



A Coruña, 20 de enero de 2012
Circular: 002/12

INSPECCION TÉCNICA DE VEHÍCULOS **REDACCIÓN DE PROYECTOS** **Y** **PROCEDIMIENTOS INSPECCIÓN.**

El D.O.G. núm. 9 de 13 de enero de 2011 publica Resolución de la Dirección Xeral de Industria, Enerxía e Minas por la que se determinan las titulaciones requeridas para la redacción de proyectos técnicos exigidos en materia de inspección técnica de vehículos.

De tal modo, la Consellería de Economía e Industria viene a definir qué profesionales cumplen con la figura de “técnico titulado competente” citada en el Art. 7 del R.D. 866/2010 de 2 de julio.

Como consecuencia de esta disposición se define claramente que los INGENIEROS TÉCNICOS INDUSTRIALES disponemos de Atribuciones Profesionales plenas para intervenir ante la autoridad competente, tanto en materia de reformas como de inspección de vehículos.

Por otro lado, el Departamento Técnico de la Empresa SUPERVISIÓN Y CONTROL, S.A., concesionaria de las Estaciones de I.T.V. en Galicia nos informa de la reciente publicación y entrada en vigor de la Revisión Séptima del Manual de Procedimientos de Inspección que afecta a dichas Estaciones, en cuanto a Inspecciones Periódicas y a la inclusión en dicho Manual del Apartado V relativo a Inspecciones No Periódicas.

Para ampliar y definir con detalle los enunciados que venimos de mencionar, junto con esta Circular se incorporan tanto la Resolución relativa a nuestras Atribuciones Profesionales como escrito y anexos concernientes a la Revisión del citado Manual de Procedimientos de I.T.V.

LA JUNTA DE GOBIERNO.

III. OUTRAS DISPOSICIÓNS

CONSELLERÍA DE ECONOMÍA E INDUSTRIA

RESOLUCIÓN do 28 de decembro de 2011, da Dirección Xeral de Industria, Enerxía e Minas, pola que se determinan as titulacións requiridas para a redacción dos proxectos técnicos exixidos en materia de inspección técnica de vehículos.

Antecedentes de feito.

O Real decreto 866/2010, do 2 de xullo, polo que se regula a tramitación das reformas de vehículos, establece no artigo 7 entre a documentación que se vai presentar, cando así veña exixido polo Manual de Reformas de Vehículos: «proxecto técnico detallado da reforma a efectuar e certificación final de obra na que indique que esta se realizou segundo o establecido en devandito proxecto, subscritos ambos por técnico titulado competente».

O artigo 3 do Real decreto 866/2010 contén varias definicións para os efectos previstos neste real decreto, se ben que non define «técnico titulado competente». É, pois, de interese para esta dirección xeral proporcionar seguridade xurídica aos axentes económicos regulando quen é técnico titulado competente para a redacción e sinatura dos proxectos técnicos a presentar na tramitación das reformas de vehículos.

Fundamentos de dereito.

A Dirección Xeral de Industria, Enerxía e Minas é competente para resolver de acordo co disposto no Decreto 324/2009, do 11 de xuño, polo que se establece a estrutura orgánica da Consellería de Economía e Industria, e co disposto no Decreto 205/1994, do 16 de xuño, polo que se refunde a normativa vixente en materia de inspección técnica de vehículos.

De acordo con todo o indicado,

RESOLVO:

Determinar as titulacións de enxeñeiro ou enxeñeiro técnico, como as requiridas para a redacción e sinatura dos proxectos técnicos a presentar en calquera das Estacións I.T.V. integradas dentro da Rede Galega de Estacións de Inspección Técnica de Vehículos, cando así os exixa a lexislación aplicable.

Santiago de Compostela, 28 de decembro de 2011.

Ángel Bernardo Tahoces
Director xeral de Industria, Enerxía e Minas

Estimados Sres.:

Nos dirigimos a ustedes para informarles que el pasado día 01 de enero fue publicada la revisión 7ª del Manual de Procedimientos de Inspección de las Estaciones ITV, en la que se contemplan modificaciones en distintos apartados del Manual de procedimiento de las Estaciones en cuanto a Inspecciones Periódicas y la inclusión del Apartado V sobre Inspecciones No Periódicas. Como cambios más relevantes cabe citar los que a continuación se indican:

1. Prueba de frenado a realizar a los vehículos industriales (Apartado I Capítulo 6).

Con el objeto de que la implantación de este nuevo procedimiento fuera progresiva, nuestra asociación nacional AECA-ITV y representantes de las Comunidades Autónomas gestionaron ante Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (MITyC) dicha propuesta de forma que ésta fue aceptada en los términos que figuran en la comunicación emitida por dicho Ministerio.

