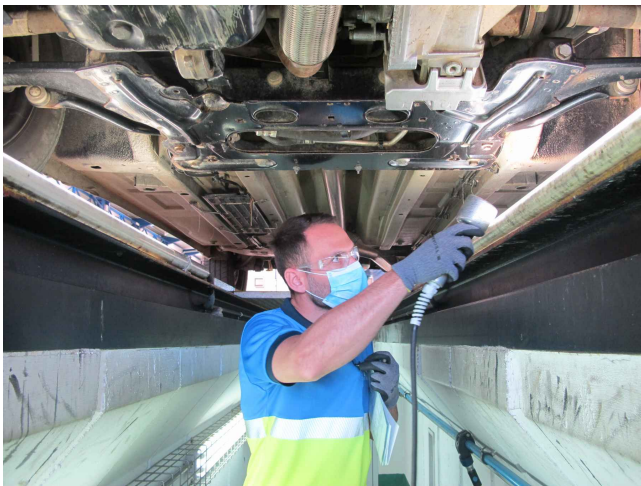


## Entra en vigor el nuevo Manual de Procedimiento de Inspección en las estaciones ITV

La nueva versión, vigente desde el 1 de junio, trae novedades tanto en la realización de algunas pruebas como en la catalogación de determinados defectos

### Redacción

Martes 1 de junio de 2021 - 18:34



La versión 7.5.0 del Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones de ITV, editado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, entra en vigor este martes en todas las estaciones ITV del territorio nacional.

Esta nueva revisión, primera que se publica desde mayo de 2020, mantiene la adaptación de los procedimientos de inspección a las recomendaciones sanitarias para limitar los contagios de la COVID-19. Por tanto, el inspector sigue sin acceder al interior del vehículo, salvo en casos excepcionales.

En este nuevo Manual se especifican los procesos de inspección que debe llevar a cabo el personal inspector en las estaciones ITV. Una de las principales novedades afecta al defecto del funcionamiento del ABS (sistema antibloqueo de frenos), que pasa a ser grave en los vehículos donde no es obligatorio llevarlo. Es decir, si la señal óptica de aviso de fallo permanece encendida en un vehículo que no está obligado a llevarla, a partir de ahora será considerado como un defecto grave. Hasta la fecha era considerado como un defecto leve y no era motivo de rechazo.

La nueva versión trae consigo cambios tanto en la realización de algunas pruebas como en la catalogación de determinados defectos. En el caso del cuentakilómetros, por ejemplo, se considerará defecto grave no sólo cuando no sea posible identificar el número de kilómetros, sino también cuando la lectura coincida con la de la última inspección periódica registrada en la Jefatura Central de Tráfico.

En materia de control de emisiones, la novedad llega para los vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), que a partir de ahora seguirán el mismo protocolo que los vehículos híbridos. Además, se precisa el método de medición en motocicletas y la identificación del sistema avanzado de control de emisiones en estos vehículos.

Otro aspecto importante afecta a la revisión de las luces. Si el corte del haz de luz de cruce en la posición más alta aparece como defecto grave, antes de realizar la anotación el inspector indicará al conductor que adecúe la posición de las luces utilizando el dispositivo manual de regulación de luces que está junto al puesto del conductor. Si el reglaje queda corregido en cualquier posición entonces no se anotará el defecto.

En materia de frenos, en vehículos de categorías M1 y N1 con freno de estacionamiento de accionamiento

eléctrico, no se realizará la prueba en frenómetro. Se comprobará que el dispositivo bloquea cada una de las ruedas sobre las que actúa mediante el detector de holguras. Además, se revisará la eficacia de freno en autocaravanas, ambulancias y coches fúnebres, atendiendo a los valores correspondientes a la categoría del vehículo base.

Finalmente, en cuanto a los vehículos de dos ruedas, las placas de matrícula sin reguardo posterior serán válidas siempre que no presenten aristas.

Además, en ciclomotores de dos ruedas con homologación anterior al Reglamento (UE) 168/2013 las luces de frenado se encenderán al accionar al menos uno de los mandos de servicio (manetas o pedal).

Por otra parte, y a consecuencia del Brexit, se establece un nuevo procedimiento de matriculación para los vehículos del Reino Unido, dado que se considerarán vehículos procedentes de terceros países (no pertenecientes al Espacio Económico Europeo). Por tanto, a partir de ahora, tendrán que cumplir todos los requisitos para la matriculación de este tipo de vehículos y deberán realizar los trámites de importación necesarios. Además, las homologaciones otorgadas por el Reino Unido no tendrán validez como homologación europea, perdiendo todos los beneficios que ello supone desde el punto de vista de documentación y simplicidad de tramitación.

La empresa pública Verificaciones Industriales de Andalucía (Veiasa), dependiente de la Consejería de Hacienda y Financiación Europea, ha participado de forma activa en la redacción de dicho manual, formando parte del grupo de trabajo que asesora al Ministerio, junto con representantes de otras comunidades autónomas, así como de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), la universidad, la patronal AECA ITV y otras empresas del sector de ITV.