por el agente, la comunicación de la Jefatura de Tráfico y un

informe emitido por el taller reparador donde se especifiquen las reparaciones a las que ha sido sometido el vehículo como consecuencia del accidente o bien factura detallada de la reparación.



Si la inspección es favorable, la ITV diligenciará la tarjeta de ITV y expedirá el correspondiente impreso de inspección. Estos documentos los deberá presentar el titular en la Jefatura de Tráfico para que se le devuelva el permiso de circulación y para que se cancele la anotación registral. Si la inspección fuera desfavorable el vehículo deberá ser presentado nuevamente a inspección, una vez subsanadas las deficiencias. El titular dispone de dos meses para superar la inspección favorablemente y si se rebasa dicho plazo la ITV remitirá la tarjeta de inspección a la Jefatura Instructora acompañada de una propuesta de baja del vehículo. Si el titular del vehículo paraliza el procedimiento por no realizar los trámites solicitados, ni solicita la baja del vehículo, se iniciará de oficio el procedimiento para la retirada definitiva de la circulación.

Son por tanto los agentes de tráfico los que dan inicio a este procedimiento administrativo y para ello deberán evaluar cuando es necesario que el vehículo sea inspeccionado tras sufrir un accidente de tráfico que el que se hayan visto afectados elementos importantes. Especialmente los agentes deberán comprobar visualmente si en el vehículo se aprecian ondas o arrugas en el techo, en los pilares o en los montantes; observarán la geometría de las ruedas, prestando atención a posibles ejes doblados, ruedas inclinadas, etc.; comprobar el cierre de puertas, prestando atención a su ajuste, aletas, capó, portones y al encuadre en la carrocería.

Probablemente dicha inspección sea necesaria cuando no sea posible arrancar el vehículo, cuando se hayan producido escapes o derrames de líquidos del motor y cuando se aprecien interferencias de partes mecánicas con la carrocería.

Obviamente la inspección técnica extraordinaria únicamente puede realizarse en estaciones ITV debidamente autorizadas, que contará con personal especializado y estará dotada de medios tecnológicos adecuados para realizar dichas inspecciones: bancos de medición, equipos de detección de holguras en la alineación, etc.

2.11 Inspecciones de autobuses destinados al transporte escolar y de menores

La normativa está recogida en el artículo 6 del RD 443/2001 y en la Disposición Adicional Primera del Real Decreto 2042/1994 por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Para la realización de los servicios de transporte escolar, será requisito necesario superar favorablemente una inspección previa del vehículo que lo califique como idóneo para el transporte escolar y de menores, en una estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV). por sus especiales características, **están sometidos a un régimen más riguroso** de especificaciones técnicas e inspecciones periódicas que el resto de los vehículos.

2.12 Inspecciones de vehículos que transportan mercancías peligrosas y perecederas

La normativa básica que regula el transporte de mercancías Peligrosas y Perecederas es la siguiente:

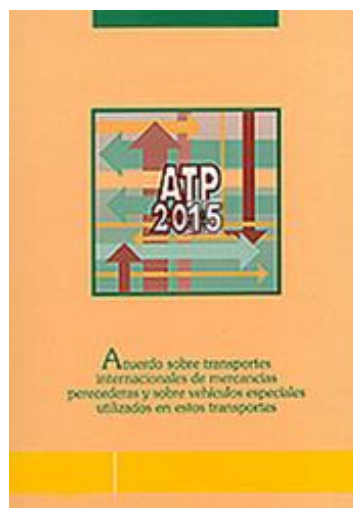
Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de **mercancías peligrosas** por carretera en territorio español.

ADR 2015: acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera



Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de **mercancías perecederas** y los vehículos especiales utilizados en estos transportes.

Texto consolidado del Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en esos transportes (ATP) hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970, actualizado a 30 de septiembre de 2015.



2.13 Inspección de aparatos taxímetros

Determinados **centros de Inspección Técnica de Vehículos (ITV)** se encuentran autorizados a la realización de las verificaciones anuales, por cambio de tarifas y reparaciones o modificaciones, en los aparatos taxímetros.

Esta inspección se realiza mediante un equipo denominados velocímetro, mediante el cual se simula un recorrido (kilometraje y tiempo) con una determinada tarifa, contrastando los resultados finales del taxímetro con los del propio equipo, previamente verificado y calibrado el mismo.

Posteriormente una vez comprobado el correcto funcionamiento del taxímetro se procede a su precintado.

La base normativa de esta inspección es muy amplia, ya que intervienen numerosos organismos, siempre con el fin de garantizar la correcta aplicación de las tarifas de este servicio público determinadas por las Comunidades Autónomas, los Ayuntamientos y el Ministerio de Fomento, dentro de sus respectivas competencias.

2.14 Las ITV en carretera de los vehículos industriales

Según la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo se considera que, a efectos de seguridad vial y protección del medio ambiente, la inspección técnica periódica de los vehículos industriales no es suficiente, por lo que es necesario realizar inspecciones técnicas selectivas en carretera para controlar el adecuado mantenimiento de los vehículos en circulación. El objetivo es que los vehículos industriales, con independencia del Estado de su matriculación, respeten los requisitos técnicos establecidos en la normativa reguladora.

El alcance de la inspección técnica en carretera abarca la identificación del vehículo; el sistema de frenado; la dirección; la visibilidad; el alumbrado y la señalización; los ejes, ruedas y neumáticos; la suspensión; el chasis y elementos acoplados al mismo y las emisiones contaminantes.

El R.D. 957/2002, de 13 de septiembre, **regula las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales** que circulan por territorio español.



La finalidad de estas inspecciones es la de contribuir a mejorar la protección de la seguridad vial y del medio ambiente.

Este tipo de ITV ***es únicamente aplicable a los vehículos industriales*** siguientes:

- ***autobuses y remolques***
- ***camiones con MMA>3500 kg y sus remolques***
- ***remolques y semiremolques con MMA>3500 kg***



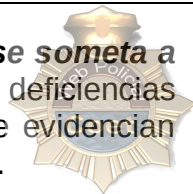
Las ITV en carretera se efectúan en la propia vía pública, de modo inesperado y con independencia de las ITV periódicas previstas. Se aplican preferentemente a los vehículos que presenten un aparente estado de falta de mantenimiento adecuado.

La ITV en carretera puede comprender una o varias de las siguientes modalidades:

- 1. Inspección visual del mantenimiento del vehículo;** se realiza por los agentes encargados del servicio de vigilancia del tráfico en vías interurbanas
- 2. Control documental** sobre el informe de la inspección técnica o documentación equivalente; se realiza por los mismos agentes de tráfico antes indicados
- 3. Las unidades móviles de las estaciones de ITV, bajo control de los agentes de tráfico,** pueden efectuar inspecciones para detectar posibles deficiencias en los sistemas que inciden directamente en la seguridad vial o en el medio ambiente tales como los de dirección, frenado, luces, ruedas, suspensión, escape, etc.



Los agentes de tráfico o el inspector de la ITV podrán requerir que el vehículo se someta a una inspección más rigurosa en una estación de ITV cercana si consideran que las deficiencias técnicas del vehículo pueden constituir un riesgo para la seguridad del tráfico; si se evidencian riesgos importantes para dicha seguridad podrán suspender la utilización del vehículo.



Las inspecciones en carretera efectuadas, son anotadas en el historial de cada vehículo del Registro de Vehículos; la Dirección General de Tráfico debe concentrar toda la información sobre este tipo de inspecciones efectuadas a fin de comunicar posteriormente los resultados de las mismas a la Comisión Europea.



El 11 de junio de 2015 se publicó en el BOE el anuncio de licitación de la Dirección General de Tráfico, sobre la contratación de un servicio de inspección técnica de vehículos industriales en carretera con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español.

El propósito es la realización de algo más de 700 inspecciones en las carreteras donde tiene competencias en materia de tráfico durante un período de 12 meses a partir de primeros de diciembre de 2015.

La inspección puede ser favorable, desfavorable o negativa. Si no fuese favorable, ello implicará la prohibición o restricción de la utilización del vehículo hasta la reparación de los defectos graves o muy graves encontrados y la comprobación de los mismos en una Estación ITV fija. Durante la inspección en carretera, la autoridad encargada de la vigilancia del tráfico o el inspector, también podría considerar necesaria una inspección más minuciosa de algún sistema de seguridad en una estación ITV fija, lo que daría lugar a una inspección complementaria a la misma.

Para considerar la inspección como favorable, las estaciones siguen los criterios técnicos de inspección descritos en el Manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV elaborado por el Ministerio de Industria.

3. REFORMAS EN LOS VEHÍCULOS

3.1 Reformas sin inspección

Hay una serie de reformas para las que no se tiene que pasar por una estación ITV.

Un escrito de la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de 10 de enero de 2011, señala:



“Reforma de vehículo: Toda modificación, sustitución, actuación, incorporación o supresión efectuada en un vehículo después de su matriculación y en remolques ligeros después de ser autorizados a circular, que o bien cambia alguna de las características del mismo, o es susceptible de alterar los requisitos reglamentariamente aplicables contenidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos”.

En su virtud, esta Autoridad de homologación considera que una modificación, sustitución, actuación, incorporación o supresión efectuada en un vehículo y que no cambie las características por las que un vehículo puede ser definido, o que no afecta a ninguno de los actos reglamentarios aplicables ni a las prescripciones contenidas en las Directivas 2002/24/CE, 2003/37/CE y 2007/46/CE, marcos, no debe ser considerada como reforma del vehículo.

Asimismo, y por coherencia con el propósito de esta disposición, una modificación, sustitución, actuación, incorporación o supresión, efectuada en un vehículo que signifique la incorporación o supresión de elementos o dispositivos cuya instalación o desmontaje, no requiera herramienta alguna o pueda realizarse con las herramientas normales suministradas por el fabricante del vehículo en cuestión, no deben considerarse reformas. Sin embargo, aquellos elementos, dispositivos o accesorios de funcionamiento eléctrico o electrónico que se incorporen al vehículo, deben cumplir con los requisitos aplicables relativos a la compatibilidad electromagnética.

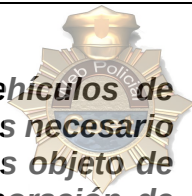
A modo de ejemplo no exhaustivo, se relacionan las incorporaciones de partes, piezas, sistemas, componentes o accesorios que, a criterio de esta Autoridad de homologación, no deben considerarse reformas en los vehículos.

EN AUTOCARAVANAS Y VEHÍCULOS VIVIENDA, LA INCORPORACIÓN DE:

- Toldos
- Antenas de radio y/o televisión.
- Aire acondicionado en el interior del vehículo.
- Generador de corrientes.
- Portabicicletas o portamotos, siempre que no afecte a otras funciones del vehículo.

EN EL RESTO DE LAS CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS, LA INCORPORACIÓN DE:

- Aparatos de radio.
- Pomo de palanca de cambios.
- Visera del tablero de abordaje cuya proyección no exceda de la proyección máxima del volante de dirección.
- Sistema telefónico de manos libres.
- Embellecedores de carcasas de espejos retrovisores que no oculten ninguna parte de la zona de visión.
- Embellecedores de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa que no afecten a la zona de salida de la luz.
- Molduras, salvo en la zona delantera de los vehículos.
- Faldillas de rueda en vehículos M.
- Deflectores de aire en ventanas.
- Sensores de aparcamiento.
- Retrovisores auxiliares para vehículos autoescuela.
- Barras de unión en torreas de suspensión.



No obstante lo anterior, la incorporación de aparatos taxímetros en los vehículos de categoría M₁, e incluida como reforma en la ficha 8.20 del Manual de Reformas, es necesario que sea estudiado con más detalle, al corresponder a una incorporación que es objeto de varias normas de índole municipal y autonómica. En consecuencia, la incorporación de aparatos taxímetros no será considerada reforma y por ello, no sujeta a las prescripciones del Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, hasta que se haya concluido el análisis antes citado.”

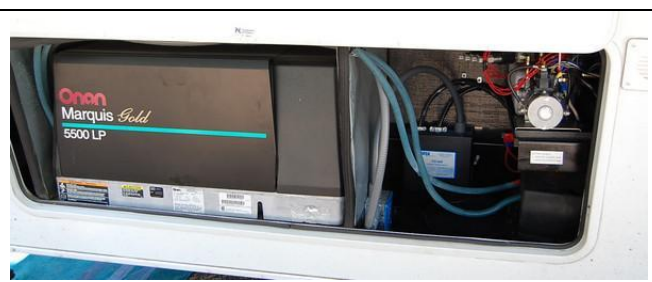
Seguidamente se muestra en imágenes el contenido del escrito anterior junto con aparatos similares.

EN AUTOCARAVANAS Y VEHÍCULOS VIVIENDA

a) Instalar toldos y antenas de radio y televisión.



b) Instalar aire acondicionado en el interior o un generador de corriente.



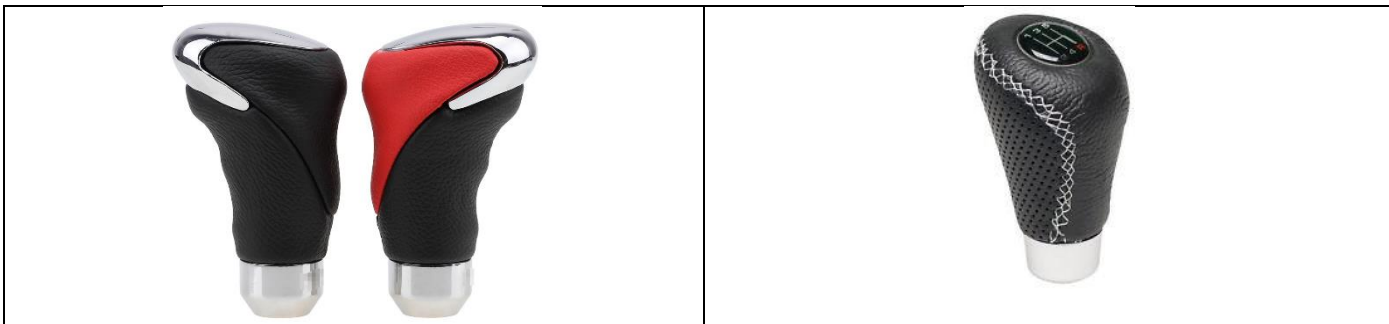
c) Instalar portabicicletas o portamotos, siempre que no afecten a otras funciones del vehículo.



RESTO DE CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS



d) Pomo de palanca de cambios



e) Colocación de una visera o un embellecedor en el tablero de instrumentos.



- f) Cambiar en un vehículo silenciadores homologados como recambio siempre que no cambien la geometría del sistema original (deberán presentar certificado de homologación del escape). Tampoco la instalación de embellecedores de escape (colas de escape) salvo que afecten a su geometría, es decir sustituimos una boca por un embellecedor de doble salida.



- g) Instalar un taxímetro con o sin GPS y sistema de manos libres, un navegador o pantallas DVD (tienen que estar fuera de la zona de impacto de la cabeza). Es decir, se considera reforma si se colocan en el techo o en los reposacabezas.



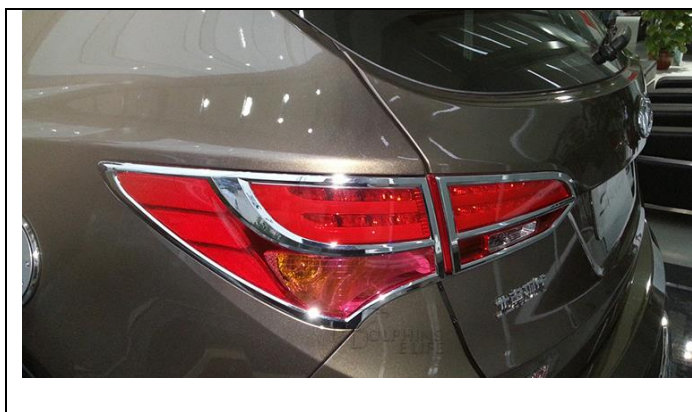
h) Instalar una cámara o equipos de altavoces (éstos no pueden sobrepasar la altura de los asientos).



a) Embellecedores en los pedales y carcasas de colores en los espejos retrovisores



b) Embellecedores de los dispositivos luminosos, siempre que no afecten al campo de alumbrado y molduras laterales o traseras.



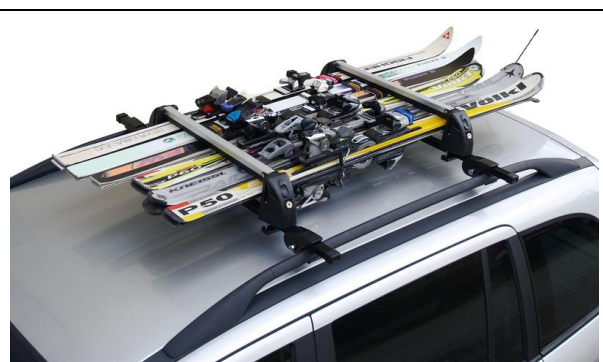
c) Embellecedor de maneta y deflectores de aire



d) Faldillas y antenas de radio



e) Porta equipajes y porta esquís



f) Sensor de aparcamiento



g) Embellecedores traseros y delanteros



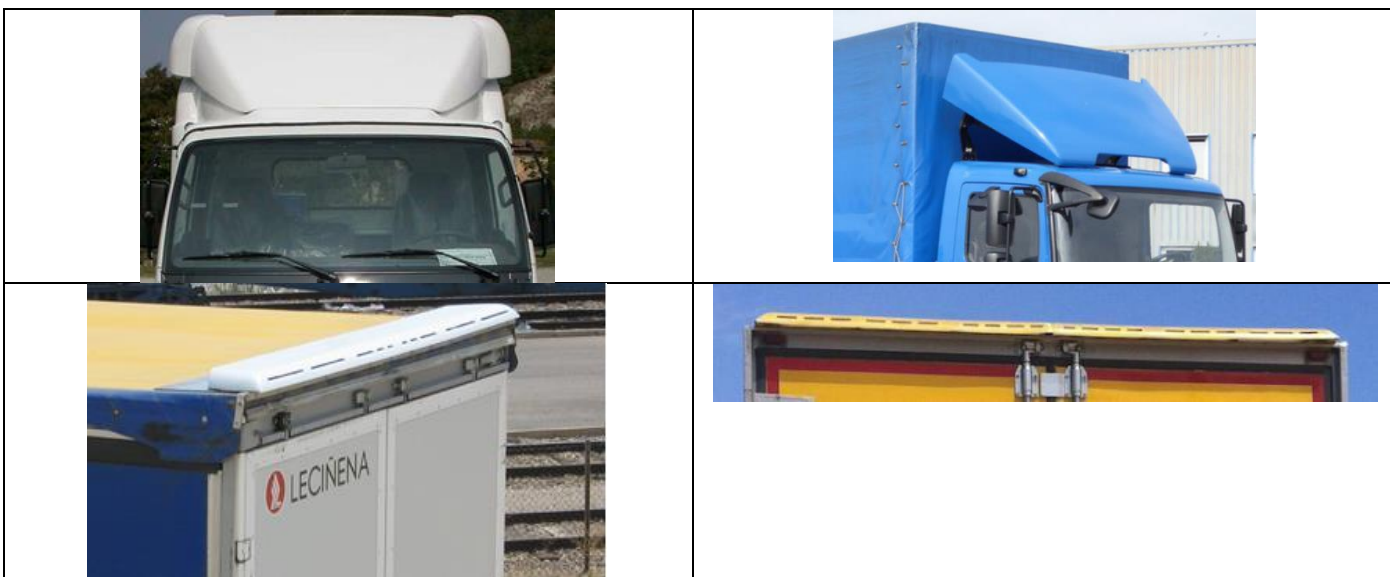
h) Instalar un retrovisor auxiliar en un vehículo de autoescuela



i) Instalar barras de unión en torretas de suspensión



a) Deflectores para camiones



3.2 Inspecciones realizadas con ocasión de la ejecución de reformas de un vehículo

En todos los casos, y conforme establece el Real Decreto 2822/ 1998, en su Art. 7.2) *"El titular de un vehículo de motor, remolque o semirremolque en el que se haya efectuado una reforma de importancia deberá regularizarla ante el órgano de la Administración competente en materia de industria.*

El Real Decreto 866/2010 por el que se regula **la tramitación de las reformas de vehículos**, establece además que se consideran reformas de vehículos las modificaciones relativas a las funciones siguientes:



1. **Identificación.** Por ejemplo, las sustitución total o parcial del bastidor del coche o de la estructura autoportante cuando la que se sustituye es la parte que lleva grabado el número de identificación; el cambio de emplazamiento de la plaza de matrícula; el retroquelado.
2. **Unidad motriz.** Por ejemplo, la modificación o sustitución de los elementos del sistema de admisión, del sistema de alimentación, de la unidad motriz; cambios en el sistema de escape; cualquier modificación en el depósito de combustible; cualquier modificación en la centralita del vehículo...
3. **Transmisión.** La modificación del sistema de embrague, de la caja de cambios o modificar el número de ejes motrices, entre otras cosas.
4. **Ejes y ruedas.** Modificar el número de ejes, la distancia entre los mismos, o montar neumáticos no equivalentes.
5. **Suspensión.** Cualquier modificación en las suspensiones o en sus elementos elásticos.
6. **Dirección.** Modificación del sistema de dirección, del emplazamiento del volante, la sustitución del volante por otro...
7. **Frenos.** Cambiar las características del sistema de frenado, instalar o desinstalar sistemas auxiliares de absorción de energía cinética o modificar los mandos de freno y su ubicación, entre otras cosas.
8. **Carrocería.** El apartado más extenso en complejidad y variedad de condiciones como, entre muchas otras: cambios en los asientos, en los cinturones de seguridad, acondicionamiento de espacio para la instalación de sillas de ruedas, modificaciones de la carrocería...
9. **Dispositivos de alumbrado y señalización.** Aquí entra cualquier modificación o sustitución.
10. **Uniones entre vehículos tractores y sus remolques o semirremolques.**
11. **Modificaciones de los datos que aparecen en la tarjeta de ITV.** Por ejemplo, la variación de la MMA o la modificación del vehículo para competición.