Por todo ello y con el fin de que los vehículos que se presenten en las estaciones de ITV vengan preparados para poder ser evaluados como se indica en el nuevo procedimiento, les adjuntamos a este escrito un extracto del Manual de Procedimientos de Inspección con el apartado correspondiente a frenos y copia de la mencionada carta emitida por el MITyC.

2. Manual de Inspecciones No Periódicas (Apartado V).

En este Manual cabe destacar, como modificación más importante, la inclusión de los modelos oficiales de impresos, que se deberán aportar en los carrozados iniciales, previamente cumplimentados por los Fabricantes de 2ª fase, así como los Informes de Idoneidad.

Por otro lado, les recordamos que el Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio puede descargarse en el enlace

www.minetur.gob.es/es-ES/Documentacion/Paginas/DocumentosInteres.aspx

Por último, tanto en nuestros Servicios Centrales como en las estaciones de ITV permanecemos a su disposición para atender cualquier duda o aclaración que pudieran necesitar sobre este asunto.

Sin otro particular, reciban un cordial saludo.

Departamento Técnico
Supervisión y Control S. A.

NOTAS :

- (1) Ver documento adjunto "Apartado 6 ManualITVMityc Frenos.pdf"
- (2) Ver documento adjunto "Carta MITyC implantación pruebas de frenado.pdf"
- (3) Ver documento adjunto "Modelos de informes de carrozado e idoneidad"

MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

I.- INSPECCIONES DE VEHÍCULOS DE CATEGORÍAS M, N y O

6.- Frenos

6.1.- Freno de servicio

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

El frenado de servicio debe permitir controlar el movimiento del vehículo y detenerlo de una forma segura, rápida y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de velocidad y de carga y para cualquier pendiente ascendente o descendente en la que el vehículo se encuentre. Su acción debe ser regulable.

El conductor deberá poder conseguir ese frenado desde su asiento, sin separar las manos del órgano de dirección.

El dispositivo de frenado de servicio, deberá actuar sobre todas las ruedas del vehículo.

• Rendimiento:

Un dispositivo de frenado tiene por función disminuir progresivamente la velocidad de un vehículo en marcha, hacer que se detenga o mantenerlo inmóvil si se encuentra ya detenido. Dentro de su campo normal de funcionamiento, y sea en el momento de accionar o en el de soltar el freno, el frenado proporcionado debe ser regulable, entendiéndose por tal aquel en cuyo transcurso:

- El conductor pueda en todo momento aumentar o disminuir la intensidad de frenado actuando sobre el mando.
- La fuerza de frenado actúe en el mismo sentido que la acción sobre el mando.
- Sea posible efectuar fácilmente una regulación suficientemente precisa de la intensidad de frenado.

Se entiende por *desequilibrio* la diferencia de esfuerzos de frenado entre las ruedas de un mismo eje. La medida del *desequilibrio* se efectuará, por consiguiente, por cada eje y se hallará como porcentaje de la rueda que frena menos respecto a la que frena más. Se tomarán para cada rueda como esfuerzo de frenado el valor máximo que indique el frenómetro.

Sean F_d y F_i los valores máximos de las fuerzas de frenado de las ruedas derecha e izquierda de un eje, siendo F_d la mayor de ambas en un momento dado. El *desequilibrio* D , en dicho momento, vendrá expresado por:

$$D = \frac{100 (F_d - F_i)}{F_d}$$

Se considera el *desequilibrio* máximo registrado en el momento de la máxima frenada.

Sólo se medirá el *desequilibrio* en el caso de que la mayor de ambas fuerzas, F_d o F_i , sea igual o superior a 600 N en vehículos ligeros o 2.400 N en vehículos pesados.

