

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

1438 *REAL DECRETO 122/2004, de 23 de enero, por el que se modifica 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 Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, regula las inspecciones en carretera de vehículos industriales tanto de transporte de mercancías como de viajeros. Según este real decreto, se podrá complementar la inspección periódica con inspecciones inesperadas de una parte representativa de la flota de los vehículos industriales en carretera cada año.

El ámbito de las inspecciones técnicas está regulado por el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, así como por los Reales Decretos 1987/1985, de 24 de septiembre, y 2042/1994, de 14 de octubre, que regulan el funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV) y las inspecciones técnicas de los vehículos. Dichas disposiciones han sido modificadas recientemente por el Real Decreto Ley 7/2000, de 23 de junio, que regula la prestación de servicios de inspección técnica de vehículos, y también por el Real Decreto 833/2003, de 27 de junio, por el que se establecen los requisitos técnicos que deben cumplir las estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV), a fin de ser autorizadas para realizar esta actividad.

Todas las disposiciones mencionadas con anterioridad están armonizadas con las Directivas 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, y 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativas a las inspecciones técnicas de los vehículos y a las inspecciones técnicas de los vehículos industriales en carretera respectivamente.

La Directiva 96/96/CE ha sido modificada recientemente por la Directiva 2003/27/CE de la Comisión, de 3 de abril de 2003, a fin de establecer límites de emisión más estrictos para determinadas categorías de vehículos de motor y la inspección funcional de los dispositivos de limitación de velocidad de los vehículos industriales.

Igualmente, y con los mismos objetivos, ha sido también modificada la Directiva 2000/30/CE por la Directiva 2003/26/CE de la Comisión, de 3 de abril de 2003, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que se refiere a los dispositivos de limitación de velocidad y las emisiones de gases de escape de los vehículos industriales, por lo que, para incorporar a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2003/26/CE, resulta necesario actualizar el Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, para incorporar una revisión de los valores

límite de emisión aplicables en las inspecciones e incluir la inspección funcional de los dispositivos de limitación de velocidad en las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Ciencia y Tecnología y del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de enero de 2004,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan por territorio español.*

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 por territorio español, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se modifica la disposición final segunda, que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición final segunda. *Desarrollo y actualización normativos.*

1. Se habilita a los Ministros del Interior y de Ciencia y Tecnología para dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto.

2. Se habilita al Ministro de Ciencia y Tecnología para actualizar el contenido de los anexos cuando varíen los criterios técnicos de inspección, como consecuencia de modificaciones de la legislación nacional, comunitaria o internacional.»

Dos. El apartado 10.k) del anexo I se sustituye por el texto siguiente:

«k) Dispositivo de limitación de velocidad (instalación y funcionamiento).»

Tres. La rúbrica del anexo II queda redactada como sigue:

«Modalidades relativas a las pruebas y/o a las inspecciones de los dispositivos de frenado, las emisiones de gases de escape y los dispositivos de limitación de velocidad.»

Cuatro. El apartado 2 del anexo II queda redactado como sigue:

«2. Condiciones específicas para las emisiones de gases de escape.

2.1 Vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina):

a) Cuando las emisiones de gases de escape no estén reguladas por un sistema avanzado de control, tal como un catalizador de tres vías controlado por sonda lambda:

1.º Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

2.º Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

3.º Después de un período razonable de calentamiento del motor (que tenga en cuenta las pres-

cripciones del fabricante del vehículo), se medirá el contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape con el motor al ralentí (en vacío).

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape es el fijado por el fabricante del vehículo. Cuando no se disponga de este dato, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:

Para los vehículos matriculados hasta el 1 de octubre de 1986: CO-4,5 % vol.

Para los vehículos matriculados después del 1 de octubre de 1986: CO-3,5 % vol.

b) Cuando las emisiones de gases de escape estén reguladas por un sistema avanzado de control, tal como un convertidor catalítico de tres vías controlado por una sonda lambda:

1.º Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

2.º Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

3.º Determinación de la eficiencia del sistema de control de emisiones del vehículo midiendo el valor lambda y el contenido de CO de los gases de escape de acuerdo con el apartado 4 o con los procedimientos propuestos por los fabricantes y aprobados en el momento de la homologación. En cada una de las pruebas, el motor está sujeto a las recomendaciones del fabricante del vehículo.