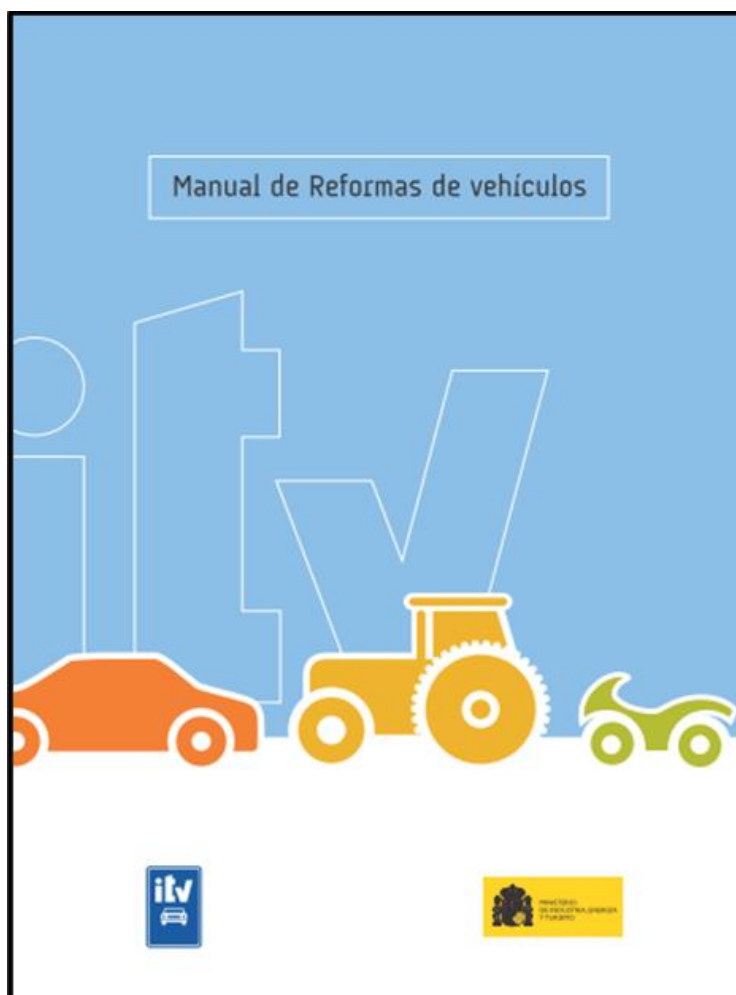
En el Manual de Reformas de Vehículos del Ministerio de Industria, que debe de estar disponible para consulta en todas las estaciones de ITV, **se recogen también los diferentes tipos de reformas que existen**, así como su descripción, codificación y documentación necesaria para su tramitación.

La inspección de la reforma debe realizarse utilizando el Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV, según se especifica en el artículo 8 del RD 866/2010:

“El órgano de la Administración competente en materia de ITV efectuará la inspección del vehículo reformado, ..., al objeto de comprobar la correcta ejecución de la reforma, y si dicha reforma ha modificado las condiciones exigidas para circular por las vías públicas”.

Si el resultado de la inspección prevista fuera favorable, el órgano de la Administración competente diligenciará la tarjeta ITV o, en su caso, expedirá una nueva”.

La normativa sobre reformas en los vehículos tiene en cuenta las normas del derecho de la Unión Europea, para asegurar mejor las condiciones de seguridad activa y pasiva de los vehículos y su comportamiento en lo que concierne a la protección del medio ambiente, así como para colaborar en la defensa de los derechos de los consumidores.



Una de las principales novedades que introduce el Real Decreto 866/2010, es que a partir de entonces no está permitido que las estaciones ITV realicen reformas en los vehículos homologados completos en un momento previo a su matriculación. Esta situación afecta básicamente a las ambulancias, taxis, vehículos de autoescuelas, y vehículos adaptados para personas con funcionalidad diversa.

Las modificaciones efectuadas en los vehículos antes de su matriculación definitiva deberán estar incluidas en la homologación de tipo, es decir, previo a la matriculación sólo la puede realizar el fabricante, o tramitarse a través de una homologación individual, una vez matriculado el vehículo en la estación ITV.

La incidencia que estas modificaciones pueden generar sobre la seguridad vial obliga a que la Administración examine y apruebe todas y cada una de las reformas que ***impliquen alguna modificación de los datos que figuran en la tarjeta de ITV del vehículo. Este control administrativo se va a materializar en la exigencia de que todos los vehículos reformados superen una ITV específica.***

Las reformas pueden clasificarse desde distintos puntos de vista:

En función del número de vehículos reformados:

- 1. Reforma individualizada:** afecta a un único vehículo
- 2. Reforma generalizada:** afecta a más de un vehículo de un mismo tipo

Este Real Decreto tipifica las reformas, en su Anexo I, estableciendo que las reformas de vehículos se refieren a las modificaciones introducidas en las funciones que se relacionan a continuación y que, en su caso, serán desarrolladas según convenga en el manual de reformas de vehículos.



3.2.1 Reformas más frecuentes en turismos, furgonetas, furgones y todoterrenos

Las reformas van desde las adaptaciones para la conducción por personas de movilidad reducida y adaptaciones para autoescuela hasta modificaciones de carrocería, suspensiones y frenos de vehículos deportivos o todoterrenos.

Algunas de las reformas realizadas más habituales son los acondicionamientos interiores, entre los que destacan:

- Transformación en vehículos vivienda.
- Aumentos o disminuciones del número de plazas.
- Forrados interiores para el isotermizado del vehículo.
- Adaptaciones para el transporte de personas de movilidad reducida.
- Instalación de estanterías y mobiliario para vehículos taller u oficina.



También son frecuentes los cambios de motor que, en la mayoría de las ocasiones, vienen acompañados por la instalación del tubo de escape original del motor instalado; en lo que respecta a modificaciones del sistema de escape, es habitual la legalización de la instalación de colas decorativas; menos común es la sustitución de un escape por otro homologado. En vehículos todoterreno la modificación más solicitada en lo que respecta a motor es la instalación de un Snorkel.

En el exterior del vehículo, las reformas más solicitadas son:

- Modificaciones de carrocería.
- Sustitución de parachoques.
- Instalación de taloneras, estriberas, alerones, aletines, defensas delanteras, etc.
- Instalación equipos de frío.
- Sustitución de neumáticos y/o modificación del ancho de vías.
- Cambio de llantas con distinto ET y/o sustitución de neumáticos por otros no equivalentes.
- Instalación de separadores.
- Etc...

Las modificaciones del sistema de frenado también son de las más demandadas; en este caso se suele requerir la realización de ensayos.



3.2.2 Reformas más frecuentes en vehículos industriales

Las reformas que se efectúan a un vehículo industrial exige un alto grado de especialización por parte de los fabricantes de Segunda Fase, que poseen documentación de homologación de los elementos que instalan. Dicha documentación cubre tanto al componente como su instalación sobre el vehículo.

Entre las reformas más comunes en este tipo de vehículo, se encuentran principalmente:

- Carrozados de todo tipo en camiones o furgones, desde una sencilla caja abierta o cerrada, hasta otras de índole más específica como cajas isoterma, grúas de arrastre, cisternas, volquetes, etc.
- Instalación de grúas y/o plataformas elevadoras, así como de ganchos de remolque fundamentalmente sobre vehículo carrozado o como complemento a alguno de los carrozados mencionados anteriormente.



Modificación de la distancia entre ejes, habitualmente la distancia a modificar está recogida en la homologación de tipo del vehículo por lo que no presenta mayor problema su legalización, cuando no es así, es necesario realizar ensayos, que nuestro Servicio Técnico puede realizar. Menos habitual es la sustitución de ejes, pero con la documentación o los ensayos adecuados, también podemos legalizarlo.

Otras reformas realizadas en este segmento de vehículos son los aumentos/disminuciones del número de plazas, la instalación de dobles mandos para autoescuelas, la sustitución de neumáticos por otros no equivalentes y/o la modificación del ancho de vías debido a cambio de llantas con distinto ET (medidas originales).

También es posible la legalización de aumentos de MMTA/MMA, para lo cual puede ser necesario ensayar el vehículo, ensayos que nuestro Servicio Técnico está en disposición de realizar.

3.2.3 Reformas más frecuentes en autobuses y autocares

El fabricante de autobuses es un fabricante de segunda fase totalmente especializado, cuyo producto se homologa acorde al uso que requiere el comprador, cuentan en general con Directivas parciales o informes H propios para cubrir distintas configuraciones. De todos modos, es imposible cubrir todas las necesidades de uso para las que se va a destinar el vehículo durante su vida útil, es posible modificarlos mediante reformas, entre las que destacamos tres:



- Adaptaciones para transporte de personas de movilidad reducida.
- Modificaciones para utilizarse como: servicio médico, RTV, vivienda, taller o laboratorio, biblioteca, tienda, o exposición y oficinas.
- Aumentos de la MMTA, para lo cual se requieren ensayos que nuestro Servicio Técnico está en disposición de realizar.



3.2.4 Reformas más frecuentes en motos, quads y UTVs

Las reformas más habituales en este segmento de vehículos son, en su mayoría, realizadas por talleres, por lo cual para la legalización de las mismas es necesario contar con documentación específica que cubra tanto a los componentes como su instalación sobre el vehículo.

Entre las reformas que nos podemos encontrar en este segmento tenemos:

- Sustitución de neumáticos.
- Cambios de manillar, que no modifiquen excesivamente las cotas del elemento sustituido.
- Portamatrículas, amortiguadores de dirección o modificaciones del sistema de suspensión.
- Aumento o disminución de plazas de asiento.



3.2.5 Reformas más frecuentes en vehículos especiales agrícolas

Entre las reformas más demandadas por nuestros clientes en este segmento están las relacionadas con los tractores en lo que respecta a la instalación de:

- Grúas

- Cabestrantes
- Cabinas



Siempre y cuando el vehículo cuente con sus correspondientes certificados de estructuras de protección (OPS/FOPS/ROPS)



OPS

Conjunto de elementos estructurales colocados de tal forma que proporcionan al operario un nivel de protección razonable frente a la penetración de objetos (ramas, cable roto del cabestrante, latigazos producidos por arbustos, etc.).

FOPS

Conjunto de elementos estructurales colocados de tal forma que proporcionan al operario un nivel de protección razonable frente a la caída de objetos (árboles, rocas, etc.).

ROPS

Conjunto de elementos estructurales colocados de tal forma que proporcionan al operario un nivel de protección razonable frente al vuelco.

3.2.6 Procedimiento administrativo de las reformas

Es **recomendable informarse convenientemente antes de hacer cambios en el vehículo** sobre la **reforma** que se desea realizar para evitar incidencias. Además, también sería apropiado poner en conocimiento de la **compañía de seguros** la **reforma** realizada.

Documentación que puede requerir la estación ITV

La tramitación de reformas de vehículos podrá requerir todos o algunos de los siguientes documentos:

1. **Proyecto técnico detallado** de la reforma a efectuar y certificación final de obra en la que se indique que la misma se ha efectuado según lo establecido en dicho proyecto. **En la certificación de obra se hará constar de forma expresa el taller y la fecha en la que se efectuó la misma**
2. **Informe de conformidad** según modelo del anexo II, del Real Decreto 866/2010, emitido por un servicio técnico designado para reformas de vehículos, o por el fabricante del

vehículo, inscrito en el registro de firmas autorizadas de fabricantes de la autoridad de homologación, en el que se hará constar que el vehículo reformado, según se solicita, cumple los requisitos de los actos reglamentarios que son de aplicación conforme a las reformas tipificadas en el anexo I y al *Manual de Reformas de Vehículos*.



3. **Certificado del taller instalador** según modelo del Anexo III, del RD 866/2010, emitido por un taller debidamente dado de alta en el Registro Especial de talleres correspondiente. Debe especificar en el apartado de Observaciones la identificación de los equipos o sistemas modificados, garantizando que se cumple lo previsto en el artículo 6 del Reglamento General de Vehículos y, en su caso, en el artículo 5 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regula la actividad industrial en talleres de vehículos automóviles, de equipos y sus componentes.
4. En el caso de una reforma amparada por un conjunto funcional autorizado por la autoridad de homologación, no será necesario el cumplimiento del párrafo a).
5. Certificado Digital o DNI electrónico.
6. El titular del vehículo o persona por él autorizada, al que se le haya efectuado una reforma, está obligado a presentar el mismo a inspección técnica en el plazo máximo de quince días, aportando la documentación según se determina en el manual de reformas de vehículos.

La Inspección Técnica que debe realizarse con el objeto de legalizar las reformas realizadas a vehículos está regulada, además de por la normativa citada, por el "Manual de Reformas en Vehículos", documento elaborado de forma conjunta por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y por las Comunidades Autónomas. Este Manual que se encuentra en todas las estaciones ITV a disposición de los usuarios del servicio, es revisado y actualizado periódicamente en función de la normativa nacional e internacional vigente.

Las reformas de vehículos se podrán solicitar por el titular del vehículo o por persona por él autorizada.

Las reformas pueden realizarse por el fabricante del vehículo o por talleres legalmente autorizados en la especialidad correspondiente que dispongan de los medios adecuados para el tipo de reforma solicitada.

Las reformas generalizadas exigen la previa autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma en materia de industria; a estos efectos, **el fabricante, concesionario o taller que vaya a efectuar la reforma generalizada debe solicitar la previa autorización al órgano de industria.**

El titular de un vehículo al que se haya efectuado una reforma, está obligado a presentar el mismo a inspección técnica en el plazo máximo de quince días, aportando la documentación según se determina en el manual de reformas de vehículos.

El órgano de la administración competente en materia de ITV efectuara la inspección del vehículo reformado para comprobar la correcta ejecución de la reforma y si dicha reforma ha modificado las condiciones exigidas para circular por las vías públicas.

Una vez se han llevado a cabo las modificaciones y reformas en el coche y dentro de los plazos establecidos, tendrás que **llevar el vehículo reformado a la ITV para pasarla con éxito**. En caso de que la ITV emita un informe desfavorable, se deberán subsanar las deficiencias que figuren en el informe en un plazo inferior a 2 meses.

4. OBLIGACIÓN DE ANOTAR LA FECHA DE CADUCIDAD EN PERMISO DE CIRCULACIÓN



Si bien desde el año 2013, las estaciones de ITV venían anotando los kilómetros de los vehículos inspeccionados, de acuerdo con la Orden IET/562/2013, de 8 de abril, por la que se modifica el anexo IV del Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, cuyos datos pasaban a un fichero de la Dirección General de Tráfico, se ha oficializado en aplicación a la Directiva 2014/45/EU y en consecuencia, **la DGT ha modificado los permisos de circulación, añadiéndoles tanto el kilometraje marcado durante la inspección, como la inclusión de la fecha de caducidad de la ITV en el permiso de circulación.** Esta modificación que pretende aportar transparencia a los ciudadanos que estén interesados en la adquisición de vehículos de segunda mano. entró en vigencia el pasado 15 de enero 2015.

En el caso de que en el momento de la expedición de un permiso de circulación (como consecuencia de una solicitud de cambio de titularidad o duplicado), el titular observe que la fecha de caducidad ITV es incorrecta, podrá solicitar la actualización, así como la expedición de un duplicado (en este caso no procede aplicar tasa).

La Directiva 2014/45/UE del Parlamento europeo y del Consejo relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, señala en su apartado 25:

“El fraude en los cuentakilómetros debe considerarse un delito sancionable, dado que la manipulación de un cuentakilómetros puede dar lugar a la evaluación incorrecta del estado de un vehículo. Conviene consignar el kilometraje en el certificado de inspección técnica y permitir el acceso de los inspectores a esta información con miras a facilitar la detección de cualquier manipulación del cuentakilómetros. La Comisión debe examinar el intercambio de información sobre la lectura de los cuentakilómetros entre las autoridades competentes de los Estados miembros”.

La inclusión de la fecha de caducidad de la ITV en el permiso de circulación no implicará que, una vez superada la misma, **el interesado deba solicitar un duplicado del permiso de circulación**, pues la vigencia se consigna en la **Tarjeta de Inspección Técnica**, que debe acompañar al permiso de circulación.

5. LA TARJETA DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

5.1 Obligación

La Tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos es un documento obligatorio para circular, que forma parte de la documentación de un vehículo junto con el Permiso de Circulación, que acredita la identidad del vehículo y que está homologado para circular por las carreteras de nuestro país.

Es un documento imprescindible para la matriculación de los vehículos. El art. 3.g) del RGV señala que es un documento que consta de:

- Por el anverso: registro de las inspecciones periódicas.
- Por el reverso: certificado de características del vehículo en el que se acredita que éste corresponde a un tipo homologado o que ha pasado inspección técnica unitaria.

Industria y está
e regulan los

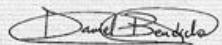
5.3 Información que contiene la tarjeta

Cierra con la firma de un representante legal del fabricante en España que asegura que “*el vehículo carrozado cuyas características se reseñan es completamente conforme con el tipo homologado con la contraseña [número de contraseña]*”.

En su exterior muestra las Inspecciones técnicas periódicas a que sea sometido el vehículo (fecha de la ITV, fecha de validez de la inspección, firma del técnico y sello de la ITV que realice la inspección).