De igual forma se define la *fluctuación de las fuerzas de frenado* (d) en un tambor o disco de freno, siendo en este caso F_{max} y F_{min} las fuerzas de frenado máxima y mínima registradas en una rueda, manteniendo una fuerza constante sobre el pedal de mando, pero suficiente para apreciar dicha deformación:

$$d = \frac{100 (F_{max} - F_{min})}{F_{max}}$$



MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

I.- INSPECCIONES DE VEHÍCULOS DE CATEGORÍAS M, N y O

6.- Frenos

6.1.- Freno de servicio

Sólo se medirá la fluctuación de fuerzas de frenada en el caso de que F_{max} sea igual o superior a 600 N en vehículos ligeros o 2.400 N en vehículos pesados.

Tanto el desequilibrio como la *fluctuación de las fuerzas de frenado* producen sobre el vehículo un par de fuerzas que tiende a desestabilizar el vehículo, desviándolo de su trayectoria.

• Eficacia:

Se entiende por eficacia (E) la relación de las fuerzas de frenado respecto a la masa máxima autorizada (M.M.A.) o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas por eje autorizadas.

$$E = \frac{F}{M.M.A. \cdot g} 100$$

Se deducirá por la fórmula:

E=	Valor de la eficacia en %.
F=	Suma de todas fuerzas de frenado en Newton (suma de las lecturas del frenómetro para todas las ruedas en Newton)
M.M.A.=	Masa Máxima Autorizada del vehículo en kg (si se trata de semirremolques, suma de las masas máximas autorizadas por eje en kg)
g =	aceleración de la gravedad (aproximada a 9.8 m/s ²)

En el caso de vehículos de MMA ≤ 3.500 kg, se referenciará la eficacia al valor de la masa del vehículo en orden de marcha.

Este dato de eficacia vendrá dado en tanto por ciento y es un valor indicativo del estado y actuación global del sistema de frenos del vehículo.

Como norma general los vehículos con MMA >3.500 kg se inspeccionarán en un estado de carga tal que permita alcanzar los valores de eficacia mínimos definidos en el método. La carga del vehículo no podrá suponer peligros o molestias para el personal o usuarios de la estación.

Las estaciones de inspección de vehículos que dispongan de métodos de simulación de carga los podrán aplicar dichos métodos en función de las características técnicas del vehículo.

Las estaciones que dispongan de los medios adecuados podrán someter a los vehículos de más de 3.500 kg de MMA con sistema de frenado puramente neumático a la prueba de frenado según el método de extrapolación descrito en la norma ISO 21069-1:2004 o método equivalente. Esta opción sólo se aplicará a vehículos con conexiones de prueba para la medida de presiones de frenado normalizadas, accesibles y operativas

b.- MÉTODO

Inspección mecanizada.

Esta inspección se hará por medio de un frenómetro o dispositivo adecuado. Se verificará en el mismo cada uno de los ejes del vehículo, comprobando:

- El frenado de las ruedas.
- El desequilibrio de las fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje.
- La progresión no gradual del frenado (agarre).



MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

I.- INSPECCIONES DE VEHÍCULOS DE CATEGORÍAS M, N y O

6.- Frenos

6.1.- Freno de servicio

- El retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas.
- La fluctuación de las fuerzas de frenado de una rueda. Esta medida se realizará manteniendo la fuerza sobre el pedal aproximadamente constante durante un intervalo de tiempo de entre 4 y 8 segundos, cuando la fuerza en rueda señalada por el frenómetro esté en el entorno de 800 N en vehículos ligeros y 2.500 N en vehículos pesados (si durante el ensayo no fuese posible alcanzar este valor de frenado en rueda, la interpretación de los resultados quedará a criterio del inspector).
- La existencia de fuerzas de frenado en ausencia de acción sobre el mando del freno.
- La eficacia.

Al utilizar el frenómetro para la realización de esta inspección, deben tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

- No se realizará la prueba de frenado cuando alguno de los neumáticos presente un grado de deformación por desinflado apreciable visualmente.
- En algunos casos de vehículos dotados de sistema antibloqueo se puede encender el testigo de avería del sistema al entrar en funcionamiento los rodillos del frenómetro. Para corregir este problema una vez que el vehículo haya salido del frenómetro, se parará el motor y se efectuará una nueva puesta en marcha del motor, con lo cual el testigo se apagará tras el chequeo del sistema. En algunos casos habrá que realizar un pequeño recorrido para que éste se apague.
- En algunos vehículos dotados de sistema de control de tracción, para efectuar la prueba en el frenómetro será necesario parar el motor y con la llave de contacto en la posición stop, proceder normalmente. Si el vehículo posee un dispositivo que deje fuera de servicio el sistema, se procederá a su desconexión antes de posicionarlo en el frenómetro.
- Los vehículos con sistema de tracción integral mecánico, que no puedan ser desacoplados manualmente, tendrán que ser inspeccionados teniendo en cuenta las características que presenta dicho sistema.