4.º Emisiones del tubo de escape. Valores límite.

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape es el fijado por el fabricante del vehículo. Cuando no se disponga de este dato, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:

1. Medición con el motor al ralentí: no se superará el límite de 0,5 % en volumen de CO o, en el caso de vehículos matriculados por primera vez a partir del 1 de julio de 2002, 0,3 % en volumen de CO.

2. Medición con el motor al ralentí acelerado: no se superará el límite de 0,3 % en volumen de CO o, en el caso de vehículos matriculados por primera vez a partir del 1 de julio de 2002, 0,2 % en volumen de CO.

Lambda: $1 \pm 0,03$, o según las especificaciones del fabricante.

3. En cuanto a los vehículos de motor equipados con sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE y posteriores modificaciones, transpuestas a la reglamentación nacional por 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, y actualizaciones de sus anexos, como alternativa a la prueba especificada en el inciso 1, se podrá optar por comprobar el correcto funcionamiento del sistema de emisión a través de la lectura adecuada del mecanismo DAB y del control simultáneo del buen funcionamiento del sistema DAB.

2.2 Vehículos de motor equipados con motores de encendido por compresión (diésel):

a) Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desem-

bragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión).

b) Preacondicionamiento del vehículo:

1.º Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias.

2.º Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo d)5 siguiente, sólo podrá rechazarse un vehículo cuando haya sido preacondicionado de conformidad con los requisitos que se detallan a continuación:

1. El motor deberá estar totalmente caliente, por ejemplo la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o a la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter motor medida por el nivel de radiación infrarroja debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios, por ejemplo mediante el funcionamiento del ventilador del motor.

2. El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o un método equivalente.

c) Procedimiento de ensayo:

1.º Inspección visual del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.

2.º El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador.

3.º Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de un segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección.

4.º Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta el acelerador y el momento en que se suelta, que en los autobuses, autocares y vehículos de mercancías de MMA > 3.500 kg debe ser de, al menos, dos segundos.

d) Valores límite:

1.º El nivel de concentración no superará el nivel registrado en la placa prevista en la Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, transpuesta a la reglamentación nacional por el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

2.º Si no se conoce este dato, no deberán superarse los valores límite del coeficiente de absorción siguientes:

1. Vehículos con motor diésel de aspiración natural matriculados por primera vez antes del 1 de julio de 2008: 2,5 m⁻¹.

2. Vehículos con motor diésel sobrealimentados matriculados por primera vez antes del 1 de julio de 2008: 3,0 m⁻¹.

3. Vehículos matriculados después del 1 de julio de 2008: 1,5 m⁻¹.

3.º Estas disposiciones no serán aplicables a los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980.

4.º Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. El número máximo de ciclos a realizar será de ocho.

5.º A fin de evitar ensayos innecesarios, se podrán rechazar vehículos que hayan presentado valores sustancialmente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga. Igualmente, para evitar ensayos innecesarios, se podrán aceptar vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga.

2.3 Equipo de inspección:

Las emisiones de los vehículos se analizarán con equipos diseñados para establecer con precisión si se han cumplido los valores preceptivos o indicados por el fabricante.»

Cinco. Se añade un apartado 3 al anexo II con la siguiente redacción:

«3. Condiciones específicas para los dispositivos de limitación de velocidad.

a) Donde sea posible, comprobar que esté instalado el dispositivo de limitación de velocidad de conformidad con la Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, transpuesta a la reglamentación nacional por el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

b) Comprobar la validez de la placa del dispositivo de limitación de velocidad.

c) Donde sea factible, comprobar que los precintos del dispositivo de limitación de velocidad y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra la manipulación fraudulenta estén intactos.

d) Donde sea factible, comprobar que el dispositivo de limitación de velocidad impida que los vehículos mencionados en los artículos 2 y 3 de la Directiva 92/6/CEE superen los valores preceptivos.»

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye

al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, sin perjuicio de las competencias que, en su caso, correspondan a las comunidades autónomas.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, a 23 de enero de 2004.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Segundo del Gobierno
y Ministro de la Presidencia,
JAVIER ARENAS BOCANEGRA