[illegible]



Matrícula		Certificado N°	Código	Descripción	Código	Descripción
 4458		 ES000960102106HPC	G 1931 F.1 3030 F.1.1 1620 / 1650 F.1.5 --- F.2 3030 F.2.1 1620 / 1650 F.3 5030 F.3.1 5030 O.1 --- O.1.1 --- O.1.2 --- O.1.3 2000 O.1.4 750 F.4 1915 F.5 1904 F.6 5182 F.7 1615 F.7.1 1630 F.8 851 --- --- --- ---	M.1 3498 M.4 --- L --- L.0 2 / 4 --- L.1 1; eje 1 L.2 205/65 R16C(107/105)T / 6Jx16/ET5 P.5.1 Renault P.5 M9R A6 P.3 M / D P.1 1995 P.1.1 4 ; en línea P.2 84.00 P.2.1 13,29 S.1 3 S.2 --- U.1 76.00 U.2 2625 V.7 198 V.9 Euro 5 I		
C.L	2400					
C.I	OPE13988F					
C.V	X					
A.1	Adam Opel AG					
A.2	Bahnhofplatz, D-65423 Ruesselsheim am Main					
D.1	OPEL					
D.2	F7 / B1B6 / E1ASG3					
D.3	Vivaro					
E	WOLF7B1B6DV604458					
J	N1					
J.1	BB					
J.2	---					
J.3	---					
R	BL					
D.6	EEE					
K	e1*2007/46*0575*09					
Z	---					
El abajo firmante, legalmente autorizado por: GENERAL MOTORS ESPAÑA, S.L.U.		Observaciones: 215/65 R16C(106/104)T,6Jx16/ET50; *		Opciones incluidas en la homologación de tipo *		
Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación.		Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas				
Fecha de emisión: 29.01.2013						

INSPECCIONES TÉCNICAS		
Fecha: Validez:	Fecha: Validez:	Fecha: Validez:
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: Validez:	Fecha: Validez:	Fecha: Validez:
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: Validez:	Fecha: Validez:	Fecha: Validez:
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: Validez:	Fecha: Validez:	Fecha: Validez:
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Fecha: Validez:	Fecha: Validez:	Fecha: Validez:
Firma y sello	Firma y sello	Firma y sello
Reformas en el vehículo / Diligencia de venta		

5.4 Anotación de la Inspección en la Tarjeta ITV

En el art. 10 del **Real Decreto 224/2008 sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos** se recoge la forma en que ha de plasmarse el resultado de la inspección. Así, deberá quedar reflejado, al igual que la fecha, en el apartado correspondiente de la tarjeta ITV, copia en papel de la tarjeta ITV emitida en soporte electrónico que deberá ser diligenciado con:



1.- La firma del director técnico de la estación ITV o por la persona en quién haya delegado, previa autorización del órgano competente de la comunidad autónoma

2.- El sello de la empresa titular

3.- El número de orden de la estación ITV asignado

En la inspección técnica de vehículos, las estaciones deben seguir los criterios técnicos de inspección descritos en el **“Manual de Procedimiento de Inspección de las estaciones ITV”** elaborado el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, de acuerdo con los órganos competentes de las CCAA.

Este manual debe estar disponible para la consulta de los titulares de los vehículos sometidos a inspección en todas las estaciones ITV.

Cuando se establezcan los procedimientos para transmisión de la información, relativa a su vida útil del vehículo, contenida en la tarjeta ITV en soporte electrónico, el diligenciado de las inspecciones técnicas se realizará mediante firma en formato electrónico de la persona jurídica o física autorizada.

Los firmantes de los documentos a que se refiere el apartado anterior serán responsables de la veracidad y exactitud de los datos consignados.

La tarjeta ITV y la copia en papel de la tarjeta ITV emitida en soporte electrónico contendrán las características técnicas del vehículo y tendrá el formato, contenido y especificaciones establecidas por el Ministerio de Industria.

Las características indicadas en la tarjeta ITV o copia en papel de la tarjeta ITV emitida en soporte electrónico serán utilizadas en la identificación del vehículo en la inspección técnica.

La **Tarjeta de Inspección Técnica** es un **documento imprescindible para la matriculación de los vehículos**. El art.3 g) RGV la define como **el documento que consta de: por el anverso, registro de inspecciones técnicas, y por el reverso, certificado de características del vehículo** en que se acredita que éste corresponde a un tipo homologado o que ha pasado inspección técnica unitaria.

El resultado de toda inspección técnica se debe reflejar en la tarjeta ITV y en un informe cuyo contenido y normas de cumplimentación están regulados en el RD 750/2010.

Por Orden ITC/2536/2006, se introdujo la posibilidad de que pudiera emitirse, a elección del emisor, en papel o en formato electrónico. En este último caso, se extendería una copia en papel de la tarjeta emitida en soporte electrónico, con las especificaciones técnicas recogidas en la propia Orden.

Posteriormente, el RD 750/2010, por el que se dictan normas sobre homologación de vehículos de motor y sus remolques, maquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, ha introducido un **nuevo formato de la tarjeta ITV**.

En este nuevo formato, los fabricantes informan aproximadamente de 50 datos técnicos más del vehículo, con la finalidad de armonizar el modelo de tarjeta ITV con el Certificado de Conformidad Europeo (Certificate of Conformity - CoC). La nueva tarjeta es de tamaño A4, y consta del original, para el titular del vehículo, y dos copias, una para el Servicio de Industria de la CCAA y otra, para la Jefatura.

La nueva tarjeta es de tamaño A4, y consta del original, para el titular del vehículo, y dos copias, una para el Servicio de Industria de la Comunidad Autónoma y otra, para la Jefatura Provincial de Tráfico.



Este Real Decreto entró en vigor el 24 de julio de 2010, y según se establece en su disposición transitoria cuarta, **los fabricantes, importadores y representantes de vehículos tienen la opción de seguir utilizando el formato actual de la tarjeta ITV durante 2 años más**, por lo que ambos modelos convivirán durante ese período.

Según el Anexo XI del RD 750/2010, **existen varios tipos de tarjetas ITV:**

- **Tipo A, AT, AR y AL**, que documentan vehículos completos o completados, y que son expedidas por las autoridades competentes de las CCAA
- **Tipo B, BT, BR y BL**, que documentan exclusivamente vehículos homologados de tipo completos, y que son expedidas directamente por los fabricantes, importadores y representantes (FIR) de vehículos
- **Tipo C, CT, CR y CL**, que documentan vehículos incompletos, y son expedidas por los fabricantes
- **Tipo D, DT, DR y DL**, expedidas por los fabricantes, exclusivamente para vehículos homologados de tipo completado

Esta anotación devenga una tasa a favor de Tráfico que es abonada por el solicitante de la inspección a la estación ITV en el mismo momento en que abona el precio total del reconocimiento técnico. Posteriormente, la Estación ingresará el importe de las tasas recaudadas en la cuenta bancaria de la Dirección General de Tráfico.

5.5 La tarjeta ITV electrónica

Hasta ahora, los fabricantes tenían que presentar en el **Ministerio de Industria, Energía y Turismo** una serie de documentos para posibilitar la matriculación de un vehículo. Este organismo comprobaba, entre otras cosas, la inscripción del fabricante en el **Registro de Firmas de Fabricantes y Representantes y la homologación del vehículo**. **Si todo estaba en orden, le autorizaba a emitir las tarjetas de ITV en soporte papel.**

Las **entidades financieras** solían custodiar la documentación del vehículo hasta que se procedía al pago del mismo y la remitían a los concesionarios. Estos, a su vez, la entregaban al propietario junto al automóvil adquirido, bien para que él gestionase la matriculación o una vez que el mismo concesionario o una gestoría había realizado ese trámite en su nombre. De esta forma, desde que el fabricante facturaba un vehículo hasta que el cliente podía disponer de él **transcurrían 3 o 4 días**. Ahora, con la nueva tarjeta de ITV electrónica, el proceso se podrá reducir considerablemente.

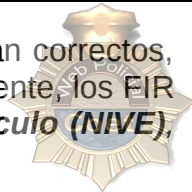
A partir del 11 de noviembre de 2015 se implantó la tarjeta ITV en formato electrónico en todos los turismos, furgonetas y camiones de nueva matriculación.

Se hizo para cumplir el **Real Decreto 667/2015**, de 17 de julio, que en su Disposición Final Primera, referida a las tarjetas de inspección técnica del tipo B, para vehículos de las clases M y N, así como las tarjetas tipo BL, dispone que deberán ser emitidas obligatoriamente en soporte electrónico.

La obligación de expedir las fichas técnicas en formato electrónico por parte de los fabricantes de vehículos a partir de la fecha mencionada, **no afecta a la validez de las fichas técnicas en formato papel emitidas anteriormente, que seguirán siendo válidas.**

La DGT ha desarrollado un sistema electrónico para que los **fabricantes, importadores y representantes de vehículos (FIR) envíen los datos técnicos del vehículo por vía telemática.**

Una vez que Tráfico dispone de los datos, son comprobados y, en caso de que sean correctos, pasan a inscribirse en el nuevo **Registro de Vehículos Prematriculados**. Paralelamente, los FIR recibirán una confirmación de la recepción y el **Número de Identificación del Vehículo (NIVE)**, único para cada automóvil.



Para que las entidades financieras sigan desempeñando el papel de custodia de la documentación que realizan en la actualidad, el sistema garantiza que **ningún vehículo financiado sea matriculado hasta que las entidades de crédito lo comuniquen a la DGT**.

También los **concesionarios** seguirán desempeñando una importante función, puesto que a ellos **les corresponde informar a la DGT de la persona que adquiere el vehículo**.

La puesta en marcha de este sistema permitirá también la consulta de datos por parte de otras administraciones, lo que supone eliminar el envío de copias en papel. Además, tendrán acceso a la información los cuerpos de seguridad para **potenciar la lucha contra el fraude**.

Una vez que se reciban los datos técnicos del vehículo, la DGT realizará una serie de validaciones y si son correctos se almacenarán en el registro de vehículos prematriculados. A los Fabricantes, Importadores y Representantes de vehículos se les notifica que el proceso de envío se ha realizado correctamente y se les indica el **Número de Identificación del Vehículo (NIVE)**. Desde este momento el NIVE adquiere una gran importancia ya que será **el número que identifica de manera única dicho vehículo**.

En el proceso de matriculación existen otros agentes implicados como son las entidades financieras y los concesionarios. El sistema que ha desarrollado la DGT incluye a estos agentes y respeta el papel que en la actualidad vienen realizando.

En el caso de las entidades financieras, el sistema de la DGT garantizará que ningún vehículo financiado sea matriculado hasta que las propias entidades a través de sus pasarelas de pagos informen a la DGT que el vehículo se puede matricular.

A los concesionarios les corresponderá la misión de informar telemáticamente a la DGT de la persona que adquiere el vehículo, la denominada diligencia de venta. En ese momento, la DGT no sólo asignará el número de matrícula del vehículo, sino que además expedirá la ITV electrónica, donde podrán inscribirse todas las anotaciones por medios informáticos.

Posteriormente la DGT recibirá una solicitud de matriculación con un número de NIVE en la misma, y ya sea a través de la matriculación telemática, o bien en las propias ventanillas, al matricular el vehículo, los datos técnicos del mismo se obtendrán desde el registro de prematriculados, evitando así errores de mecanización.

Matriculación

Una vez que el vehículo esté incluido en el Registro de Vehículos Prematriculados, el proceso de matriculación se inicia cuando el propietario o la gestoría administrativa que actúe en su nombre presente en la Jefatura de Tráfico correspondiente una **solicitud que incluirá el Número de Identificación del Vehículo (NIVE)**. Los datos técnicos del mismo se obtendrán del citado registro, evitando así posibles errores.

El proceso terminará con la **asignación por parte de la DGT de un número de matrícula y la expedición de la Tarjeta de Inspección Técnica en formato electrónico**, en la que se podrán inscribir todas las anotaciones por medios informáticos. El propietario recibirá una **copia de la tarjeta ITV electrónica** con la que podrá tramitar el **seguro obligatorio** y comenzar a circular.

La DGT no sólo asignará el número de matrícula del vehículo, sino que además expedirá la Tarjeta de Inspección Técnica en formato electrónico, donde podrán inscribirse todas las anotaciones por medios informáticos.



La copia de la ITV electrónica que recibe la persona que matricula es un simple folio, en la que consta que ha sido emitida por la D.G.T. y lleva un número de serie el documento que empieza con la letra "e" minúscula que indica que es la copia de una tarjeta I.T.V. electrónica.

Cuando transcurra el período de tiempo necesario para tener que pasar la Inspección Técnica Periódica, ya no se sellará dicho documento ni se adherirá ningún sello QR, ya que solo se colocará la pegatina en el cristal y se entregará el correspondiente informe ITV con el resultado de la misma, quedando registrados electrónicamente en la D.G.T. todos los datos.

Este proyecto se enmarca dentro del Plan de Movilidad Segura y Sostenible de la DGT. ***A partir del 11 de mayo de 2016, este tipo de tarjeta electrónica se expedirá también para las para las tarjetas de inspección técnica de los vehículos de categoría L (ciclomotores, motocicletas quads y triciclos).***

Las ventajas de este nuevo sistema digital son varias, la principal es que ***evita errores*** que ahora pueden producirse cuando se realiza la transcripción de datos, pero también se ***evitan pérdidas de documentación***, y se ***reduce el tiempo en el proceso de matriculación***. A estos beneficios habría que añadir el abaratamiento de los costes administrativos al evitar desplazamientos, impresión de tarjetas o el envío físico de las mismas.

El sistema eITV permite imprimir una copia en papel de la tarjeta electrónica, solo a efectos informativos ya que no es válida para matricular ni para circular.

Los fabricantes disponen de una herramienta que les permite expedir la ficha ITV de sus vehículos en formato electrónico. Esta ficha ITV electrónica es enviada a la DGT y a partir de ese momento, es posible emitir copias en papel de la ficha ITV electrónica que podrán ser presentadas en la AEAT y en los ayuntamientos para la liquidación de los impuestos. Estas copias de las fichas ITV no son válidas para circular.

Una vez los vehículos son matriculados, la DGT expedirá otra copia de la ficha ITV electrónica que incluirá el dato de la matrícula, fecha de expedición, y que sí será válida para circular. Esta copia de la ficha ITV electrónica cumple las mismas funciones que la ficha ITV que expiden en papel timbrado los fabricantes de vehículos, y en este documento se consignarán los resultados de las inspecciones técnicas, las reformas legalizadas en el vehículo, ...

En el caso de que el vehículo sea matriculado telemáticamente a través de un Gestor Administrativo, los gestores a través de la DGT expedirán una copia de la tarjeta ITV electrónica con una validez de 15 días, a la espera de que en Jefatura se expida la copia con definitiva.

Ejemplo de copia de la ficha ITV electrónica expedida antes de la matriculación del vehículo cuyo fin es ser presentada ante las distintas administraciones para la liquidación de impuestos y la solicitud de matriculación.



SEAT **B** Nº de Serie: **E000000051**

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
11S061398		G	1324	M.1	2578 /
		F.1	1819	M.4	/
		F.1.1	569 / 892 /	L	2 / 4
		F.1.5	/	L.0	0 /
		F.2	1819	L.1	1 / ANT /
		F.2.1	569 / 892 /	L.2	155/65 R15 91H
		F.3	3119	P.5.1	VOLKSWAGEN
		F.3.1	/	P.5	CAX
		O.1	1300	P.3	G
		O.1.1	/	P.1	1150
O.1.2	/	P.1.1	4 / EN LINEA		
O.1.3	1300	P.2	32		
O.1.4	3119	P.2.1	10 70		
F.4	1459	S.1	5		
F.5	1768	S.2	/		
F.6	4315	U.1	82		
F.7	1539	U.2	3750		
F.7.1	1523	V.7	115		
F.8	/	V.9	EURO 5		
CL	1000				
C.I	SEAB3778				
C.V	56				
A.1	SEAT, S.A.				
A.2	AUTOVIA A-2 KM. 585 E-08710 MARTORELL				
D.1	SEAT				
D.2	1P / AFCAXC401 / SGNFMSAJ0097MG				
D.3	LEON				
E	V552221P				
J	M1				
J.1	AF MULTISPO				
J.2	/				
J.3	/				
R	BL				
D.6					
K	E9*20011115*0002*27				
Z	/				

El abajo firmante, legalmente autorizado por: SEAT, S.A.

Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación.

Observaciones: L 2) 205/55 R15 91H; 225/45 R17 91H; 225/40 R18 91H.

Opciones incluidas en la homologación de tipo (F.7) 1525; (F.7.1) 1509.

Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas

Fecha de emisión: 15/03/2012

ANTONIO LANDA PEREZ

05E345E754544DVB65M7D3A



*** NO VÁLIDO PARA CIRCULAR ***
COPIA EN PAPEL DE LA TARJETA ELECTRÓNICA ITV

Ejemplo de copia de la ficha ITV electrónica expedida después de la matriculación del vehículo cuyo fin es sustituir a la ficha ITV en formato ordinario. Su diferencia más importante es que en este modelo va consignada la matrícula que ha sido concedida al vehículo, y se indica la fecha en que fue expedida la copia de la tarjeta ITV.

SEAT **B** Nº de Serie: **E000000131**

Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
5718 ZHH	12S001277	G	1605	M.1	2642 /
		F.1	2050	M.4	/
		F.1.1	1100 / 1105 /	L	2 / 4
		F.1.5	/	L.0	- /
		F.2	2050	L.1	1 / ANT /
		F.2.1	1100 / 1105 /	L.2	4 - 205/55 R16 91V
		F.3	3450	P.5.1	AUDI
		F.3.1	/	P.5	CJC
		O.1	1400	P.3	M / D
		O.1.1	/	P.1	1968
O.1.2	/	P.1.1	4 / EN LINEA		
O.1.3	1400	P.2	105		
O.1.4	3450	P.2.1	13.19		
F.4	1454	S.1	5		
F.5	1772	S.2	/		
F.6	4666	U.1	74		
F.7	1522	U.2	2594		
F.7.1	1523	V.7	132		
F.8	/	V.9	EURO 5		
CL	1002				
C.I	SEAB3GH0				
C.V	84				
A.1	SEAT, S.A.				
A.2	AUTOVIA A-2 KM. 585 E-08710 MARTORELL				
D.1	SEAT				
D.2	3R / ACCJCAXD / SGFM61X0127MQ				
D.3	EXEO ST				
E	V552223				
J	M1				
J.1	AC FAMILIAR				
J.2	/				
J.3	/				
R	BL				
D.6					
K	E9*2001/1115*0072*09				
Z	/				

El abajo firmante, legalmente autorizado por: SEAT, S.A.

Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación.

Observaciones: L 2) 225/45 R17 91V; 225/40 R18 92V.

Opciones incluidas en la homologación de tipo (F.7) 1516; (F.7.1) 1517.

Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas

Fecha de emisión: 19/01/2012

ANTONIO LANDA PEREZ

FB71B8E2944D4F2FBA24



TIT emitida por DGT
03/02/2012 12:24:50

Expedida por los Gestores Administrativos tras la matriculación telemática, a la espera de que la JPT expida la definitiva. Va consignada la matrícula asignada y la fecha de validez.



B N° de Serie: **34547634**



Matrícula	Certificado N°	Código	Descripción	Código	Descripción
7856 XBT	12S00127	G	783	M.1	2708 / ----- / -----
		F.1	0	M.4	0 / 0
		F.1.1	1100 / 1010 / 0 / 4	L	9 / 2
		F.1.5	0	L.0	0 / POSE, RUEDA
		F.2	0	L.1	0 / POSIC / INTCONX
CL	0300	F.2.1	1000 / 2000 / 3500 / 4000	L.2	2 - NUEVEJE1
C.1	OPE1001X	F.3	0	P.5.1	FABMOTOR
C.V	99	F.3.1	0	P.5	BKP
A.1	NOMFABRICANTEPRE	O.1	1800	P.3	MONOBIFLEX / E
A.2	DIRFABRICANTE	O.1.1	0	P.1	0
D.1	YAMAHA	O.1.2	0	P.1.1	4 / DISCILINDROS
D.2	E / EB4HW / EB4HWE29814025301	O.1.3	0	P.2	0
D.3	PEPE	O.1.4	750	P.2.1	0
E	08ZX09F	F.4	0	S.1	2
J	M	F.5	0	S.2	0
J.1	TIPOCARROC	F.6	0	U.1	0
J.2	CLA	F.7	1	U.2	0
J.3	0	F.7.1	-----	V.7	0
R	AZ	F.8	0	V.9	-----
D.6	XXX				
K	E9*2002/24*0069				
Z	----- J 1				

El abajo firmante, legalmente autorizado por: AUTORIZADOR

Certifica que el vehículo cuyas características se reseñan es completamente conforme con el número de homologación.