En aquellos vehículos tractores en los que no es posible la comprobación mediante frenómetro, sólo se comprobará la eficacia de frenado mediante decelerómetro en prueba en pista u otros dispositivos adecuados.

Mediante el método de inspección mecanizada por medio de un frenómetro o dispositivo adecuado, se verificará en el mismo si la relación de las fuerzas de frenado respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas por eje autorizadas, siempre que sea posible el cálculo, es superior a los valores siguientes:

Valores de eficacia mínimos de frenado según la Directiva 2010/48/UE:

Vehículos matriculados después del 1 de enero de 2012:

- **Categoría N₁, N₂; N₃; M₂ y M₃:** **50%**
- **Categoría M₁:** **58%**
- **Categoría O₃ y O₄:**
 - **Semi-remolques:** **45%**
 - **Remolques:** **50%**

Vehículos matriculados antes del 1 de enero de 2012:



MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

I.- INSPECCIONES DE VEHÍCULOS DE CATEGORÍAS M, N y O

6.- Frenos

6.1.- Freno de servicio

- Categoría N ₁ , M ₂ y M ₃ :	50%
- Categoría N ₂ y N ₃ :	45%
- Categoría M ₁ :	50%
- Categoría O ₃ y O ₄ :	43%
- Taxis y ambulancias:	50%

Cuando se emplee decelerómetro con unidades en m/s^2 , para determinar la eficacia (E) a partir de la deceleración (a) proporcionada por el instrumento empleando la siguiente fórmula: $E=a/g*100$. Siendo: E=valor de la eficacia en %; a=deceleración medida en m/s^2 ; g=aceleración de la gravedad (aproximada a $9,8 m/s^2$).

Inspección visual.

Mediante inspección visual se comprobará:

En todos los vehículos se comprobarán los elementos visibles del sistema de frenado de servicio no incluidos en otros apartados, para detectar:

- Daños o corrosión que afecten al sistema de freno de servicio,
- Pérdidas de aire o líquidos,
- Riesgo de desprendimiento,
- Modificaciones o reparaciones inadecuadas.

En los vehículos que dispongan de sistema de frenado EBS:

- Deficiencias de funcionamiento en el indicador de averías del sistema,
- Eventuales averías detectadas por el indicador de averías del sistema.

Si en la prueba de eficacia de frenado se utilizan las conexiones de prueba neumática, se comprobará:

- Si están dañadas, de manera que se impida su utilización,
- Si existen fugas.

c.- REGLAMENTACIÓN DE REFERENCIA.

General: Reglamento General de Vehículos, Art. 12.8 y Anexo VIII.

Particular: Directiva 71/320/CEE.
Reglamento CEPE/ONU 13 R.
ISO 21069-1:2004



MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

I.- INSPECCIONES DE VEHÍCULOS DE CATEGORÍAS M, N y O

6.- Frenos

6.1.- Freno de servicio

d.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DMG
1.- Frenado inoperante en una o más ruedas.....		X	(X)
2.- Desequilibrio de las fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje, superior al 30%		X	(X)
3.- Desequilibrio de las fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje, superior al 20% e inferior al 30%.....	X		
4.- Progresión no gradual del freno (agarre)		X	(X)
5.- Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas		X	
6.- Fluctuación superior al 55% de las fuerzas de frenado de una rueda		X	
7.- Fluctuación superior al 30% e inferior al 55% de las fuerzas de frenado de una rueda.....	X		
8.- Existencia de fuerzas de frenado en ausencia de acción sobre el mando del freno.....		X	
16.- El vehículo no alcanza la eficacia requerida		X	
17.- Elementos del sistema de frenado de servicio no incluidos en otros apartados, dañados, corroídos, con fugas o riesgo de desprendimiento.....		X	
18.- El indicador de averías del EBS no funciona adecuadamente		X	
19.- El indicador de averías del EBS indica avería.....		X	
20.- En su caso, conexiones de prueba dañadas de manera que no se puedan utilizar.....		X	
21.- Conexiones de prueba con fugas.....		X	
22.- El vehículo no alcanza la mitad de la eficacia mínima requerida para el freno de servicio		X	X
23.- Condiciones inadecuadas para el ensayo		X	





Att.: D. Julio Tejedor Torres
Presidente AECA ITV
Avda. Alberto Alcocer, 5-4º D
28036 MADRID

JMP/bb/11/1001028/535S
Madrid, 26 de diciembre de 2011

ASUNTO: Propuesta de AECA-ITV para la aplicación de la Directiva 2010/48/UE sobre la eficiencia de frenos de servicio en vehículos M, N y O de MMA>DE 3.500Kg, en los centros de ITV.

En relación a su escrito de fecha 22 de diciembre sobre "Aplicación de la Directiva 2010/48/UE sobre la eficiencia de frenos de servicio en vehículos M,N y O de MMA> de 3.500 Kg, en los centros de ITV" se indica lo siguiente:

La Directiva 2010/48/UE fue traspuesta al ordenamiento jurídico nacional mediante Orden Ministerial ITC/3124/2010, de 26 de noviembre.

Para su aplicación tal y como se establece en la Revisión 7ª del Manual de Procedimiento de las Estaciones de ITV, los vehículos con MMA superior a 3.500 Kg, como norma general se inspeccionarán en un estado de carga tal que permita alcanzar los valores de eficacia mínimos definidos en el método.

Para evitar perjuicios al sector del transporte por carretera y permitir tanto realizar campañas de información previa, como las adaptaciones que pudieran ser necesarias y desde el respeto a las competencias ejecutivas que ostentan las Comunidades Autónomas, esta Subdirección General entiende que la programación propuesta es viable y responde a lo tratado en la última reunión de coordinación entre este Ministerio y las Comunidades Autónomas.

En consecuencia, desde esta Subdirección General se considera razonable el calendario propuesto en su escrito y que se detalla a continuación:

- a) A partir del 1-1-2012, se aplicará a todos los vehículos de más de 3.500 Kg y hasta 5.000 Kg de MMA, y para el resto de vehículos con MMA superior, lo establecido en la Revisión 6ª del Manual de Procedimiento de las Estaciones de ITV.
- b) A partir del 1-7-2012, se ampliaría a los vehículos de más de 3.500 Kg y hasta 10.000 Kg de MMA, y para el resto de vehículos con MMA superior, lo establecido en la Revisión 6ª del Manual de Procedimiento de las Estaciones de ITV.



Durante los primeros seis meses de 2012, desde las administraciones públicas se informará al sector del transporte, al objeto de que tomen las medidas y/o decisiones que permitan la aplicación de este apartado b).

Para los vehículos con MMA superior a 10.000 Kg., desde un grupo de trabajo formado por este Ministerio, Comunidades Autónomas. y esa Asociación, se desarrollará el Plan Director que, como borrador y propuesta ha presentado AECA-ITV el pasado día 20 a las Comunidades Autónomas. y a este Ministerio.

En opinión de este Ministerio sería razonable que el citado Plan Director fuera definido en un plazo breve de tiempo; como muy tarde antes del 10 de julio de 2012, para que el sector del transporte por carretera tuviese el tiempo suficiente para preparar los vehículos de más de 10.000 Kg de MMA a las nuevas exigencias de la Directiva 2010/48/UE y revisión 7ª del Manual.



El Subdirector General de Calidad y
Seguridad Industrial

Fdo.: Américo de la Fuente García

MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

V.- INSPECCIONES NO PERIÓDICAS

0.- Introducción

APÉNDICE 2

INFORME DE IDONEIDAD PARA EL CARROZADO INICIAL EMITIDO POR EL FABRICANTE DE PRIMERA FASE DE UN VEHÍCULO

El/La abajo firmante, [XXXXXXXXXX], expresamente autorizado/a por la empresa [XXXXXXXXXX], con domicilio en [XXXXXXXXXX].

INFORMA

Que el vehículo

- Marca:
- Tipo:
- Variante:
- Contraseña de homologación:
- Denominación Comercial:
- Nº de bastidor:

Es técnicamente apto para ser sometido a un completado a través de un carrozado inicial consistente en:

- [Definir transformación. P. ej. Instalación de una caja cerrada, instalación de una plataforma elevadora, marca [XXXXXXXXXX], modelo [XXXXXXXXXX], con una capacidad de elevación de [XXXXXXXXXX] kg, etc.]