Fecha de emisión: 01/04/2009

Observaciones:

Firma autorizada Registro de fabricantes y firmas autorizadas

FIRMANTE

Opciones incluidas en la homologación de tipo

RELOPCIONES

546E50C260F144F7BE



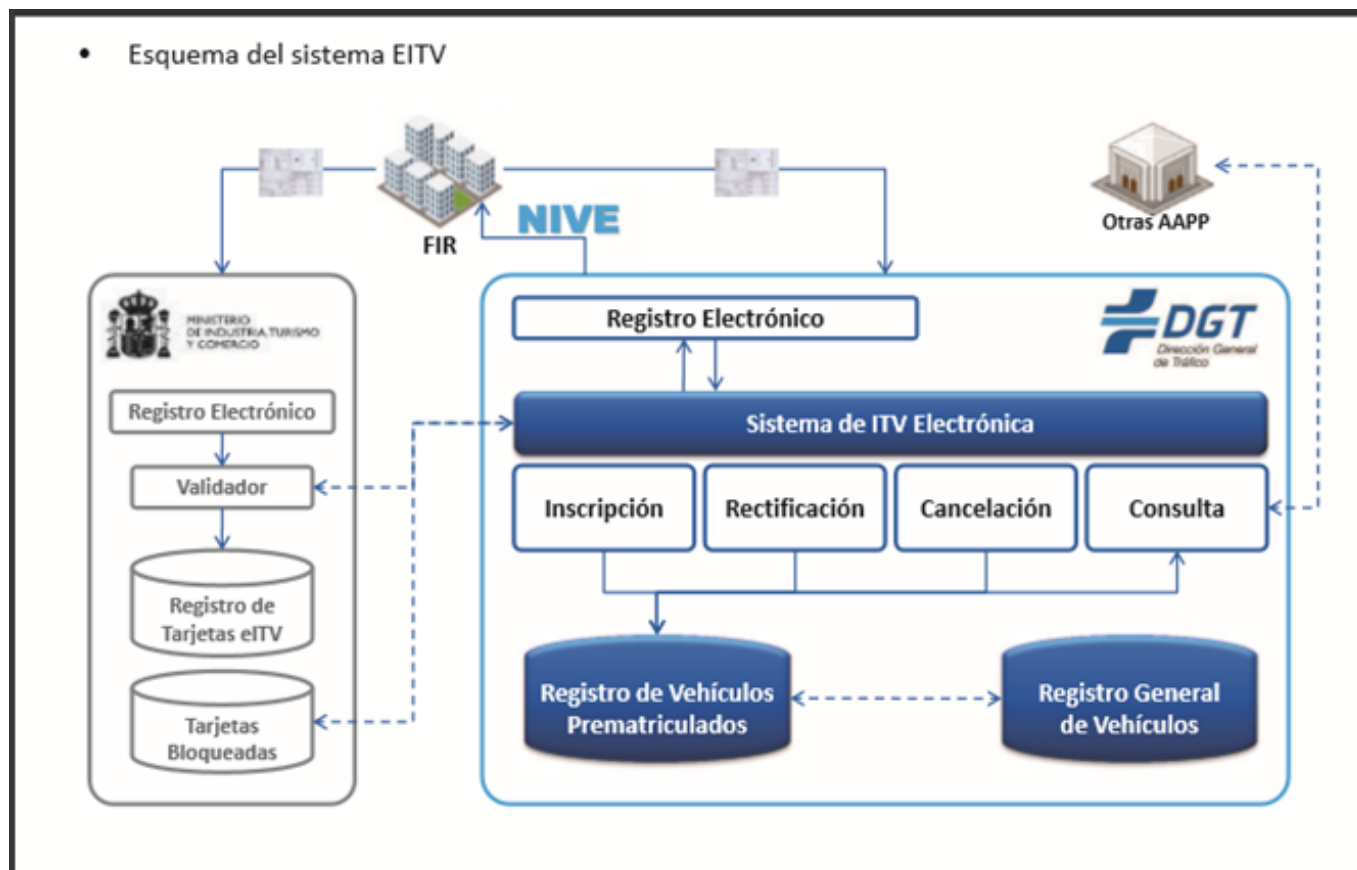
TIT expedida por DGT

07/11/2011 16:21:56

* VÁLIDO HASTA 22/11/2011 *

5.5.1 Características de la e-ITV

La e-ITV es un archivo XML que se envía utilizando un servidor web y sustituye a la anteriores ITV de cartón o papel.



Los archivos XML contienen los datos reales (o contenido) y los elementos que identifican los datos. El Diseñador XML proporciona dos formas de ver y trabajar con documentos XML, la vista XML y

la vista Datos. La vista XML, como su nombre indica, es código XML real (o formato XML). La vista Datos interpreta el código fuente XML y muestra el contenido en una cuadrícula de datos.



La puesta en marcha de la tarjeta ITV electrónica (eITV) supone establecer un canal de comunicación entre los Fabricantes e Importadores de Vehículos (FIR), con las Administraciones Públicas implicadas en los procesos de homologación y matriculación de los vehículos.

Hasta ahora, el proceso que se debía seguir para matricular un vehículo tenía una serie de pasos: los fabricantes tenían que aportar presencialmente al Ministerio de Industria, Energía y Turismo una serie de documentos, el Ministerio comprobaba que el fabricante estaba inscrito en el Registro de Firmas de Fabricantes y Representes, que el vehículo que quería matricular tenía pasada la homologación Nacional o Europea correspondiente, que la Conformidad de la Producción de dicho fabricante era adecuada y en su caso, autorizaba al fabricante para emitir las tarjetas ITVs en soporte papel.

Luego el fabricante tenía que personarse de nuevo en el Ministerio de Industria para proceder a comprar dichas tarjetas y posteriormente tenía que imprimirla una a una en impresoras matriciales. Estas tarjetas se enviaban a los concesionarios y, en ocasiones, a entidades financieras a través de servicios de mensajería hasta que finalmente, con la venta del vehículo al ciudadano final, llegaban a la Dirección General de Tráfico para su matriculación. Posteriormente, copias de estas tarjetas debían ser distribuidas a diferentes administraciones estatales y autonómicas para facilitar el ejercicio de sus competencias.

Como puede deducirse este modelo hacía que los fabricantes incurriesen en un coste muy alto a la hora de solicitar la autorización de las tarjetas, comprarlas, imprimirlas, gestionar los errores de estas impresiones, así como a la hora de distribuir las tarjetas ITVs entre los distintos actores implicados para su posterior matriculación. El tiempo que exigían todos estos procesos manuales era bastante elevado y la seguridad estaba comprometida, no sólo la seguridad de la tarjeta en sí que puede ser sustraída en cada movimiento, sino que las autoridades no podían introducir ningún mecanismo de control exhaustivo para garantizar los datos que aparecían en las tarjetas.

5.5.2 Beneficios de la e-ITV

En el caso de los fabricantes e importadores de vehículos de tipo BL correspondiente a **ciclomotores, motocicletas** y similares, la medida pasará a ser obligatoria a partir del **11 de mayo de 2016**.

Una medida de ahorro

Esta medida va a suponer un **ahorro** superior a los **30 millones de euros**, como consecuencia de la diferencia del coste de emisión de la tarjeta ITV en soporte papel (estimado en unos 30 euros), frente a hacerlo en soporte electrónico, cuyo coste estimado es de unos 2 euros.

Esta iniciativa se enmarca dentro del **proyecto de implantación de la ITV electrónica**, puesto en marcha por la DGT para la sustitución del documento acreditativo expedido en formato de papel. Es un proyecto que se inició en el año 2009, para tratar de **automatizar los procesos** de creación y emisión de la documentación de los vehículos **agilizando los trámites de matriculación**.

El **sistema** es sencillo: cada fabricante envía vía on-line los datos técnicos de sus modelos al **Registro de Vehículos Prematriculados** de la DGT. Allí se validan y se les asigna un **Número de Identificación de Vehículo**, conocido como **NIVE**, formado por 32 dígitos y que pasa a ser el DNI de ese vehículo. Cuando el comprador matricule su nuevo vehículo, recibirá esta **tarjeta ITV electrónica**, en la que constará el NIVE, junto a un código de barras.

Este servicio será utilizado por todas las marcas de vehículos susceptibles de matricular en España y por todas las entidades de crédito que realizan la actividad de financiación de las existencias de los concesionarios, los denominados créditos stock.



La e-ITV y la matriculación electrónica es un claro ejemplo de cómo la innovación en las TIC (Tecnologías de la Información y la Comunicación) aplicada a la gestión administrativa redonda en un ahorro de costes significativo para un sector industrial, aporta un valor añadido al ciudadano al reducir significativamente el tiempo de matriculación de un vehículo, aumenta la fiabilidad de los datos de que dispone la Administración y proporciona a las autoridades competentes mecanismos de control y seguridad impensables hasta el momento.

Este servicio aporta beneficios significativos a todos los actores involucrados: al sector empresarial (fabricantes e importadores de vehículos y concesionarios), a las administraciones públicas y a los ciudadanos.

a) Para el sector empresarial (fabricantes e importadores de vehículos y concesionarios):

Para ellos este proyecto les permite mejorar la productividad en los procesos de autorización de emisión de tarjetas ITV, así como de envío y matriculación de las mismas.

Por otro lado, implica un gran ahorro de costes ya que por un lado se eliminan todos los desplazamientos presenciales al Ministerio de Industria y a la DGT necesarios anteriormente para emitir tarjetas ITV y para la matriculación de vehículos. Además, los Fabricantes e Importadores de vehículos (FIR) no necesitarán mantener las impresoras matriciales e imprimir una a una todas las tarjetas ITV. Otro ahorro de costes importantes vendrá por la parte de la logística, con el nuevo proyecto no será necesario enviar físicamente las distintas copias físicas de las tarjetas a los agentes implicados y la subsanación de errores no supondrá la recuperación de todas las tarjetas enviadas para volver a imprimirlas nuevamente.

Además de manera indirecta, el nuevo sistema acorta significativamente los tiempos de almacenamiento de un vehículo hasta su venta y matriculación, redundando en otro ahorro adicional de costes para todo el sector de la automoción.

Otra ventaja importante del servicio es el incremento de la seguridad en la transmisión de las tarjetas antes de su matriculación. Este punto es muy importante ya que la sustracción de las mismas en esta etapa supone la sustracción del vehículo.

A su vez los fabricantes podrán ahora consultar, rectificar o cancelar de manera electrónica, los datos aportados. También conocerán en todo momento el estado de sus solicitudes tanto en el Ministerio de Industria como en la DGT, así como de las tarjetas enviadas.

b) Para el ciudadano

Permitirá reducir el tiempo de matriculación de un vehículo de manera sustancial, ya que el concesionario podrá poner a disposición del ciudadano el vehículo mucho antes y además facilitará las gestiones para la liquidación de los impuestos asociados a la matriculación de un vehículo.

c) Para las Administraciones Públicas

De cara a las administraciones públicas este servicio supone una mejora de productividad significativa en los procesos tanto de autorización y control de las tarjetas ITV por parte del Ministerio de Industria y la DGT, así como en la matriculación del vehículo.

A su vez incorpora una serie de medidas de seguridad, como canales seguros de comunicación, uso de la firma electrónica y de los registros electrónicos que garantizan la autenticidad, integridad y confidencialidad de los datos aportados.



La Administración gana también en la calidad de los datos aportados en las tarjetas eITV puesto que se evitan los errores de datos. El Registro General de Vehículos ya no se alimentará manualmente, sino que todo el proceso será telemático y los datos serán fiables al ser anotados en origen por el fabricante o importador.

Por otro lado, la informatización de todos los datos permitirá a las administraciones públicas establecer mecanismos de control que hasta ahora eran imposibles de poner en marcha. Contarán con bases de datos de tarjetas ITV que les permitirán realizar cualquier comprobación de cara a detectar posibles fraudes o irregularidades en la emisión de tarjetas y en la matriculación de los vehículos.

La matriculación telemática afecta a más de un millón de vehículos que se matriculan anualmente en nuestro país, por tanto, es considerable el ahorro de tiempo, de costes y la mejora de la calidad del proceso de matriculación de vehículos en España.

5.5.3 Fechas de implantación de la e-ITV

El Reglamento de la UE 678/2011 establece cuatro grandes categorías de vehículos motorizados:

- **Categoría L.** Incluye los ciclomotores y las motocicletas, así como los vehículos todoterreno quads y otros vehículos de poca cilindrada de tres o cuatro ruedas.
- **Categoría M.** Vehículos motorizados de al menos cuatro ruedas destinados al transporte de pasajeros.
- **Categoría N.** Vehículos a motor diseñados para el transporte de mercancías.
- **Categoría O.** Está formada por los remolques y los semiremolques.

La Disposición Final Primera del Real Decreto 667/2015, de 17 de julio, por el que se modificó el número 4.º del apartado A) «Matriculación ordinaria», del anexo XIII «Matriculación» del Reglamento General de Vehículos, estableció que desde el 12 de noviembre de 2015, todos los turismos, furgonetas y camiones que se matriculasen debían hacerlo sólo con la tarjeta (ITV) de características técnicas en formato electrónico mientras que la de vehículos de categoría L lo harían desde el 11 de mayo de 2016. Así, las motocicletas y ciclomotores que se matriculen a partir de esta última fecha, lo harán con la nueva tarjeta digital.

Pese a que, poco a poco, se irá extendiendo el uso de la eITV, las fichas técnicas emitidas antes del 11 de noviembre siguen teniendo validez.

El Anexo XIII establece en su apartado A.4º) que la tarjeta de inspección técnica podrá emitirse en soporte papel o en soporte electrónico, pero vemos como en la actualidad las tarjetas de inspección técnica tipo B (vehículos completos) de vehículos de categoría M o N, ya sólo se pueden emitir en soporte electrónico.

Las tarjetas de inspección técnica tipo BL (vehículos completos de categoría L) tendrán que emitirse sólo en soporte electrónico a partir del 11 de mayo de 2016.

Si el vehículo es de importación, se presentará el documento único administrativo (DUA) o documento alternativo, en caso de proceder de un Estado parte del Acuerdo EEE distinto de España, salvo que en la tarjeta de inspección técnica conste la diligencia de importación.

Actualmente los grandes fabricantes españoles o distribuidores de sus marcas en España: Volkswagen, Renault-Nissan, BMW, Grupo PSA, Mazda, Honda, Volvo, Scania, Porsche, Jaguar, LandRover ya están emitiendo las eITVs.



5.5.4 Procedimiento de matriculación con tarjeta ITV electrónica

Los **fabricantes, importadores y representantes de vehículos (FIR)** envían los datos técnicos del vehículo por vía telemática a la DGT.

Una vez que Tráfico dispone de los datos, son comprobados y, en caso de que sean correctos, pasan a inscribirse en el nuevo **Registro de Vehículos Prematriculados**. Paralelamente, los FIR recibirán una confirmación de la recepción y el **Número de Identificación del Vehículo (NIVE)**, único para cada automóvil.

Para que las entidades financieras sigan desempeñando el papel de custodia de la documentación que realizan en la actualidad, el sistema garantiza que **ningún vehículo financiado sea matriculado hasta que las entidades de crédito lo comuniquen a la DGT**.

También los **concesionarios** seguirán desempeñando una importante función, puesto que a ellos **les corresponde informar a la DGT de la persona que adquiere el vehículo**.

La puesta en marcha de este sistema permitirá también la consulta de datos por parte de otras administraciones, lo que supone eliminar el envío de copias en papel. Además, tendrán acceso a la información los cuerpos de seguridad para **potenciar la lucha contra el fraude**.

Una vez que el vehículo esté incluido en el Registro de Vehículos Prematriculados, el proceso de matriculación se inicia cuando el propietario o la gestoría administrativa que actúe en su nombre presente en la Jefatura de Tráfico correspondiente una **solicitud que incluirá el Número de Identificación del Vehículo (NIVE)**. Los datos técnicos del mismo se obtendrán del citado registro, evitando así posibles errores.

El proceso terminará con la **asignación por parte de la DGT de un número de matrícula y la expedición de la Tarjeta de Inspección Técnica en formato electrónico**, en la que se podrán inscribir todas las anotaciones por medios informáticos. El propietario recibirá una **copia de la tarjeta ITV electrónica** con la que podrá tramitar el seguro obligatorio y comenzar a circular.

6. LAS ESTACIONES ITV

6.1 Concepto

Las inspecciones técnicas se efectúan en unas instalaciones específicas denominadas Estaciones de ITV. Están reguladas en el RD 224/2008 sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las instalaciones de inspección técnica de vehículos, donde su artículo 1.2 informa que *“Son estaciones ITV las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes o accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma del territorio donde estén radicadas, o en las que la comunidad autónoma ejecute directamente el servicio de inspección”*.

6.2 Regulación

Es pues, el **Real Decreto 224/2008 sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos**, donde se regula el régimen de funcionamiento y los requisitos que deben cumplir las estaciones ITV **para garantizar la alta**

calidad y homogeneidad de la inspección técnica de vehículos en todo el territorio nacional, sin perjuicio de las competencias de las CCAA.



6.3 Competencia sobre las Estaciones ITV

La prestación del servicio de Inspección Técnica de Vehículos no es una actividad sometida a las reglas del mercado.

La competencia en España la ostentan las Comunidades Autónomas en su condición de titulares del servicio de ITV, que deciden el sistema de gestión por el que quieren prestar este servicio público al ciudadano:

- **gestión directa** con medios y personal de la propia Administración autonómica
- **mediante entidades de economía mixta** (privada y pública)
- **mediante empresas privadas en régimen de autorización o concesión administrativa**

Las Comunidades Autónomas comprueban previamente que cuentan con todos los requisitos que **este real decreto exige**. **La Comunidad Autónoma tiene facultad para sancionar a las estaciones ITV**, conforme a la Ley 21/92 de Industria, **con multas e incluso con la revocación de la autorización o de la concesión administrativa**.

Una vez autorizadas **deben justificar a la Comunidad Autónoma, una vez al año, que continúan cumpliendo dichos requisitos**. La comprobación de que siguen cumpliendo los requisitos la puede realizar la Comunidad Autónoma o una Entidad de Acreditación autorizada.

El RD 224/2008 regula el régimen de funcionamiento y los requisitos técnicos que deben cumplir las estaciones ITV, recogidos en su Anexo I, para garantizar la homogeneidad y la uniformidad del servicio en toda España. El cumplimiento de los citados requisitos debe justificarse con carácter anual ante la Administración de la Comunidad Autónoma.

6.4 Ejecución material de las inspecciones

Está contemplada en el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, cuyo artículo 2 establece:

1. *La ejecución material de las inspecciones será realizada de acuerdo con el modelo de gestión que establezca la comunidad autónoma en ejercicio de sus competencias.*
2. *A estos efectos, dicha ejecución material podrá ser realizada por las comunidades autónomas directamente, o a través de sociedades de economía mixta, o por empresas privadas con su propio personal, en régimen de concesión administrativa o autorización.*
3. *No obstante lo señalado en el apartado anterior, los informes de las inspecciones, la cumplimentación de las tarjetas ITV y certificados de características, la anotación de las inspecciones técnicas y las reformas de importancia y cuantas operaciones afecten al servicio de inspección deberán ser controladas por el órgano competente de la comunidad autónoma”.*

6.5 Tarifas de las inspecciones

El artículo 13 de este RD indica que **“El régimen tarifario de las inspecciones y su actualización periódica serán establecidos por la comunidad autónoma”**.

6.6 Requisitos y calidad del servicio de las Estaciones ITV

El RD 224/2008 regula los requisitos técnicos que deben cumplir las estaciones ITV, recogidos en su Anexo I, intentando garantizar la homogeneidad y uniformidad del servicio en todo el territorio nacional. El cumplimiento de los citados requisitos debe justificarse con carácter anual ante la Administración de la Comunidad Autónoma.