Quedando el vehículo con las siguientes características técnicas:

- [A definir por el emisor del presente informe].

Para su legalización como vehículo completado el **fabricante de última fase**, deberá asegurar ante el organismo competente en materia de inspección técnica de vehículos, que el vehículo es conforme con los actos reglamentarios correspondientes que amparen su completa doy en su caso, la sustitución de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes originales del vehículo base.

El fabricante de 1ª fase informa que el vehículo incompleto objeto del informe, al que se le desea realizar el completado indicado, cumple con los todos los actos reglamentarios de los sistemas que incorpora de origen. No disponiendo el vehículo de base de los siguientes sistemas objeto de reglamentación que deberá aportar el/los fabricantes de sucesivas fases:

-
-

El carrozado inicial indicado deberá ser conforme, tanto a las directrices que [Fabricante emisor del presente informe] tiene publicadas al efecto, como a la legislación vigente, manteniendo las condiciones de seguridad y de protección del medio ambiente reglamentariamente exigidas.



MINISTERIO DE INDUSTRIA,
TURISMO Y COMERCIO

REVISIÓN: 7ª
Fecha: Enero 2012

SECCIÓN: V
CAPÍTULO: 0
Apartado: V.0
Página 7 de 14

MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

V.- INSPECCIONES NO PERIÓDICAS

0.- Introducción

El presente informe se emite única y exclusivamente a efectos de las condiciones de seguridad del vehículo. Este informe no prejuzga ni establece valoración vinculante alguna sobre la ejecución física del completado del vehículo, el mantenimiento del mismo o la idoneidad de tal carrozado inicial respecto del uso o explotación del mismo.

Y, para que así conste, a los efectos oportunos, firmo el presente informe en [LUGAR] a [FECHA].



MINISTERIO DE INDUSTRIA,
TURISMO Y COMERCIO

REVISIÓN: 7ª
Fecha: Enero 2012

SECCIÓN: V
CAPÍTULO: 0
Apartado: V.0
Página 8 de 14

MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

V.- INSPECCIONES NO PERIÓDICAS

0.- Introducción

INFORME DE IDONEIDAD PARA EL CARROZADO INICIAL, EMITIDO POR EL FABRICANTE DE ÚLTIMA FASE DE UN VEHÍCULO

El/La abajo firmante, [XXXXXXXX], expresamente autorizado/a por la empresa [XXXXX], con domicilio en [XXXXXX].

INFORMA:

Que el vehículo

- Marca:
- Tipo:
- Variante:
- Contraseña de homologación:
- Denominación Comercial:
- Nº de bastidor:

Es técnicamente apto para ser sometido a un completado a través de un carrozado inicial consistente en:

- Definir transformación. P. ej. Instalación de una caja cerrada, instalación de una plataforma elevadora, marca [XXXXXXXXXX], modelo [XXXXXXXXXX], con una capacidad de elevación de [XXXXXXXXXX] kg, etc.]

Que el vehículo completado ha quedado con las siguientes características técnicas:

- [A indicar por el firmante este informe de idoneidad]

Existe un Proyecto Técnico de la transformación firmado por D. [XXXXXXXXXX]

Para su legalización como vehículo completado y como fabricante de última fase, certifico que el vehículo es conforme con los actos reglamentarios correspondientes que amparen su completado y en su caso, la sustitución de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes originales del vehículo base atendiendo a los siguientes informes H o actos reglamentarios de mi titularidad que no ha aportado el fabricante de 1ª fase y que han sido entregados en la estación ITV.

-
-
-
-



MINISTERIO DE INDUSTRIA,
TURISMO Y COMERCIO

REVISIÓN: 7ª
Fecha: Enero 2012

SECCIÓN: V
CAPÍTULO: 0
Apartado: V.0
Página 9 de 14

MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

V.- INSPECCIONES NO PERIÓDICAS

0.- Introducción

SI/NO se han respetado los límites indicados en el certificado de carrozado, y SI/NO se han respetado las normas establecidas en el Manual de carrozado de FABRICANTE 1ª FASE o se aportan nuevos actos reglamentarios que avalan el cumplimiento de aquellos modificados.

El carrozado inicial indicado es conforme, tanto a las directrices que [Fabricante de 1ª fase emisor del correspondiente informe de idoneidad] tiene publicadas al efecto, como a la legislación vigente, manteniendo las condiciones de seguridad y de protección del medio ambiente reglamentariamente exigidas.

Y para que así conste, a los efectos oportunos, firmo el presente informe en [Lugar] a [Fecha]



MINISTERIO DE INDUSTRIA,
TURISMO Y COMERCIO

REVISIÓN: 7ª
Fecha: Enero 2012

SECCIÓN: V
CAPÍTULO: 0
Apartado: V.0
Página 10 de 14

MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

V.- INSPECCIONES NO PERIÓDICAS

0.- Introducción

APÉNDICE 3

HOJA DE TOMA DE DATOS

DIMENSIONES A VERIFICAR DURANTE LA INSPECCIÓN PREVIA A LA MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR CARROZADO INICIAL

- El fabricante de 2ª fase obligatoriamente, además de la identificación del vehículo, debe rellenar la columna VALOR FABRIC o FABRIC (SI/NO) con los datos correspondientes a la dimensión o dispositivo de la primera columna. Cuando alguna de las dimensiones o dispositivos no son aplicables al vehículo concreto, se indicará en el espacio correspondiente N/A.
- La estación ITV, previa medición o comprobación, reflejará en la columna VALOR ITV el valor obtenido, la tolerancia establecida cada dimensión en la columna TOLERANCIA y NO en la columna CONFORME (NO) si el resultado de su verificación es negativo.

Identificación del vehículo.

- Marca:
- Tipo:
- Variante:
- Contraseña de homologación:
- Denominación Comercial:
- Nº de bastidor:

DIMENSIÓN (en mm)	VALOR FABRICANTE	VALOR ITV	TOLE-RANCIA	CONFORME (NO)
LONGITUD TOTAL				
VOLADIZO DELANTERO				
VOLADIZO POSTERIOR				
ANCHURA				
ALTURA				
LONGITUD CARROZADA				
ANCHO DE VÍA 1º EJE				
ANCHO DE VÍA 2º EJE				
ANCHO DE VÍA 3º EJE				
ANCHO DE VÍA 4º EJE				
DISTANCIA ENTRE EJES 1º Y 2º				
DISTANCIA ENTRE EJES 2º Y 3º				
DISTANCIA ENTRE EJES 3º Y 4º				
DISTANCIA ENTRE 5ª RUEDA Y ULTIMO EJE				



MINISTERIO DE INDUSTRIA,
TURISMO Y COMERCIO

REVISIÓN: 7ª
Fecha: Enero 2012

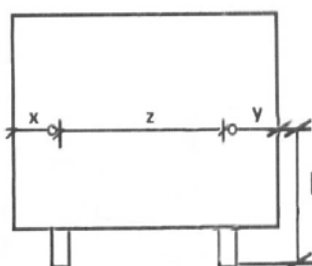
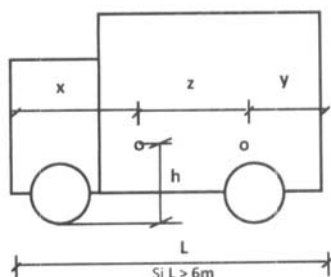
SECCIÓN: V
CAPÍTULO: 0
Apartado: V.0
Página 11 de 14

MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

V.- INSPECCIONES NO PERIÓDICAS

0.- Introducción

TARA (en kg)	VALOR FABRICANTE	VALOR ITV	TOLE-RANCIA	CONFORME (NO)
EJE 1º				
EJE 2º				
EJE 3º				
EJE 4º				



DIMENSIÓN (en mm)	VALOR FABRICANTE	VALOR ITV	TOLE-RANCIA	CONFORME (NO)
ALUMBRADO LATERAL				
ALTURA BORDE SUPERIOR (h)				
SEPARACIÓN ENTRE ELLOS (z)				
DISTANCIA LATERAL IZQUIERDO (x)				
DISTANCIA LATERAL DERECHO (y)				
CATADIÓPTRICO LATERAL				
ALTURA BORDE SUPERIOR (h)				
SEPARACIÓN ENTRE ELLOS (z)				
DISTANCIA LATERAL IZQUIERDO (x)				
DISTANCIA LATERAL DERECHO (y)				
CATADIÓPTRICO TRASERO				
ALTURA BORDE INFERIOR				
ALTURA BORDE SUPERIOR (h)				
SEPARACIÓN ENTRE ELLOS (z)				
DISTANCIA LATERAL IZQUIERDO (x)				
DISTANCIA LATERAL DERECHO (y)				