La estación ITV deberá disponer al menos de una línea de inspección para vehículos ligeros y otra para vehículos pesados. En casos excepcionales la Administración competente **podrá admitir estaciones ITV con una sola línea universal** cuando se sitúen en zonas de población muy dispersa y se justifique la inviabilidad de instalar dos líneas en función de las inspecciones previstas.

La estación ITV dispondrá de sistemas telemáticos para la transmisión de la información de las inspecciones realizadas y para la recepción de información técnica de los vehículos objeto de inspección, con la Administración competente y con el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico de acuerdo con las instrucciones que ésta dicte.

Los inspectores actuarán con imparcialidad y su renumeración no dependerá del número de vehículos inspeccionados o de los resultados de las inspecciones.

A los efectos de comprobar el cumplimiento de las obligaciones y requisitos establecidos, y **sin perjuicio de la facultad inspectora de la Administración competente**, ésta podrá considerar válida la comprobación mediante la correspondiente **acreditación de la entidad de inspección**, conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 en el campo de la inspección técnica de vehículos, **realizada por una entidad** de las designadas según la sección 2.^a del capítulo II del Reglamento de la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial, aprobado por el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre.

En ese caso, la entidad de acreditación actuará de acuerdo con sus procedimientos. Si la Administración competente opta por otro procedimiento para justificar los requisitos técnicos del Anexo I de este Real Decreto, debe preestablecerlo para garantizar la homogeneidad y unificación de los procesos de acreditación.

En los casos en que la **acreditación del cumplimiento de las obligaciones y requisitos** se haya realizado a través de una entidad de acreditación, **se emitirá, por la entidad actuante, un certificado de acreditación en el que se especifique su acreditación en el campo de la inspección técnica de vehículos y su alcance.**

Los instrumentos de medida utilizados en las estaciones ITV estarán sujetos al control metrológico de Estado, según la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología y el Real Decreto 889/2006, de 21 de julio, que regula el control metrológico del Estado sobre los instrumentos de medida, cuando estas normas les sean de aplicación.

6.7 Horario de las Estaciones ITV

Tanto el horario inicial, como toda modificación del mismo, deberán ser aprobados por el órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente (art. 3b) RD 224/2008).

6.8 Información para los usuarios

Cada estación ITV deberá tener a disposición de los usuarios las condiciones, incluyendo las tarifas desglosadas en sus diversos conceptos, en las que realiza las inspecciones (art. 3 b) RD 224/2008).

El usuario es libre de ir al Centro de ITV de España que prefiera y un turismo acude a ITV en cuatro ocasiones en los 10 primeros años.



6.9 Las Estaciones ITV y la responsabilidad civil

La estación ITV deberá suscribir pólizas de responsabilidad civil, avales u otras garantías financieras, que cubran los riesgos de su responsabilidad, respecto a daños materiales y personales a terceros, por una cuantía mínima de 300.500 euros por línea de inspección, sin que la cuantía de la póliza limite dicha responsabilidad.

Dicha cuantía se actualizará anualmente para recoger la variación anual del índice de precios de consumo medio del año anterior, calculado como la variación anual de la media de los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística en el año natural anterior del índice de precios de consumo (grupo general para el conjunto general) sobre la misma media del año precedente (Anexo I. A8) RD 224/2008).

6.10 Incompatibilidades del personal de las Estaciones ITV

Figuran en el artículo 4 del RD 224/2008, que señala que los socios o directivos de la empresa y el personal que preste sus servicios en ella no podrán tener participación directa o indirecta en:

a) Actividades de transportes terrestres por carretera.

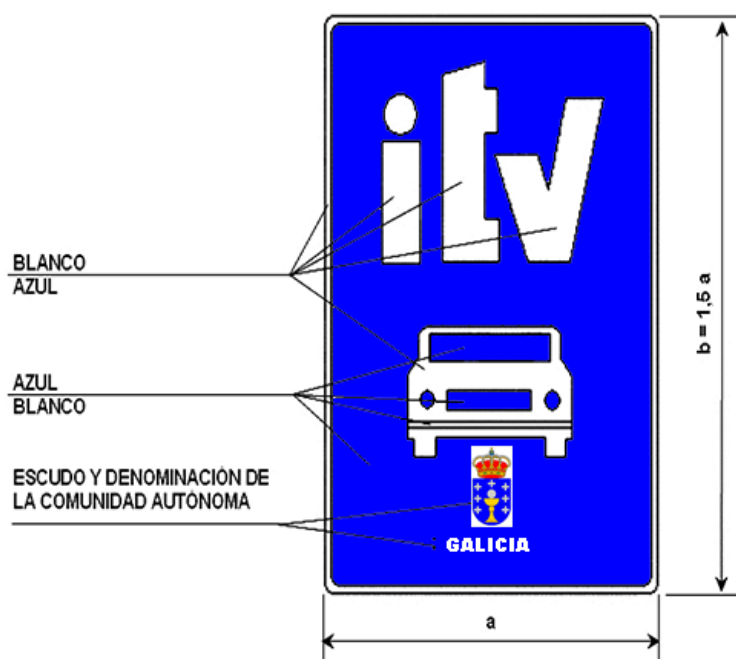
b) Comercio de vehículos automóviles.

c) Gestorías administrativas relacionadas con el campo de la automoción.

d) Entidades aseguradoras que operen en los ramos del seguro de automóvil.

e) Peritos de seguros y mediadores de seguros privados que ejerzan su actividad en los ramos del seguro de automóvil.

6.11 Identificación de la Estación



En el artículo 8 del RD 224/2008, figura que toda estación que esté autorizada, deberá ostentar, en lugar bien visible, la señal de servicio ITV, que aparece en el Anexo II del Real Decreto, y que permite que todos los conductores de vehículos, puedan identificar las estaciones ITV en todo el territorio nacional.

6.12 Registro Central de Estaciones ITV

El artículo 7 del RD 224/2008 recoge la existencia de un Registro Central de Estaciones ITV, en el que el Ministerio de Industria, competente en materia de seguridad industrial, procederá a efectuar

las inscripciones oportunas cada vez que se produzca una nueva alta o una variación en los datos del registro.



6.13 Medios humanos y materiales

En el RD 224/2008, se regulan de modo pormenorizado los medios humanos y materiales mínimos con que deben contar las estaciones ITV. De todos estos medios cabe destacar la exigencia de que cada estación debe tener un director técnico (Anexo I, B.4) con titulación de ingeniero superior o técnico que tenga cualificación y experiencia suficiente en los procedimientos de inspección de vehículos. ***Este director técnico será el responsable de que las inspecciones se realicen conforme a la normativa vigente.***

6.14 Inspecciones sorpresa de las Estaciones ITV

En la jerga de las estaciones ITV se denominan “coches topo” a los vehículos con defectos graves que infiltra aleatoriamente la Delegación de Industria de la Comunidad Autónoma para evaluar la eficacia de las inspecciones. Estos vehículos tendrían que obtener siempre un informe desfavorable o negativo.

7. INFORME DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA

7.1 Características y contenido

En el artículo 12 y en el Anexo IV del RD 224/2008, ***regula también el contenido del informe de inspección técnica***, así como las instrucciones para cumplimentarlo. El Anexo I D.11) indica que ***la estación ITV deberá garantizar que por cada vehículo inspeccionado se genera un informe de inspección que, en todo caso, incluirá el resultado final de la inspección en cuanto a la aptitud del vehículo para circular.***

Se establece ***el modelo y los apartados*** que tienen que aparecer:

- 1. Identificación de la estación ITV y del vehículo.***
- 2. Alcance y trazabilidad de la inspección.***
- 3. Mediciones efectuadas durante la inspección.***
- 4. Relación de defectos encontrados en la inspección.***
- 5. Resultado de la inspección.***

El informe tiene carácter de información básica, pudiendo ser modificado por cada comunidad autónoma, pero manteniendo todos los conceptos, grupos y códigos de las unidades de inspección correspondientes. El informe de inspección podrá ser generado en formato papel o en formato electrónico.

En el primer caso constará de dos ejemplares en papel; en el segundo caso, de un ejemplar en formato electrónico «pdf» y otro en papel. El primero de los ejemplares quedará en poder de la estación ITV, y el segundo ejemplar, será entregado al interesado y en él figurarán como mínimo los siguientes apartados del informe: identificación de la estación ITV y del vehículo, mediciones efectuadas durante la inspección, relación de defectos encontrados en la inspección y resultado de la inspección. ***Adicionalmente se remitirá el contenido del informe de inspección al órgano competente de la CCAA*** donde está radicada la estación ITV, en la forma que dicho órgano disponga.

De cada inspección que se realice, la estación ITV comunicará en el día de la inspección por medios telemáticos el informe de la inspección al Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, de acuerdo con las instrucciones que ésta dicte.



7.2 Inspecciones favorables, desfavorables y negativas



El resultado de la inspección técnica, se hará constar, por la entidad que la efectúe, en la tarjeta ITV o certificado de características.

Este resultado puede ser de tres tipos:

- **Favorable**
- **Desfavorable**
- **Negativa**

El artículo 11 del Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos se

ocupa del informe y del resultado de las inspecciones y establece:

1. El resultado de las inspecciones técnicas se hará constar, por la entidad que la efectúe, en la tarjeta ITV.
2. **Si el resultado de una inspección técnica fuese desfavorable**, la estación ITV concederá a su titular, para subsanar los defectos observados, **un plazo inferior a dos meses**, cuya extensión concreta se determinará teniendo en cuenta la naturaleza de tales defectos.

El titular del vehículo será directamente responsable de que se repare el vehículo, que quedará inhabilitado para circular por las vías públicas, excepto para su traslado al taller o para la regularización de su situación y vuelta a la estación ITV para nueva inspección.

Una vez subsanados los defectos, **deberá presentar el vehículo a nueva inspección en la misma estación ITV** o en la que designe el órgano competente de la comunidad autónoma, previa petición del titular y cuando existan razones que lo justifiquen.

No hay que pedir cita para acudir a la ITV una vez subsanados los defectos graves encontrados. Debemos tener en cuenta que en algunas CCAA esta segunda revisión tiene un coste.

Si transcurridos dos meses el vehículo no se ha presentado a inspección, la estación ITV lo comunicará a la Jefatura Provincial o Local de Tráfico, proponiendo la baja del vehículo.

Si el vehículo fuera presentado a la segunda revisión fuera del plazo concedido para su reparación, deberá realizarse una inspección completa del vehículo, es decir, tendrá que pedir cita previa y pagar la tasa correspondiente.

3. Si en una inspección técnica desfavorable el vehículo acusara deficiencias o desgastes de tal naturaleza que la utilización del mismo constituyese un peligro para sus ocupantes o para los demás usuarios de la vía pública, la estación ITV **calificará la inspección como negativa**. En este supuesto, **el eventual traslado del vehículo desde la estación hasta su destino se realizará por medios ajenos al propio vehículo**, manteniéndose las actuaciones que para las inspecciones técnicas desfavorables se establecen en el apartado anterior.
4. En todos los casos, la relación de defectos observados en la inspección deberá ser certificada en el informe oficial de inspección técnica.
5. **En el caso de que una inspección técnica fuese desfavorable o calificada como negativa, el interesado no podrá solicitar a otra estación ITV una nueva inspección**, salvo autorización expresa del órgano competente de la comunidad autónoma donde se realizó la inspección.

- 
6. ***El resultado de todas las inspecciones será comunicado por la estación ITV que las efectúe al órgano competente de la comunidad autónoma. Igualmente, la estación ITV lo comunicará por medios telemáticos, en el día de la inspección, al Registro de Vehículos,*** siguiendo las instrucciones que al efecto dicte el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.
7. ***Asimismo, los órganos competentes de las comunidades autónomas enviarán anualmente, al órgano directivo del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, competente en materia de seguridad industrial, información sobre el número y los resultados de las inspecciones técnicas de vehículos, así como la frecuencia de los defectos observados,*** basado en los datos que figuren en los informes de inspección.
8. ***Todas las inspecciones favorables y sus resultados se anotarán en el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico,*** anotación que devengará la tasa correspondiente. La gestión de la tasa podrá ser objeto de encomienda de gestión por la Administración General del Estado a las comunidades autónomas, mediante la suscripción del correspondiente convenio en el que se determinará el procedimiento para la transferencia a la Dirección General de Tráfico de la recaudación de la tasa efectuada por el organismo inspector.

7.3 Defectos más comunes en vehículos en las ITVs

Recordemos que los defectos leves se notifican en el informe con la recomendación de que se arreglen antes de que se conviertan en efectos graves, pero no existe obligación de arreglarlos.

7.3.1 Defectos en el alumbrado

Antes de acudir a pasar la ITV es muy conveniente comprobar previamente el funcionamiento de todas las bombillas que componen el sistema de alumbrado y señalización del vehículo.

Según el Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV una luz fundida, siendo una de las piezas principales del sistema de alumbrado y señalización, puede considerarlo como defecto grave.

A continuación, relatamos lo que dice el Manual con respecto a las luces del vehículo y cómo interpreta cada defecto según su gravedad a la hora de pasar o no favorablemente la ITV.

a) GENERAL

- Color no reglamentario de la luz emitida: defecto grave

b) LUCES DE CARRETERA.

- No funciona **alguna luz** de carretera: lo considera como defecto leve
- No funciona **ninguna luz** de carretera: lo considera como defecto grave

c) LUCES DE CRUCE.

- No funciona **alguna luz de cruce**: lo considera como defecto grave
- Orientación del haz luminosos de las luces de cruce demasiado alta: defecto grave

d) LUZ DE MARCHA ATRÁS.

- No funciona ninguna luz: defecto grave

e) INTERMITENTES.

- No funciona alguna luz o la frecuencia de pulsación es tal que el efecto es próximo a la luz fija o luz apagada: defecto grave

f) 4 INTERMITENTES – SEÑAL DE EMERGENCIA.



- No funciona el sistema, o la frecuencia de pulsación es tal que el efecto es próximo a la luz fija o apagada: defecto grave
- Al operar el mando de funcionamiento, se enciende algún otro dispositivo luminoso diferente: defecto grave

g) LUZ DE FRENO.

- Número de luces no reglamentario: defecto grave
- No funciona ninguna luz: defecto grave
- alguna luz no funciona: defecto leve

h) LUZ MATRÍCULA TRASERA.

- Inexistencia del dispositivo de iluminación de la placa de matrícula trasera: defecto grave
- Placa con iluminación insuficiente: defecto leve
- Estado de dispositivo defectuoso: defecto leve
- Si el estado afecta a su función o existe riesgo de desprendimiento: defecto grave

i) LUZ DE POSICIÓN.

- No funciona alguna luz: Defecto leve
- Si se trata de todas las luces delanteras o traseras: defecto grave
- Si se trata de todas las luces de un lateral, en caso de ser obligatorias: defecto grave

j) LUCES ANTINEBLA.

- No funciona alguna luz delantera: defecto leve
- No funciona la luz trasera izquierda, o en su caso central: defecto grave

Así pues, cuando en la ITV el informe de la inspección es desfavorable por “una bombilla fundida”, se está velando en primer lugar por la seguridad del propio conductor del vehículo que tiene dicha luz fundida y en segundo lugar por el resto de los usuarios de la vía pública que pueden estar a su alrededor.

7.3.2 Defectos relacionados con las placas de matrícula

- Si falta una de las matrículas o lleva menos o más de las placas reglamentarias: defecto grave.
- Si está deteriorada: defecto leve.
- Si el deterioro impide una correcta legibilidad: defecto grave.
- Si está oculta parcial o totalmente: defecto grave.
- Si las placas no son reglamentarias: defecto grave.
- Si no están correctamente emplazadas: defecto grave.
- Si dentro de la placa, tienen signos, adornos o caracteres no reglamentarios: defecto grave.
- Si tiene una fijación defectuosa: defecto leve.
- Si existe riesgo de desprendimiento: defecto grave.



- Si no coincide con el número que figura en la documentación: defecto grave.

7.3.3 Defectos relacionados con los limpia y lavaparabrisas

- Si carece de limpia y/o lavaparabrisas: defecto grave.
- El limpiaparabrisas no funciona: defecto grave
- El lavaparabrisas no funciona adecuadamente: defecto leve.
- Superficie insuficientemente barrida por el limpiaparabrisas: defecto grave.
- Escobillas defectuosas: defecto leve.
- Escobillas que no cumplen su función: defecto grave.
- Inexistencia de las escobillas: defecto grave.

7.3.4 Defectos relacionados con los retrovisores

- Inexistencia de alguno de los retrovisores reglamentarios: defecto grave
- Ubicación no reglamentaria: defecto grave
- Deterioro de las superficies que dificulten la retrovisión (retrovisor interior e izquierdo): defecto grave
- Deterioro de las superficies que dificulten la retrovisión (retrovisor derecho): defecto grave
- Fijación defectuosa: defecto leve
- Fijación defectuosa con riesgo de desprendimiento: defecto grave
- Retrovisor no homologado: defecto grave

7.3.5 Defectos relacionados con los cinturones de seguridad

- El vehículo no dispone de alguno de los cinturones obligatorios: defecto grave
- Cinturones de seguridad de tipo distinto al reglamentario o no homologados: defecto grave
- Estado defectuoso del cinturón: defecto leve
- Cinturón roto o que no cumple su función: defecto grave
- Número de puntos de anclaje no reglamentario: defecto grave
- Fijación defectuosa de los anclajes: defecto grave
- Existencia de elementos que impidan el normal despliegue de algún airbag: defecto grave.

7.4 Explicación del contenido de un informe emitido por una Estación ITV



Características del informe:



El informe constará de los siguientes apartados:

- A. Identificación de la estación ITV y del vehículo.
- B. Alcance y trazabilidad de la inspección.
- C. Mediciones efectuadas durante la inspección.
- D. Relación de defectos encontrados en la inspección.
- E. Resultado de la inspección.

Dicho informe tiene carácter de información básica, pudiendo ser modificado por cada comunidad autónoma pero manteniendo todos los conceptos, grupos y códigos de las unidades de inspección correspondientes.

El informe de inspección podrá ser generado en formato papel o en formato electrónico. En el primer caso constará de dos ejemplares en papel; en el segundo caso, de un ejemplar en formato electrónico «pdf» y otro en papel. El primero de los ejemplares quedará en poder de la estación ITV. El segundo ejemplar será entregado al interesado y en él figurarán como mínimo los siguientes apartados del informe: identificación de la estación ITV y del vehículo, mediciones efectuadas durante la inspección, relación de defectos encontrados en la inspección y resultado de la inspección. Adicionalmente se remitirá el contenido del informe de inspección al órgano competente de la comunidad autónoma donde está radicada la estación ITV, en la forma que dicho órgano disponga.

De cada inspección que se realice, la estación ITV comunicará en el día de la inspección por medios telemáticos el informe de la inspección al Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, de acuerdo con las instrucciones que ésta dicte.

En el caso de vehículos que pasen una nueva inspección, por haber sido desfavorable o negativa la anterior, se utilizará un nuevo impreso de Informe con un número diferente haciéndose constar, en el apartado «Observaciones», el número de informe de la inspección anterior y el código de la estación ITV donde pasó la primera inspección, en el caso de no ser la misma.

A. Identificación de la estación ITV y del vehículo.

A. Identificación de la estación ITV y del vehículo.

INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS				N.º
ESTACIÓN	LÍNEAS	(RAZÓN SOCIAL Y DIRECCIÓN DE LA ESTACIÓN ITV)		
TIPO DE INSPECCIÓN:		FECHA DE INSPECCIÓN:		FECHA PROX. INSP.:
CLASIF. VEHÍCULO	MARCA	TIPO	CONTRASEÑA HOM.	FECHA 1.ª MATRICULACIÓN
MATRÍCULA ACTUAL			NÚMERO DE BASTIDOR	

La primera parte del informe debe identificar inequívocamente a la estación ITV -mediante su número de licencia, su dirección y su Código de Identificación Fiscal -CIF-. También debe constar el tipo de inspección, la fecha, **e identificar el vehículo** mediante su contraseña de homologación, la fecha de 1ª matriculación, la matrícula actual y el número de bastidor.

B. Alcance y trazabilidad de la inspección.

B.- Alcance y trazabilidad de la inspección.



UNIDAD DE INSPECCIÓN	UNIDAD DE INSPECCIÓN	UNIDAD DE INSPECCIÓN
1.- IDENTIFICACIÓN	4.- ALUMBR Y SEÑALIZAC (CONT)	6.- FRENOS (CONT)
1.1 DOCUMENTACIÓN	4.5 LUCES DE FRENADO	6.20 CILINDROS DEL SIST FRENADO
1.2 NUMERO DE BASTIDOR	4.6 LUZ DE PLACA DE MATR TRAS	6.21 VALVULA SENSORA DE CARGA
1.3 PLACAS DE MATRICULA	4.7 LUCES DE POSICIÓN	6.22 AJUSTAD TENSION AUTOMAT
	4.8 LUCES ANTINEBLA	
	4.9 LUZ DE GALIBO	

En esta segunda parte figuran los elementos que han sido inspeccionados. En el informe también debe figurar quién realizó la inspección y qué máquinas se emplearon para la misma. A esto se le denomina 'garantizar la trazabilidad'.

Para cada unidad de inspección (sistemas, elementos, componentes), se hará constar una marca que identifique al inspector que la ha realizado. En el caso que la unidad no sea objeto de inspección, se marcará como «NA». En este apartado se hará constar también el número de identificación de todos los equipos utilizados en las mediciones que se efectuarán en el apartado siguiente. Las comunidades autónomas podrán adoptar otros procedimientos que permitan identificar cuáles han sido los sistemas objeto de la inspección y que garanticen la trazabilidad de la inspección.

B. Mediciones efectuadas durante la inspección.

C.- Mediciones efectuadas durante la inspección.

EMISIONES	Opacidad: m ⁻¹	CO ralenti: %	CO ralenti acel: %	λ: %
FRENADO	Freno de servicio	F _g : N	F _g : N	ALINEACIÓN mm
	Freno de socorro	F _g : N	F _g : N	
	Freno de estacionamiento	F _g : N	F _g : N	
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD km/h			RUIDOS dB	
DINAMÓMETRO N			BÁSCULA kg	

Para cada una de las mediciones de emisiones, frenado y alineación, se hará constar el valor de la medición obtenido. Para limitación de velocidad, se hará constar, en el caso de vehículos obligados a la utilización del limitador de velocidad y en el caso de vehículos obligados a la comprobación de la velocidad máxima que alcanzan en ITV, si dicha velocidad es mayor al valor reglamentariamente establecido, o igual o inferior a este, indicando dicho valor. Las mediciones que no se realicen se marcarán con un guion.

En el caso de mediciones de frenado y alineación, para cada eje, empezando por el delantero, se anotará el valor de la medición, separando los valores de cada eje con una barra inclinada. Cuando la medición haya sido realizada con decelerómetro, el valor que se hará constar será la deceleración medida en m/s², haciendo constar en el apartado de observaciones que dicha medición ha sido realizada con decelerómetro.

C. Relación de defectos encontrados en la inspección.

D.- Relación de defectos encontrados en la inspección.

UNIDAD	CALIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL DEFECTO
2.7	Defecto grave	1. Dispositivo de protección trasera inexistente siendo obligatorio.
4.3	Defecto grave	6. Color no reglamentario de la luz emitida.
7.3	Defecto leve	5. Defectos de estado en la caja de dirección.

Para cada defecto, se hará constar el código de la unidad de inspección donde ha sido detectado, su calificación como defecto leve, grave o muy grave y la descripción del defecto, complementando la que figura en el apartado de interpretación de defectos correspondiente en el Manual de

procedimiento de inspección de las estaciones ITV, según artículo 12 del Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, de forma que sea perfectamente identificado y su localización.



D. Resultado de la inspección.

E.- Resultado de la inspección (de conformidad con el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos).

FAVORABLE ☐	DESFAVORAB ☐	OBSERVACIONES
FAV C/DEF LEVE ☐	INSP NEGAT ☐	
Vº Bº ESTACIÓN	FIRMA Y SELLO	

Se hará constar, según el caso, si la inspección ha sido considerada como favorable, favorable con defecto leve, desfavorable o negativa. También figurará la firma, en formato electrónico, de la persona jurídica en el ejemplar en formato electrónico y de la persona autorizada de la estación ITV, junto con el sello de la estación, en los ejemplares en papel.

En el apartado observaciones, la estación ITV hará constar otros aspectos que considere necesarios para completar el informe de inspección. Si el resultado de la inspección fuese desfavorable, en este apartado se hará constar que el vehículo queda inhabilitado para circular por las vías públicas, excepto para su traslado al taller o para la regularización de su situación y vuelta a la estación ITV para nueva inspección. Cuando la inspección haya sido calificada como negativa, en este apartado se hará constar que ello obliga a trasladar el vehículo por medios ajenos al mismo.

El resto de los puntos inspeccionados han sido calificados como favorables

Los elementos indicados con A han sido inspeccionados en	La línea 02	por el inspector	19
Los elementos indicados con B han sido inspeccionados en	La línea 02	por el inspector	30
Los elementos indicados con C han sido inspeccionados en	La línea 02	por el inspector	05
Los elementos indicados con D han sido inspeccionados en	La línea 02	por el inspector	36

RESULTADO DE LA INSPECCIÓN: FAVORABLE

E. Resultado de la inspección

Favorable, desfavorable o negativa

La última parte recoge los defectos apreciados durante la inspección, agrupados por su categoría -leve, grave o muy grave- y el resultado de la misma: favorable, favorable con defectos leves, desfavorable o negativa. En los últimos dos casos, el vehículo debe subsanar los defectos y regresar antes de dos meses –o se le dará de baja de forma automática en tráfico–. Si la inspección es negativa, no puede circular: hay que llevarlo hasta el taller en grúa.

Las características del informe de inspección técnica de vehículos y normas para su cumplimentación son las siguientes:

Comunicación del resultado

El resultado de todas las inspecciones es transmitido por las estaciones, en soporte informático a la Dirección General de Tráfico para que ésta lo anote en el Registro de Vehículos de modo que en el historial de cada vehículo aparecerá el resultado de todas las inspecciones realizadas.

La experiencia recabada en las estaciones ITV demuestra que, en ocasiones, se presentan vehículos a inspección cuyos titulares no conservan el permiso de circulación, bien sea por pérdida, sustracción o cualquier otro motivo.



Desde la puesta en marcha por la Dirección General de Tráfico de la aplicación informática de comunicación de las inspecciones técnicas realizadas por las estaciones ITV a dicho Organismo, las mismas tienen acceso al sistema ATEM que facilita los datos del vehículo existentes en el Registro de Vehículos de la DGT.

Las estaciones ITV no consideran defecto en las inspecciones técnicas la no presentación del permiso de circulación del vehículo siempre y cuando puedan obtener los datos de identificación por medio del sistema ATEM. En este último caso, en los archivos de la estación ITV se guardará copia de la consulta realizada junto con el Informe de inspección correspondiente, para garantizar la trazabilidad de la citada consulta.

Además, la estación ITV debe recordar al titular del vehículo su obligación de realizar los trámites oportunos con la DGT para conseguir el duplicado del permiso de circulación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 30 del Reglamento General de Vehículos.

A fin de que exista la necesaria homogeneidad que permita el análisis de los resultados de las inspecciones, los informes de inspección estarán unificados en todo el territorio español.

Con la citada información, el Ministerio de Industria elabora estudios sobre estadísticas de inspección y deficiencias de los vehículos, debidas a su estado de conservación, funcionamiento y otras causas.

8. ITVS EN EL EXTRANJERO E ITVS DE VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Un vehículo matriculado en España no puede pasar la ITV en otro país porque no sería dada por válida en nuestro país ya que no está prevista esta posibilidad ni en la legislación interna ni en la comunitaria y tampoco existen mecanismos para coordinar el reconocimiento entre Administraciones, como pudiera ser la notificación de dicha inspección desde la Estación ITV extranjera al Registro de Vehículos de la DGT.

Respecto a la posibilidad de denunciar a vehículos matriculados en otros países hay que diferenciar a los matriculados en el EEE y en otros países.

La Directiva 96/96/CE, de 20 de diciembre, establece el marco temporal de las inspecciones técnicas periódicas de vehículos en toda Europa por los se puede denunciar a los vehículos del EEE.

Respecto a los vehículos matriculados en un tercer país no procede formular denuncia por esa causa, salvo que se pueda acreditar que le afecta un régimen de inspecciones técnicas propio del país donde esté matriculado. En todo caso, si las deficiencias técnicas afectan a la seguridad vial, procedería la inmovilización.

Si las deficiencias técnicas fueran achacables al conductor, previa descripción de las mismas, se podría denunciar a éste por conducción temeraria o negligente.

9. LOS VEHÍCULOS DE RALLYE

El RD 736/1988, que regulaba las reformas de importancia, establecía que **los vehículos que habían sido preparados para "rallye"** debían presentarse a inspección técnica a fin de modificar la tarjeta ITV, para que se anotara la siguiente indicación: ***"Este vehículo está preparado para rallye y no cumple totalmente las exigencias del Código de Circulación. Sólo puede ser conducido por un conductor provisto del correspondiente permiso de competición"***.

Para que un vehículo de rallye pueda circular por las vías públicas fuera de competición debía tener montadas las placas de matrícula reglamentarias y debía tener instalados los silenciosos de los tubos de escape, utilizando las luces reglamentarias previstas en el RGC y en el RGV.



El nuevo **Real Decreto 866/2010**, que deroga al del año 1988, no contiene ninguna mención al respecto, pero en el Manual de Reformas de este Real Decreto, recoge, al referirse a las reformas que afectan a los vehículos de las categorías M, N, y O, que, **en los vehículos para uso exclusivo de pruebas deportivas**, deberá anotarse en la tarjeta ITV la siguiente leyenda: **“Vehículo para uso exclusivo de pruebas deportivas. Este vehículo no puede circular por las vías públicas sin cumplir las restricciones que para cada caso determinen las autoridades responsables de la circulación de vehículos”**, lo que implica que **cuando el conductor de tales vehículos circule por vías abiertas al tráfico general**, exclusivamente cuando se desplace por vías abiertas al circuito de celebración del rallye, **deberá cumplir la normativa que se aplica con carácter general** para el resto de vehículos que circulan por las vías públicas.

10. RÉGIMEN SANCIONADOR Y LIMITACIONES DE DISPOSICIÓN

Circular sin ITV o con ella caducada entraña riesgos graves para la seguridad propia y ajena. La Comisión Europea confirma que el 6% de los accidentes mortales están relacionados con fallos técnicos del vehículo.

La Instrucción 10/VS de la DGT de 14 de abril de 2010, referida a la retirada de los permisos y licencias de circulación por tener la inspección técnica de vehículos caducada, indica que la retirada física del permiso de circulación establecida por el art. 9 del RD 2042/1994, tenía como único objeto permitir la continuidad de la circulación del vehículo denunciado y facilitarle un plazo de 10 días para superar la inspección técnica y por ello se procedió a modificar el texto del volante (modelo 7.769 que los Agentes de la Autoridad entregaban hasta el momento (Anexo I) para que **éstos no procediesen a la retirada física del permiso de circulación**.

La Jefatura de Tráfico tramitará el expediente sancionador en base a la denuncia formulada, y comprobará de oficio que el vehículo superó favorablemente la inspección técnica, no siendo necesario acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico para acreditarlo. Transcurrido el plazo sin superar a inspección técnica, se ordenará la inmovilización del vehículo.

MOD. 7/6 (ABR. 2010)
EJEMPLAR PARA LA JEFATURA DE TRÁFICO

 DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO JEFATURA DE TRÁFICO DE _____	Número del expediente o boletín de denuncia	Fecha de la denuncia	Número identificación Denunciante y Unidad
---	---	----------------------	--

El vehículo indicado ha sido denunciado por circular sin haber superado la inspección técnica. El presente documento autoriza su circulación durante el plazo de DIEZ DIAS LABORABLES (contados a partir del día siguiente a la fecha de la denuncia) a los únicos efectos de someterse a inspección técnica (art. 9 del Real Decreto 2042/1994, de 14 de Octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos)

Matrícula	Fecha de la primera matriculación	Servicio al que se destina
-----------	-----------------------------------	----------------------------

Información para el denunciado/a: la Jefatura Provincial de Tráfico comprobará, de oficio, que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica, **no siendo necesario acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico para acreditarlo**. Transcurrido el plazo sin haber superado la inspección técnica, se ordenará la inmovilización del vehículo.

Para la obtención o renovación de la autorización de transporte es requisito indispensable disponer de la tarjeta ITV actualizada.

Para transmitir la titularidad de un vehículo es preciso acreditar la vigencia de la inspección periódica respectiva; si el vehículo a transferir tuviese la ITV caducada, la Jefatura de Tráfico anota el cambio de titular, es decir, acepta la transmisión del vehículo, pero **no** expide el nuevo permiso de circulación hasta que el nuevo titular acredite la superación da ITV pendiente.



La DGT y las administraciones autonómicas competentes, cuentan con cámaras de vídeo que supervisan el tráfico y, de forma aleatoria, toman imágenes para comprobar si se ha pasado o no la ITV. La Guardia Civil de Tráfico, los Mossos d'Esquadra, la Policía Foral de Navarra y la Ertzaintza también llevan a cabo inspecciones similares en carretera sin necesidad de parar, pero sancionando en el acto llegado el caso porque las estaciones de ITV comunican en tiempo real el resultado de sus inspecciones a través de Internet. Así, se conoce enseguida si un coche ha pasado la revisión, o no, o si se han detectado fallos de gravedad en el mismo que deban ser reparados.

- **Circular sin la tarjeta de inspección técnica, supone una multa de 60 €**, salvo que se lleve el permiso de circulación y el de conducción ya que en este caso sólo se recibirá una advertencia por parte del agente (codificado de Infracciones de enero de 2016).
- **Circular sin haber pasado la inspección técnica periódica o circular cuando el informe fue desfavorable y no se han corregido los defectos en el período otorgado por la ITV**, supone una multa según el TRLSV, de **200 €** (infracción grave por el art. 76.o) o de **500 euros si se circula con un informe de inspección negativa, al afectar las condiciones técnicas gravemente a la seguridad vial** (muy grave por el 77. II) e incluso la inmovilización del automóvil. Además, el agente de tráfico entregará un volante para que el vehículo se desplace hasta una estación de ITV en los siguientes 10 días.

La Jefatura Provincial de Tráfico avisa al propietario de que si no acredita que ha subsanado los defectos o no ha vuelto a pasar la ITV en plazo reglamentario, tramitará la baja del vehículo.

En caso de accidente, en un seguro básico los daños a terceros (responsabilidad civil) siempre están cubiertos por el seguro independientemente si el vehículo no tiene la ITV en vigor, pero puede ocurrir que la aseguradora, dependiendo de cada caso concreto, reclame los gastos al tomador del seguro, sobre todo si el accidente hubiera podido evitarse detectando el fallo de vehículo en la ITV (mal estado de los frenos, de los neumáticos...).

En el caso de que un vehículo con cobertura a todo riesgo circulara de forma ilegal por tener una ITV desfavorable o negativa, la aseguradora puede rechazar el pago de los daños propios. En líneas generales, un incorrecto mantenimiento del vehículo o circular sin la ITV en vigor son limitaciones recogidas en los seguros de automóviles.

Aunque no se use, cualquier automóvil ha de pasar la ITV mientras no haya sido dado de baja. Si por ejemplo está metido en garaje y no puede moverse por sus medios, habrá que contratar una grúa para llevarlo a la correspondiente estación.

Hay que saber que las autoridades valoran, desde comienzos de 2016, incorporar al chequeo habitual la evaluación de elementos electrónicos como el ABS o el ESP.

Se trataría, en concreto, de controlar el estado de todos los elementos electrónicos, si han sido manipulados y su mantenimiento.

11. ANOTACIÓN TELEMÁTICA DE INSPECCIONES Y REFORMAS POR LAS ESTACIONES ITV EN EL REGISTRO DE VEHÍCULOS

El resultado de las inspecciones se comunica a las distintas Jefaturas de Tráfico, para integrar el historial de dichos vehículos en el Registro de la Dirección General de Tráfico.

El artículo 11 del Real Decreto 224/2008 sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, indica:



*“El resultado de todas las inspecciones será comunicado por la estación ITV que las efectúe al órgano competente de la CCAA. Igualmente, **la estación ITV lo comunicará por medios telemáticos, en el día de la inspección, al Registro de Vehículos**, siguiendo las instrucciones que al efecto dicte el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico”.*

El Real Decreto 866/2010, por el que se regulan las reformas de vehículos, también informa, en su art. 8, a que habrá una comunicación a la Jefatura de Tráfico, según lo dispuesto en el RD 2042/1994.

Para dar cumplimiento a todo lo anterior, la Dirección General de Tráfico, en colaboración con las distintas Consejerías de Industria de las CCAA, está llevando a cabo el proyecto **ITICI (Intercambio Telemático de Información con las Consejerías de Industria)**, al que ya se han adherido todas las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

Ahora las estaciones comunican online el resultado de las inspecciones periódicas y el resultado de las inspecciones a que se someten los vehículos una vez reformados. Eso permite que el Registro de la DGT esté completamente actualizado, facilitando la labor de los agentes de tráfico y de las Jefaturas Provinciales.

Va a permitir también mejorar el contenido del historial del vehículo al contener más datos y ser más fiables. Asimismo, las estaciones ITV dispondrán de mayor información al realizar una inspección, ya que tendrán acceso a la información del Registro de Vehículos en tiempo real.

12. LEGISLACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

- **Manual de procedimiento de inspección** de las estaciones I.T.V. Revisión 7ª. Enero de 2016.
- Disposición Adicional Primera del Real Decreto 667/2015, de 17 de julio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, **de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.**
- **Instrucción 14/V-104 de la DGT**, de 20 de marzo de 1914, sobre documentos de vehículos expedidos por ese organismo.
- **Reglamento UE nº 678/2011 de la Comisión**, de 14 de julio de 2011 que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).
- **Real Decreto 866/2010**, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos. (BOE núm. 170, de 14 de julio).
- **Real Decreto 750/2010**, de 4 de junio, (BOE núm. 153, de 24 de junio), por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.



- Instrucción DGT 10/V-80 S-113, de 14 de abril de 2010. Sobre retirada de permisos y licencias de circulación por ITV caducada (artículo 9 del RD 2042/1994).
- Orden PRE/92/2010, de 22 de enero, por la que se establecen las normas para la Inspección Técnica de Vehículos Automóviles y Remolques de la Guardia Civil.
- Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos (BOE núm. 69, de 20 de marzo).
- Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español (BOE núm. 227, de 21 de septiembre).
- Orden del Ministerio de Presidencia de 14 abril 1999, por la que se regula la Inspección Técnica de los Vehículos del Parque Móvil del Estado (BOE núm. 95, de 21 abril).
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (BOE núm. 22, de 26/01/1999).
- Orden del Ministerio de la Presidencia, de 25 de noviembre de 1997, por la que se regula la inspección técnica de los vehículos de la Dirección General de la Policía (BOE núm. 286, de 29 noviembre).
- Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. (BOE núm. 275, de 17 de noviembre).
- Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, (BOE núm. 236, de 2 de octubre), por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.
- Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regula la actividad industrial en talleres de vehículos automóviles, de equipos y sus componentes.
- Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los vehículos de motor y de sus remolques [Diario Oficial L 42 de 23.2.1970].
- <http://www.cimalab.com/es/servicios/reformas/>
- <http://fboiso.blogspot.com.es/2007/10/la-inspeccion-ecnica-extraordinaria-de.html>

ANEXO I

DESCRIPCIÓN DE LOS CAMPOS DE LA TARJETA DE ITV

Las instrucciones para el relleno y cumplimentación de los distintos datos de las tarjetas ITV están contenidas en el **anexo XII del Real Decreto 750/2010**.