**MINISTERIO DE INDUSTRIA,
TURISMO Y COMERCIO**

REVISIÓN: 7ª
Fecha: Enero 2012

SECCIÓN: V
CAPÍTULO: 0
Apartado: V.0
Página 12 de 14

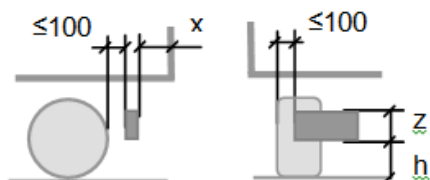
MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

V.- INSPECCIONES NO PERIÓDICAS

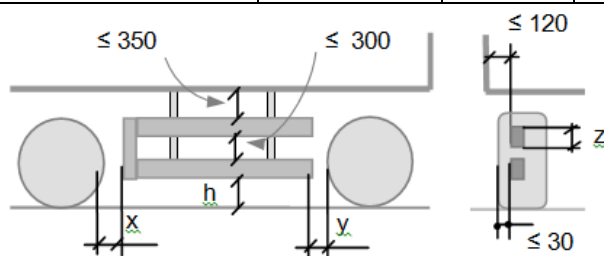
0.- Introducción

DIMENSIÓN (en mm)	VALOR FABRICANTE	VALOR ITV	TOLE-RANCIA	CONFORME (NO)
MATRÍCULA TRASERA				
ALTURA BORDE INFERIOR				
ALTURA BORDE SUPERIOR				

UBICACIÓN PLACA MATRÍCULA TRASERA	VALOR FABRICANTE	ITV (SI/NO)	CONFORME (NO)
IZQUIERDA			
CENTRO			
OTRA			



DIMENSIÓN (en mm)	VALOR FABRICANTE	VALOR ITV	TOLE-RANCIA	CONFORME (NO)
PROTECCIÓN TRASERA				
PROFUNDIDAD (x)				
ALTURA (h)				
ALTURA DEL DISPOSITIVO (z)				



DIMENSIÓN (en mm)	VALOR FABRICANTE	VALOR ITV	TOLE-RANCIA	CONFORME (NO)
PROTECCIÓN LATERAL N ₂ , N ₃ , O ₃ y O ₄				
BORDE ANTERIOR				
BORDE POSTERIOR (x)				
ALTURA DEL SUELO (h)				
PROFUNDIDAD				



MINISTERIO DE INDUSTRIA,
TURISMO Y COMERCIO

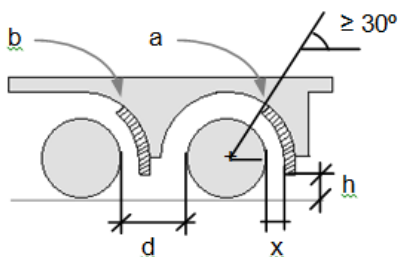
REVISIÓN: 7ª
Fecha: Enero 2012

SECCIÓN: V
CAPÍTULO: 0
Apartado: V.0
Página 13 de 14

MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V.

V.- INSPECCIONES NO PERIÓDICAS

0.- Introducción



DISPOSITIVO ANTIPROYECCIÓN	FABRICANTE (SI/NO)	ITV (SI/NO)	CONFORME (NO)
EXISTE (a)			
EXISTE (b)			

DIMENSIÓN (en mm)	VALOR FABRICANTE	VALOR ITV	TOLE-RANCIA	CONFORME (NO)
DISPOSITIVOS ANTIPROYECCIÓN				
PROFUNDIDAD (x)				
ALTURA (h)				

FECHA Y FIRMA DEL FABRICANTE DE 2ª FASE:

FECHA Y FIRMA DEL INSPECTOR DE LA ESTACIÓN ITV:



MINISTERIO DE INDUSTRIA,
TURISMO Y COMERCIO

REVISIÓN: 7ª
Fecha: Enero 2012

SECCIÓN: V
CAPÍTULO: 0
Apartado: V.0
Página 14 de 14