Códigos	Campos de la Tarjeta ITV
A.1	Nombre del fabricante del vehículo base. Nombre del fabricante del vehículo incompleto/completo.
A.2	Dirección del fabricante del vehículo base. Dirección del fabricante del vehículo incompleto/completo.
B.1	Nombre del fabricante del vehículo completado.-Nombre del fabricante del vehículo completado



B.2	Dirección del fabricante vehículo completado Dirección del fabricante del vehículo completado
C.I.	Código ITV. -Si procede. Codificación de acuerdo a la ORDEN CTE/3216/2002.
CL	Clasificación del vehículo. -El espacio destinado se rellenará de acuerdo con lo previsto en la reglamentación vigente.
C.V.	Control VIN. -En el caso de tarjeta ITV emitida en soporte electrónico se anotará éste campo de acuerdo con el apartado 3.3 de este anexo.
D.1	Marca. -Se indicará la marca del fabricante del vehículo de base y/o completado.
D.2	Tipo. -Identifica el tipo homologado.
	Variante. -Si procede, indique también el código numérico o alfanumérico de identificación. En tarjetas tipo A: cuando se trate de vehículos cabina homologados, se identificará la variante de dicho tipo.
	Versión. -Si procede, indique también el código numérico o alfanumérico de identificación. En tarjetas tipo A: cuando se trate de vehículos con chasis cabina homologados, se identificará la versión (si se conoce) de dicho tipo
D.3	Denominación comercial del vehículo. -Identificará comercialmente el vehículo según la homologación de tipo (HT)
D.6	Procedencia. -Se indicará, en su caso, si el vehículo es, procedente de la U.E. o importado, identificándose con la anotación: "EEE" o "IM" respectivamente. Si el vehículo tiene procedencia nacional, no se realizará ninguna anotación.
E	Número de identificación del vehículo. -Se anotará el número VIN del vehículo de base
EP	Estructura de protección
EP.1	Marca de la estructura de protección
EP.2	Modelo de la estructura de protección
EP.3	Nº de homologación de la estructura de protección
EP.4	Nº identificativo de la estructura de protección
F.1	Masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) Se consignará la masa técnica máxima admisible, declarada, en su caso, por el fabricante en la homologación de tipo y que define las características constructivas del vehículo.
F.1.1	Masa máxima en carga técnicamente admisible en cada eje 1º/2º/3º/... Se consignará la masa técnica máxima admisible, declarada, en su caso, por el fabricante



	en la homologación de tipo y que define las características constructivas del vehículo para los ejes de que disponga el vehículo separados por /.
F.1.5	Masa máxima en carga técnicamente admisible en 5ª rueda o pivote de acoplamiento. -Se consignará la masa técnica máxima admisible declarada para la quinta rueda ó pivote de acoplamiento en su caso, por el fabricante
F.2	Masa máxima en carga admisible del vehículo en circulación (MMA) -Se consignará el valor de la masa máx. Autorizada del vehículo, declarada, en su caso, por el fabricante.
F.2.1	Masa máxima autorizada en cada eje 1º/2º/3º/ Se consignará el valor de la masa máxima autorizada por eje declarada en su caso por el fabricante separado por una /.
F.3	Masa Máxima Técnicamente admisible del conjunto (MMTAC). -Se consignará la MMTAC que se corresponderá con lo indicado en la homologación de tipo.
F.3.1	Masa Máxima autorizada del Conjunto (MMC). -Masa máxima en carga admisible de la combinación en circulación en España
F.4	Altura total. -Se consignará la altura del vehículo en vacío. No aplicable en el caso de vehículos de categoría N2 y N3.
F.5	Anchura total. -Se consignará la anchura máxima real. Nunca será superior a la máxima reglamentaria, y se corresponderá con lo indicado en la homologación de tipo.
F.5.1	Anchura máxima carrozable. -Se consignará la anchura máxima prevista por el fabricante (no la real del bastidor). Nunca será superior a la máxima reglamentaria ni a la contenida en la homologación de tipo.
F.6	Longitud total. -Se consignará en milímetros la longitud máxima real del vehículo. Nunca será superior a la máxima señalada en la reglamentación vigente ni en su caso, a la máxima indicada en la homologación de tipo.
F.6.1	Longitud máxima carrozable. -Se consignará la longitud máxima prevista por el fabricante para el vehículo completado, no la real del bastidor.
F.7	Vía anterior. -Se consignarán las vías máximas del eje delantero, considerando eje delantero al primero, y no teniendo en cuenta los intermedios, si los hay. En el caso de anchos de vía opcionales, se podrá consignar en el apartado de opciones. Deberá coincidir con los valores indicados en la homologación de tipo. No aplicable en el caso de vehículos de categorías N2 y N3.
F.7.1	Vía posterior. -Se consignarán las vías máximas del eje trasera, considerando eje trasero al último, y no teniendo en cuenta los intermedios, si los hay. En el caso de anchos de vía opcionales, se podrá consignar en el apartado de opciones. Deberá coincidir con los valores indicados en la homologación de tipo. No aplicable en el caso de vehículos de categorías N2 y N3.
F.8	Voladizo posterior. -Se consignará el voladizo posterior real. No deberá exceder, en su caso, los valores indicados en la homologación de tipo. No aplicable en el caso de



	vehículos de categoría M1 y en los vehículos completos y completados de categoría N1.
F.8.1	Voladizo máximo posterior carrozable. -Se consignará la longitud del voladizo máximo posterior previsto por el fabricante para el vehículo carrozado, no el real del bastidor, según lo contenido en la homologación de tipo.
G	Masa en orden de marcha (MOM). -Masa del vehículo en circulación con carrocería y con dispositivo de acoplamiento en caso de ser un vehículo tractor distinto de categoría M1, es decir con su equipo fijo autorizado, con conductor y sin pasajeros ni carga, y con su dotación completa de fluido de refrigeración, combustible, lubricante, rueda de repuesto y herramientas (Tara + 75 kg). Según definición de la directiva 92/21/CE. Respecto a los vehículos pertenecientes a la categoría M1, N1, O1, O2 o M2 con un peso inferior a 3,5 toneladas, la masa real podrá variar en un 5 % respecto a la masa que figura en esta entrada. La variación será del 3 % para las demás categorías de vehículos.
	Masa en orden de marcha (MOM) vehículos categoría L: Según se define en las notas explicativas de la parte II, apéndice 3, anexo 2.
G.1	Masa en vacío para vehículos categoría L: Según se define en las notas explicativas de la parte II, apéndice 3, anexo 2.
G.2	Masa Mínima admisible del vehículo completado. Masa mínima del vehículo completado declarada por el fabricante en caso de un vehículo incompleto.
J	Categoría del vehículo. -Según se define en las directivas marco o en el género establecido en este real decreto. Si el vehículo no está encuadrado en ninguna categoría p.e Quad, ATV, se consignará de esta forma.
J.1	Carrocería del vehículo. Se consignará el tipo de carrocería para vehículos de las categorías M, N y O, según se especifica en la Directiva 2007/46/CE, correspondiente a la categoría. Para vehículos especiales: designación conforme al anexo II, sección 5 de la Directiva 2007/46/CE.
J.2	Clase. Sólo aplicable para vehículos de las categorías M2 y M3. Se consignará la clase, de acuerdo con lo especificado en el Reglamento CEPE/ONU 36, 52, 107 ó Directiva 2001/85/CE.
J.3	Volumen de bodegas. -Este punto sólo debe anotarse en el caso de M2 y M3.
K	Número de homologación del vehículo de base (completo ó incompleto). -Se anotará la contraseña de homologación del vehículo. En el caso de tarjetas tipo A, se anotarán las contraseñas de homologación que posea.
K.1	Número de homologación del vehículo completado. -Se anotará la contraseña de homologación del vehículo completado
K.2	Número de certificado de la Tarjeta ITV del vehículo de base. -Se indicará el número de certificado de la tarjeta ITV del vehículo base.



L	Nº de ejes y ruedas.- Según reglamentación vigente.
L.0	Nº y posición de ejes con ruedas gemelas
L.1	Ejes motrices. Se consignaran el número, posición e interconexión
L.2	Dimensiones de los neumáticos.- Se consignarán el número de ruedas del vehículo y las dimensiones de los neumáticos, el índice de capacidad mínima de carga y el código de categoría de velocidad mínima, tanto para los neumáticos de uso normal, nieve o especiales. Los neumáticos deberán coincidir con los consignados en la homologación de tipo. En el caso de eje de ruedas gemelas, se contabilizará como cuatro el número de ruedas por eje. No se contemplan los neumáticos de repuesto. Se podrá consignar la denominación completa del neumático y las especificaciones técnicas de la llanta. Los opcionales se anotaran en Observaciones
M.1	Distancia entre ejes 1º-2º, 2º-3º,...- Se consignará la distancia entre ejes, indicada, en la correspondiente homologación de tipo. En el caso de que sean diferentes según el lado, se pondrán separadas por un guión.
M.4	Distancia entre 5ª rueda ó pivote de acoplamiento y último eje.- Se consignarán las distancias máxima y mínima entre la quinta rueda de acoplamiento del semirremolque y el último eje, en caso de 5ª rueda ajustable ó la distancia entre el pivote de acoplamiento y el último eje en caso de semirremolque, en todos los casos si el vehículo ha sido homologado de tipo con la quinta rueda incluida. En su ausencia se pondrá una raya.
O.1	Masa remolcable con frenos. Se consignará en su caso el 50% de la masa en vacío del vehículo tractor.
	Masa máxima remolcable técnicamente admisible del vehículo de motor en caso de:
O.1.1	Barra de tracción
O.1.2	Semirremolque
O.1.3	Remolque eje central.
O.1.4	Remolque sin frenos
O.2.1	Masa máxima remolcable técnicamente admisible con frenos mecánicos
O.2.2	Masa máxima remolcable técnicamente admisible con frenos de inercia
O.2.3	Masa máxima remolcable técnicamente admisible con frenos hidráulicos o neumáticos
O.3	Tipo de freno de servicio
P.1	Cilindrada.- Se consignará la cilindrada total.
P.1.1	Número y disposición de los cilindros.- Se consignará el número y disposición de los de cilindros del motor



P.2	Potencia del motor. -Se consignará la potencia neta máxima o, en su caso, potencia nominal. En el caso de los vehículos eléctricos híbridos, indique ambas potencias.
P.2.1	Potencia fiscal. -Se consignará con dos decimales en CVF, resultante de aplicar la expresión correspondiente del Reglamento General de Vehículos.
P.3	Tipo de combustible o fuente de energía. -Se consignará una "G" para gasolina, "D" para Diesel, "E" para Eléctrico, "GLP" para Gas Licuado del Petróleo (en los mixtos se pondrán los dos combustibles), "GNC" para gas natural comprimido y "GNL" para gas natural licuado, "H" para hidrógeno, "BM" Biometanol, "ET" Etanol, "BD" Biodiesel.
P.5	Código de identificación del motor. -Se consignará el código de identificación del motor asignado por el fabricante.
P.5.1	Fabricante ó marca del motor. -Se consignará la marca correspondiente
Q	Relación potencia/masa. Se consignará la potencia neta máxima /masa del vehículo en orden de marcha
R	Color. -Sólo aplicable a M1. Indíquese las dos primeras letras ó texto completo del color o colores básicos siguientes: blanco, amarillo, naranja, rojo, púrpura/violeta, azul, verde, gris, marrón o negro. En caso de varios colores: multicolor
S.1	Número de plazas de asiento. -Se consignará el número máximo de plazas de asiento incluido el conductor para las que haya sido homologado el vehículo.
	Número de asientos ó sillines: Se consignará el número máximo de plazas posibles según cinturones de seguridad (esc) instalados y carga útil del vehículo.
S.1.1	Cinturones de seguridad. Se consignará el número de cinturones de seguridad. (si procede)
S.2	Nº de plazas de pie (en su caso). -Este punto sólo debe consignarse en el caso de M2 y M3. Se indicará el número de plazas de pie, de acuerdo con lo especificado en el Reglamento CEPE/ONU 36, 52, 107 ó respecto a la Directiva 2001/85/CE.
T	Velocidad máxima. -Se consignará la velocidad máxima l.
U.1	Nivel sonoro en parado. -Se indicará el valor en dB(A), que deberá corresponder con lo indicado en la homologación de tipo del vehículo.
U.2	Velocidad del motor a la que se mide el nivel sonoro avehículo parado. -Se indicará el valor en min-1 a la que se mide el nivel sonoro en parado, que deberá corresponder con lo indicado en la homologación de tipo.
V.7	Emisiones de CO2. -Si procede sólo para M1 y N1. Se indicará el valor de CO mixto, según la homologación de tipo. En el caso de vehículos multi fuel se consignará el dato de menor valor homologado.
	Emisiones de CO2. Si procede para vehículos categorías L, se indicará el valor en g/km según el Reglamento Mundial nº 2

V.8	Emisiones de CO. Se consignará el valor de CO, del valor de ensayo tipo II de la directiva de emisiones aplicable.
V.9	Nivel de emisiones. -Se consignará el nivel de emisiones del motor que aparece en la homologación de tipo. (si procede).
Z	Año y Número de orden de la serie corta. -Si procede, se indicará el número secuencial entre 1 y el límite asignado en el cuadro del anexo XII de la Directiva 2007/46/CE. Formato de entrada: XXXX / XXXX
(1)	Código pdf 417. Código bidireccional estándar que contiene todos los datos del anverso de la tarjeta ITV. Se podrán generar nuevos códigos pdf adicionales con los datos de reformas, o adicionales en observaciones y modificaciones de los datos de características.
	Número de serie: En las tarjetas tipo A, AT, AR, y AL se efectuará de acuerdo con las indicaciones de la Comunidad Autónoma; en el resto se efectuará por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
	Observaciones: Se anotaran las posibles observaciones que afecten al vehículo.
	Opciones incluidas en la homologación de tipo: se consignarán las opciones incluidas en la homologación de tipo que se hayan instalado en el vehículo antes de la emisión de la tarjeta ITV, y sólo éstas.
	Reformas/diligencia de venta: Se consignarán las diligencias correspondientes a las reformas legalizadas en el vehículo y recogidas en la reglamentación específica. En la copia de la Jefatura Provincial de Tráfico se anotará la diligencia de venta.

ANEXO II

CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN LA TARJETA ITV

Los tipos de los vehículos están definidos por una cifra de 4 dígitos (0000)

- **00** Por su construcción

Las 2 primeras cifras

- **00** Por su utilización

Las 2 últimas cifras

El caso más habitual es el vehículo turismo destinado a uso particular que tendría el nº 10 00

Así aparece la clasificación del vehículo en los distintos tipos de tarjeta ITV



C. N.º de Matrícula: 2. P.º de Matrícula: 2000 - SAN FERNANDO DE HENARES (Madrid)		N.º CERTIFICADO	
Clasificación del vehículo:		1 0 0 0 - TURISMO	
Marca: ROVER	Clase:	Altura total (mm): 1.394	
Tipo: RT		Anchura total (mm): 1.696	
Variante: LM		Vía anterior/posterior (mm): 1475/1465	
Denominación comercial:		Longitud total (mm): 4.517	
Tara (kg): 1.155		Voladizo posterior (mm): 1.047	
MTM/MMA (kg): 1.640		Distancia eje 1-2 (mm): 2.620	
MTM/MMA 2º E (kg): 845		Distancia eje 2-3 (mm):	
MTM/MMA 3º E (kg): 840		Distancia eje 3-4 (mm):	
MTM/MMA 4º E (kg):		Distancia eje 4-5 (mm):	
MTM/MMA 5º E (kg):		Motor: Marca: ROVER	
MTM/MMA 6º E (kg):		Tipo: G-16K4F	
MTM/MMA 7º E (kg):		Cilindrada (cm³): 4/1588	
MTM/MMA 8º E (kg):		Potencia (kW): 11.59/80	
MTM/MMA 9º E (kg):			
MTM/MMA 10º E (kg):			
MTM/MMA 11º E (kg):			
MTM/MMA 12º E (kg):			
MTM/MMA 13º E (kg):			
MTM/MMA 14º E (kg):			
MTM/MMA 15º E (kg):			
MTM/MMA 16º E (kg):			
MTM/MMA 17º E (kg):			
MTM/MMA 18º E (kg):			
MTM/MMA 19º E (kg):			
MTM/MMA 20º E (kg):			
MTM/MMA 21º E (kg):			
MTM/MMA 22º E (kg):			
MTM/MMA 23º E (kg):			
MTM/MMA 24º E (kg):			
MTM/MMA 25º E (kg):			
MTM/MMA 26º E (kg):			
MTM/MMA 27º E (kg):			
MTM/MMA 28º E (kg):			
MTM/MMA 29º E (kg):			
MTM/MMA 30º E (kg):			
MTM/MMA 31º E (kg):			
MTM/MMA 32º E (kg):			
MTM/MMA 33º E (kg):			
MTM/MMA 34º E (kg):			
MTM/MMA 35º E (kg):			
MTM/MMA 36º E (kg):			
MTM/MMA 37º E (kg):			
MTM/MMA 38º E (kg):			
MTM/MMA 39º E (kg):			
MTM/MMA 40º E (kg):			
MTM/MMA 41º E (kg):			
MTM/MMA 42º E (kg):			
MTM/MMA 43º E (kg):			
MTM/MMA 44º E (kg):			
MTM/MMA 45º E (kg):			
MTM/MMA 46º E (kg):			
MTM/MMA 47º E (kg):			
MTM/MMA 48º E (kg):			
MTM/MMA 49º E (kg):			
MTM/MMA 50º E (kg):			
MTM/MMA 51º E (kg):			
MTM/MMA 52º E (kg):			
MTM/MMA 53º E (kg):			
MTM/MMA 54º E (kg):			
MTM/MMA 55º E (kg):			
MTM/MMA 56º E (kg):			
MTM/MMA 57º E (kg):			
MTM/MMA 58º E (kg):			
MTM/MMA 59º E (kg):			
MTM/MMA 60º E (kg):			
MTM/MMA 61º E (kg):			
MTM/MMA 62º E (kg):			
MTM/MMA 63º E (kg):			
MTM/MMA 64º E (kg):			
MTM/MMA 65º E (kg):			
MTM/MMA 66º E (kg):			
MTM/MMA 67º E (kg):			
MTM/MMA 68º E (kg):			
MTM/MMA 69º E (kg):			
MTM/MMA 70º E (kg):			
MTM/MMA 71º E (kg):			
MTM/MMA 72º E (kg):			
MTM/MMA 73º E (kg):			
MTM/MMA 74º E (kg):			
MTM/MMA 75º E (kg):			
MTM/MMA 76º E (kg):			
MTM/MMA 77º E (kg):			
MTM/MMA 78º E (kg):			
MTM/MMA 79º E (kg):			
MTM/MMA 80º E (kg):			
MTM/MMA 81º E (kg):			
MTM/MMA 82º E (kg):			
MTM/MMA 83º E (kg):			
MTM/MMA 84º E (kg):			
MTM/MMA 85º E (kg):			
MTM/MMA 86º E (kg):			
MTM/MMA 87º E (kg):			
MTM/MMA 88º E (kg):			
MTM/MMA 89º E (kg):			
MTM/MMA 90º E (kg):			
MTM/MMA 91º E (kg):			
MTM/MMA 92º E (kg):			
MTM/MMA 93º E (kg):			
MTM/MMA 94º E (kg):			
MTM/MMA 95º E (kg):			
MTM/MMA 96º E (kg):			
MTM/MMA 97º E (kg):			
MTM/MMA 98º E (kg):			
MTM/MMA 99º E (kg):			
MTM/MMA 100º E (kg):			
MTM/MMA 101º E (kg):			
MTM/MMA 102º E (kg):			
MTM/MMA 103º E (kg):			
MTM/MMA 104º E (kg):			
MTM/MMA 105º E (kg):			
MTM/MMA 106º E (kg):			
MTM/MMA 107º E (kg):			
MTM/MMA 108º E (kg):			
MTM/MMA 109º E (kg):			
MTM/MMA 110º E (kg):			
MTM/MMA 111º E (kg):			
MTM/MMA 112º E (kg):			
MTM/MMA 113º E (kg):			
MTM/MMA 114º E (kg):			
MTM/MMA 115º E (kg):			
MTM/MMA 116º E (kg):			
MTM/MMA 117º E (kg):			
MTM/MMA 118º E (kg):			
MTM/MMA 119º E (kg):			
MTM/MMA 120º E (kg):			
MTM/MMA 121º E (kg):			
MTM/MMA 122º E (kg):			
MTM/MMA 123º E (kg):			
MTM/MMA 124º E (kg):			
MTM/MMA 125º E (kg):			
MTM/MMA 126º E (kg):			
MTM/MMA 127º E (kg):			
MTM/MMA 128º E (kg):			
MTM/MMA 129º E (kg):			
MTM/MMA 130º E (kg):			
MTM/MMA 131º E (kg):			
MTM/MMA 132º E (kg):			
MTM/MMA 133º E (kg):			
MTM/MMA 134º E (kg):			
MTM/MMA 135º E (kg):			
MTM/MMA 136º E (kg):			
MTM/MMA 137º E (kg):			
MTM/MMA 138º E (kg):			
MTM/MMA 139º E (kg):			
MTM/MMA 140º E (kg):			
MTM/MMA 141º E (kg):			
MTM/MMA 142º E (kg):			
MTM/MMA 143º E (kg):			
MTM/MMA 144º E (kg):			
MTM/MMA 145º E (kg):			
MTM/MMA 146º E (kg):			
MTM/MMA 147º E (kg):			
MTM/MMA 148º E (kg):			
MTM/MMA 149º E (kg):			
MTM/MMA 150º E (kg):			
MTM/MMA 151º E (kg):			
MTM/MMA 152º E (kg):			
MTM/MMA 153º E (kg):			
MTM/MMA 154º E (kg):			
MTM/MMA 155º E (kg):			
MTM/MMA 156º E (kg):			
MTM/MMA 157º E (kg):			
MTM/MMA 158º E (kg):			
MTM/MMA 159º E (kg):			
MTM/MMA 160º E (kg):			
MTM/MMA 161º E (kg):			
MTM/MMA 162º E (kg):			
MTM/MMA 163º E (kg):			
MTM/MMA 164º E (kg):			
MTM/MMA 165º E (kg):			
MTM/MMA 166º E (kg):			
MTM/MMA 167º E (kg):			
MTM/MMA 168º E (kg):			
MTM/MMA 169º E (kg):			
MTM/MMA 170º E (kg):			
MTM/MMA 171º E (kg):			
MTM/MMA 172º E (kg):			
MTM/MMA 173º E (kg):			
MTM/MMA 174º E (kg):			
MTM/MMA 175º E (kg):			
MTM/MMA 176º E (kg):			
MTM/MMA 177º E (kg):			
MTM/MMA 178º E (kg):			
MTM/MMA 179º E (kg):			
MTM/MMA 180º E (kg):			
MTM/MMA 181º E (kg):			
MTM/MMA 182º E (kg):			
MTM/MMA 183º E (kg):			
MTM/MMA 184º E (kg):			
MTM/MMA 185º E (kg):			
MTM/MMA 186º E (kg):			
MTM/MMA 187º E (kg):			
MTM/MMA 188º E (kg):			
MTM/MMA 189º E (kg):			
MTM/MMA 190º E (kg):			
MTM/MMA 191º E (kg):			
MTM/MMA 192º E (kg):			
MTM/MMA 193º E (kg):			
MTM/MMA 194º E (kg):			
MTM/MMA 195º E (kg):			
MTM/MMA 196º E (kg):			
MTM/MMA 197º E (kg):			
MTM/MMA 198º E (kg):			
MTM/MMA 199º E (kg):			
MTM/MMA 200º E (kg):			
MTM/MMA 201º E (kg):			
MTM/MMA 202º E (kg):			
MTM/MMA 203º E (kg):			
MTM/MMA 204º E (kg):			
MTM/MMA 205º E (kg):			
MTM/MMA 206º E (kg):			
MTM/MMA 207º E (kg):			
MTM/MMA 208º E (kg):			
MTM/MMA 209º E (kg):			
MTM/MMA 210º E (kg):			
MTM/MMA 211º E (kg):			
MTM/MMA 212º E (kg):			
MTM/MMA 213º E (kg):			
MTM/MMA 214º E (kg):			
MTM/MMA 215º E (kg):			
MTM/MMA 216º E (kg):			
MTM/MMA 217º E (kg):			
MTM/MMA 218º E (kg):			
MTM/MMA 219º E (kg):			
MTM/MMA 220º E (kg):			
MTM/MMA 221º E (kg):			
MTM/MMA 222º E (kg):			
MTM/MMA 223º E (kg):			
MTM/MMA 224º E (kg):			
MTM/MMA 225º E (kg):			
MTM/MMA 226º E (kg):			
MTM/MMA 227º E (kg):			
MTM/MMA 228º E (kg):			
MTM/MMA 229º E (kg):			
MTM/MMA 230º E (kg):			
MTM/MMA 231º E (kg):			
MTM/MMA 232º E (kg):			
MTM/MMA 233º E (kg):			
MTM/MMA 234º E (kg):			
MTM/MMA 235º E (kg):			
MTM/MMA 236º E (kg):			
MTM/MMA 237º E (kg):			
MTM/MMA 238º E (kg):			
MTM/MMA 239º E (kg):			
MTM/MMA 240º E (kg):			
MTM/MMA 241º E (kg):			
MTM/MMA 242º E (kg):			
MTM/MMA 243º E (kg):			
MTM/MMA 244º E (kg):			
MTM/MMA 245º E (kg):			
MTM/MMA 246º E (kg):			
MTM/MMA 247º E (kg):			
MTM/MMA 248º E (kg):			
MTM/MMA 249º E (kg):			
MTM/MMA 250º E (kg):			
MTM/MMA 251º E (kg):			
MTM/MMA 252º E (kg):			
MTM/MMA 253º E (kg):			
MTM/MMA 254º E (kg):			
MTM/MMA 255º E (kg):			
MTM/MMA 256º E (kg):			
MTM/MMA 257º E (kg):			
MTM/MMA 258º E (kg):			
MTM/MMA 259º E (kg):			
MTM/MMA 260º E (kg):			
MTM/MMA 261º E (kg):			
MTM/MMA 262º E (kg):			
MTM/MMA 263º E (kg):			
MTM/MMA 264º E (kg):			
MTM/MMA 265º E (kg):			
MTM/MMA 266º E (kg):			
MTM/MMA 267º E (kg):			
MTM/MMA 268º E (kg):			
MTM/MMA 269º E (kg):			
MTM/MMA 270º E (kg):			
MTM/MMA 271º E (kg):			
MTM/MMA 272º E (kg):			
MTM/MMA 273º E (kg):			
MTM/MMA 274º E (kg):			
MTM/MMA 275º E (kg):			
MTM/MMA 276º E (kg):			
MTM/MMA 277º E (kg):			
MTM/MMA 278º E (kg):			
MTM/MMA 279º E (kg):			
MTM/MMA 280º E (kg):			
MTM/MMA 281º E (kg):			
MTM/MMA 282º E (kg):			
MTM/MMA 283º E (kg):			
MTM/MMA 284º E (kg):			
MTM/MMA 285º E (kg):			
MTM/MMA 286º E (kg):			
MTM/MMA 287º E (kg):			
MTM/MMA 288º E (kg):			
MTM/MMA 289º E (kg):			
MTM/MMA 290º E (kg):			
MTM/MMA 291º E (kg):			
MTM/MMA 292º E (kg):			
MTM/MMA 293º E (kg):			
MTM/MMA 294º E (kg):			
MTM/MMA 295º E (kg):			
MTM/MMA 296º E (kg):			
MTM/MMA 297º E (kg):			
MTM/MMA 298º E (kg):			
MTM/MMA 299º E (kg):			
MTM/MMA 300º E (kg):			
MTM/MMA 301º E (kg):			
MTM/MMA 302º E (kg):			
MTM/MMA 303º E (kg):			
MTM/MMA 304º E (kg):			
MTM/MMA 305º E (kg):			
MTM/MMA 306º E (kg):			



Automóvil de dos ruedas o con sidecar.

05 Motocarro

Vehículo de tres ruedas dotado de caja o plataforma para el transporte de cosas.

06 Automóvil de tres ruedas

Vehículo de tres ruedas y cuatriciclos.

10 Turismo

Automóvil distinto de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta 9 plazas, incluido el conductor.

11 Autobús o autocar MMA < = 3.500 Kg

Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg.

12 Autobús o autocar MMA <3.500 kg

Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autorizada excede de 3.500 kg.

13 Autobús o autocar articulado

El compuesto por dos secciones rígidas unidas por otra articulada que las comunica.

14 Autobús o autocar mixto

El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente.

15 Trolebús

Automóvil destinado al transporte de personas con capacidad para 10, o más plazas, incluido el conductor, accionado por motor eléctrico con toma de corriente por trole, que circula por carriles.

16 Autobús o autocar de dos pisos

Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.

20 Camión MMA < = 3.500 Kg

El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg.

21 Camión 3.500 kg < = 12.000 kg

El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada es superior a 3.500 kg. e igual o inferior a 12.000 kg.

22 Camión MMA > 12.000 kg

El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada sea superior a 12.000 kg.

23 Tractocamión

Automóvil para realizar principalmente el arrastre de un semirremolque.

24 Furgón/Furgoneta < = 3.500 Kg

Automóvil destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg



25 Furgón 3.500 kg < = 12.000 kg

Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, con masa máxima autorizada superior a 3.500 kg e igual o inferior a 12.000 kg.

26 Furgón MMA > 12.000 kg

Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada sea superior a 12.000 kg.

30 Derivado de turismo

Vehículo automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.

31 Vehículo mixto adaptable

Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

32 Auto-caravana < = 3.500 kg

Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.

33 Auto-caravana MMA > 3.500 kg

Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.

40 Remolque y semirremolque ligero MMA < = 750 kg

Aquellos cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.

41 Remolque y semirremolque 750 kg < MMA < = 3.500 kg

Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg e igual o inferior a 3.500 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.

42 Remolque y semirremolque 3.500 kg < MMA < = 10.000 kg

Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg e igual o inferior a 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.

43 Remolque y semirremolque MMA > 10.000 kg

Aquellos cuya masa máxima autorizada exceda de 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.

50 Tractor agrícola

Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar aperos, maquinaria o remolques agrícolas.



51 Motocultor

Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden también ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un aparato o bastidor auxiliar con ruedas.

52 Portador

Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.

53 Tractocarro

Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.

54 Remolque agrícola

Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se incluyen en esta definición a los semirremolques agrícolas

55 Máquina agrícola automotriz

Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.

56 Máquina agrícola remolcada

Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas, y que, para trasladarse y maniobrar debe ser arrastrado o empujado por un tractor, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y contruidos para efectuar trabajos de preparación de terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos a los efectos de este Reglamento, así como también el resto de maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kg de masa.

60 Tractor de obras

Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.

61 Máquina de obras automotriz

Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.

62 Máquina de obras remolcada

Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.

63 Tractor de servicios

Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.

64 Máquina de servicios automotriz

Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.



65 Máquina de servicios remolcada

Vehículo especial, concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.

70 Militares

80 Tren turístico

Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico.

B) CLASIFICACIÓN POR CRITERIOS DE UTILIZACIÓN

(segundo grupo de cifras)

00 Sin especificar

(Instrucción: se aplicará esta clave cuando el elemento a clasificar no esté encuadrado en ninguna de las clasificaciones siguientes.)

01 Personas de movilidad reducida

Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona con algún defecto o incapacidad físicos.

02 Familiar

Versión de un tipo de turismo en el que se ha aumentado el volumen destinado al equipaje con el fin de aumentar su capacidad o colocar una tercera fila de asientos.

03 Escolar

Vehículo destinado exclusivamente para el transporte de escolares.

04 Escolar no exclusivo

Vehículo para el transporte escolar, aunque no con exclusividad.

05 Escuela de conductores

Automóvil destinado a las prácticas de conducción.

06 Urbano

Vehículo concebido y equipado para transporte urbano y suburbano; los vehículos de esta clase tienen asientos y plazas destinadas para viajeros de a pie y están acondicionados para permitir los desplazamientos de los viajeros en razón de sus frecuentes paradas.

07 Corto recorrido

Vehículo concebido y equipado para transporte interurbano; estos vehículos no disponen de plazas destinadas especialmente para viajeros de a pie, pero pueden transportar este tipo de viajeros en cortos recorridos en el pasillo de circulación.

08 Largo recorrido

Vehículo concebido y equipado para viajes a gran distancia; estos vehículos están acondicionados en forma que se asegura la comodidad de los viajeros sentados, y no transportan viajeros de pie.

09 Derivado de camión

Versión de un camión especialmente equipado para el transporte de personas hasta un máximo de nueve, incluido el conductor.



10 Plataforma

Vehículo destinado al transporte de mercancías sobre una superficie plana sin protecciones laterales.

11 Caja abierta

Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo abierto por la parte superior. Los laterales podrán ser abatibles o fijos.

12 Porta-contenedores

Vehículo construido para el transporte de contenedores mediante dispositivos expresamente adecuados para la sujeción de éstos.

13 Jaula

Vehículo especialmente adaptado para el transporte de animales vivos.

14 Botellero

Vehículo especialmente adaptado para transporte de botellas o bombonas.

15 Porta-vehículos

Vehículo especialmente adaptado para transporte de otro u otros vehículos.

16 Silo

Vehículo concebido especialmente para el transporte de materias sólidas, pulverulentas o granulosas en depósito cerrado y con o sin medios auxiliares para su carga o descarga.

17 Basculante

Vehículo provisto de mecanismo que permita llevar y/o girar la caja para realizar la descarga lateral o trasera.

18 Dumper

Camión basculante de construcción muy reforzada, de gran maniobrabilidad y apto para todo terreno.

19 Batería de recipientes

Vehículo destinado al transporte de carga en un grupo de recipientes fijos con sistema de conexión entre ellos (ver ADR).

20 Caja cerrada

Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado.

21 Capitoné

Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado, acolchado o adaptado especialmente en su interior.

22 Blindado

Vehículo destinado al transporte de personas y/o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente mediante un blindaje.



23 Isotermo

Vehículo cuya caja está construida con paredes aislantes, con inclusión de puertas, piso y techo, las cuales permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la caja.

24 Refrigerante

Vehículo isotermo que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción» permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla.

25 Frigorífico

Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.

26 Calorífico

Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después a un valor prácticamente constante.

27 Cisterna

Vehículo destinado al transporte a granel de líquidos o de gases licuados.

28 Cisterna isoterma

Cisterna construida con paredes aislantes que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior.

29 Cisterna refrigerante

Cisterna isoterma que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla.

30 Cisterna frigorífica

Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.

31 Cisterna calorífica

Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después a un valor prácticamente constante.

32 Góndola

Vehículo cuya plataforma de carga tiene una altura muy reducida.

33 Todo terreno

Automóvil dotado de tracción a dos o más ejes, especialmente dispuesto para circulación en terrenos difíciles, con transporte simultáneo de personas y mercancías, pudiéndose sustituir la carga, eventualmente, parcial o totalmente, por personas, mediante la adición de asientos, especialmente diseñados para tal fin.



40 Taxi

Turismo destinado al servicio público de viajeros y provisto de aparato taxímetro.

41 Alquiler

Automóvil destinado al servicio público sin licencia municipal.

42 Autoturismo

Turismo destinado al servicio público de viajeros con licencia municipal, excluido el taxi.

43 Ambulancia

Automóvil acondicionado para el transporte idóneo de personas enfermas o accidentadas.

44 Servicio médico

Vehículo acondicionado para funciones sanitarias (análisis, radioscopia, urgencias, etc.).

45 Funerario

Vehículo especialmente acondicionado para el transporte de cadáveres.

46 Bomberos

Vehículo destinado al Servicio de los Cuerpos de Bomberos.

47 RTV

Vehículo especialmente acondicionado para emisoras de radio y/o televisión.

48 Vivienda

Vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.

49 Taller o laboratorio

Vehículo acondicionado para el transporte de herramientas y piezas de recambio que permiten efectuar reparaciones.

50 Biblioteca

Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros.

51 Tienda

Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para la venta de artículos.

52 Exposición u oficinas

Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para su uso como exposición u oficinas.

53 Grúa de arrastre

Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo.

54 Grúa de elevación

Vehículo provisto de dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas. (No incluye los vehículos con dispositivos de autocarga.)

55 Basurero

Vehículo especialmente construido para el transporte y tratamiento de desechos urbanos.



56 Hormigonera

Vehículo especialmente construido para el transporte de los elementos constitutivos del hormigón, pudiendo efectuar su mezcla durante el transporte.

58 Vehículo para ferias

Vehículos adaptados para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.

59 Estación transformadora móvil

Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.

60 Extractor de fangos

Vehículo dotado de una bomba de absorción para la limpieza de pozos negros y alcantarillas.

61 Autobomba

Vehículo equipado con una autobomba de presión para movimiento de materiales fluidificados.

62 Grupo electrógeno

Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.

63 Compresor

Vehículo destinado a producir aire comprimido y transmitirlo a diversas herramientas o a locales con ambiente enrarecido.

64 Carretilla transportadora elevadora

Vehículo provisto de pequeña grúa u horquilla-plataforma para transportar o elevar pequeñas cargas en recorridos generalmente cortos.

65 Barredora

Vehículo para barrer carreteras y calles de poblaciones.

66 Bomba de hormigonar

Vehículo autobomba especialmente diseñado para movimiento de hormigón fluido.

67 Perforadora

Vehículo destinado a realizar perforaciones profundas en la tierra.

68 Excavadora

Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.

69 Retroexcavadora

Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque hacia la máquina, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.

70 Cargadora

Vehículo especialmente diseñado para el desmonte del terreno y para la recogida de materiales sueltos, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura no giratoria en plano horizontal.

71 Cargadora retro-excavadora

Vehículo provisto de cuchara cargadora en su parte delantera y de otra retroexcavadora en su parte posterior.



72 Traílla

Vehículo que arranca, recoge, traslada y extiende tierras. Si es autopropulsado, es mototraílla.

73 Niveladora

Vehículo que se utiliza para configurar toda clase de perfiles y extender el material arrancado o depositado. Si es autopropulsado, es motoniveladora.

74 Compactador vibratorio

Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales mediante su peso y vibración.

75 Compactador estático

Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales exclusivamente mediante su peso.

76 Riego asfáltico

Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diversos pavimentos betún asfáltico fluidificado.

77 Pintabandas

Vehículo usado para realizar líneas de señalizaciones y prescripciones en el suelo.

78 Quitanieves

Vehículo de motor destinado exclusivamente a retirar la nieve de las calzadas y caminos.

ANEXO III

CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN FUNCIÓN DE SU GRADO DE ACABADO

Vehículo de base: Aquellos que se utilizan en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico. Por ejemplo, los chasis-cabina pendientes de carrozar que no están autorizados todavía a circular.

Vehículo incompleto: Todos los que deban pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes.

Vehículo completado: Producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos. El mejor ejemplo son los chasis-cabina una vez carrozados y con todos sus elementos.

Vehículo completo: Aquel que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes y que son la mayoría de los que se encuentran circulando.

Los distintos tipos de tarjeta se dividen según esta clasificación y según el emisor existiendo varios grupos:



Grupo A: Emitidas por la administración a través de la ITV para vehículos completos o completados.

Grupo B: Emitidas por el fabricante para vehículos completos.

Grupo C: Emitidas por el fabricante para vehículos incompletos.

Grupo D: Emitidas por el fabricante para vehículos completados.

Por otro lado, cada grupo se divide en 3 diferentes tipos:

A, B, C y D: Fichas para vehículos de categoría M, N y O.

AT, BT, CT y DT: Fichas para vehículos agrícolas o de obras y servicios.

AR, BR, CR, DR: Fichas para remolques agrícolas o de obras y servicios y máquinas remolcadas agrícolas o de obras y servicios.

AL, BL, CL, DL: Fichas para vehículos de categoría L (motocicletas, cuadriciclos, quads..)