

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

ITZULPENA¹

Zuzentaraua: 2009/40/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko maiatzaren 6koa, ibilgailu motordunen eta atoiaren azterketa teknikoari buruzkoa.

Ondoko itzulpena Eusko Jaurlaritzak egin du Herri Arduralaritzaren Euskal Erakundeko (IVAP) Itzultzaile Zerbitzu Ofizialaren bidez eta Zerbitzu honen ziurtagiria du.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta honek ez du inolako balio juridikorik.

¹ Jatorrizko testua, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratua, hauxe da : «DIRECTIVA 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques» (*Europar Batasunaren Egunkari Ofiziala*, L 141/12, 2009/06/06koa)»

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

2009/40/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena,

2009ko maiatzaren 6koa,

ibilgailu motordunen eta atoiaren azterketa teknikoari buruzkoa

(bertsio bategina)

EUROPAKO PARLAMENTUAK ETA EUROPAR BATASUNEKO KONTSEILUAK,

Europako Erkidegoa eratzeko Trataturia, eta, bereziki, haren 71. artikulua aztertu dute,

Batzordearen proposamena aztertu dute,

Europako Ekonomia eta Gizarte Komitearen irizpena aztertu dute [1],

Eskualdeetako Komiteari aurrez kontsulta egin zaio,

Tratatuko 251. artikuluan ezarritako prozedurari jarraitu diote [2],

Alderdi hauek hartu dituzte kontuan:

(1) Kontseiluaren 96/96/EE Zuzentaraua, 1996ko abenduaren 20koa, estatu kideek ibilgailu motordunen eta atoiaren azterketa teknikoaren inguruan dituzten legeak bateratzekoa [3], hainbatetan aldatua izan da, funtsean aldatu ere [4]. Zuzentzarau hori berriro aldatzekoa denez, komeni da, argitasunaren mesedetan, haren xedapenak bategitea.

(2) Garraio-politika erkidearen esparruan, ibilgailu jakin batzuk baldintza onenetan zirkulatu behar dute Erkidegoan, bai segurtasunari dagokionez, bai estatu kideetako garraiolarien arteko lehia-baldintzei dagokienez.

(3) Bide-zirkulazioa handitzeak, eta horren ondorioz, arriskuak eta eragozpenak gehitzeak segurtasun-arazoak sortzen dizkie estatu kide guztiei, antzeko izaera eta larritasuna dutenak.

(4) Ibilgailuaren erabilera-zikloan egin behar den azterketak sinplea, azkarra eta merkea izan behar du.

(5) Beraz, berriazko zuzentzaruetan zehaztu behar dira Erkidegoko gutxieneko arauak eta metodoak, zuzentzarau honetan zerrendatutako puntuen azterketa teknikoa egitekoak.

2009/40/EE Zuzentaraua (EBren Aldizkari Ofiziala, L 141, 2009/06/06koa)

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

(6) Aurrerakuntza teknikoa dela eta, azkar egokitu behar dira berariazko zuzentzaruetan ezarritako azterketa-arauak eta -metodoak. Egokitzapen-neurri horien aplikazioa errazteko, lankidetzan estuko prozedura bat ezarri behar da estatu kideen eta Batzordearen artean eta Komitearen baitan, ibilgailu motordunen eta atoiaren azterketa teknikoari buruzko zuzentzara aurrerakuntza teknikorik egokitzeko.

(7) Erkidegoko proba-ekipoen eta -metodoen artean desberdintasunak daudenez, zaila da balioak ezartzea hainbat alderditan, besteak beste, airearen presioaren doitzean eta balaztatze-gailuen sekuentzietan.

(8) Ibilgailuen azterketa egin behar duten guztiek onartu dute azterketa-metodoak eta, batez ere, ibilgailua erabat edo partzialki kargatuta edo kargatu gabe aztertzeak ikuskatzaileen balaztatze-sistemaren gaitasun teknikoaren gaineko konfiantza-mailari eragiten diola.

(9) Ibilgailuen modelo bakoitzarekin lotuta, zenbait karga-egoerentarako balaztatze-indarraren erreferentzia-balioak behartzea lagungarria izango da konfiantza hori sendotzeko. Zuzentzara honek azterketa erregimen horren arabera egiteko aukera eman behar du, ibilgailuen kategoria bakoitzarentzat gutxienezko eraginkortasun-balioak kontrolatzearen bestelako aukera gisa.

(10) Balaztatze-sistemei dagokienez, zuzentzara honen aplikazio-eremua batez ere Kontseiluaren 1971ko uztailaren 26ko 71/320/EEE Zuzentzara ezarritakoaren arabera homologatutako ibilgailuei dagokie. Zuzentzara hori estatu kideek zenbait ibilgailu motordunen eta atoiaren kategorien balaztatze-sistemen inguruan dituzten legeak bateratzeko da [5]. Hala ere, aintzatesten da zenbait ibilgailu-mota estatuko arauen arabera onartu direla, eta arau horiek zuzentzara honek behartutakoaren desberdinak izan daitezkeela.

(11) Estatu kideek balazten azterketa-eremua zabal dezakete, zuzentzara honen aplikazio-eremutik kanpo aztertu behar diren ibilgailuak edo elementuak barne hartzeko.

(12) Estatu kideek balazten azterketen gogortasuna handi dezakete edo azterketa horren maiztasuna handitu, balazta-sistemei dagokienez.

(13) Zuzentzara honen xedea da ibilgailuek beren bizitza osoan ihes-gasak neurritz isurtzea, eta oso ibilgailu kutsatzaileak zirkulaziotik kenduko direla bermatzea, beharrezko mantentze-lanak egiten zaizkien arte.

(14) Motorra gaizki doitzea eta mantentze-lan gutxiegia egitea kaltegarria da motorrentzat eta ingurumenarentzat, kutsadura eta erregaiaren kontsumoa areagotzen baititu. Garrantzitsua da ingurumena errespetatuko duten garraioak lantzea.

(15) Diesel motorretan (konpresio bidez pizten direnetan), ihes-keen isuriaren opakutasuna neurtzea nahikoa da ibilgailuaren mantentze-lanak, isuriei dagokienez, zer-nolako egoeratan dauden adierazteko.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

(16) Gasolinazko motorretan (txinparta bidez pizten direnetan), nahikoa da motorra erralentian dela ihes-hoditik karbono-monoxidoen isuriak neurtzea, ibilgailuaren mantentze-lanak, isuriei dagokienez, zer-nolako egoeratan dauden adierazteko.

(17) Ihes-gasen isurien kontrolagatik atzera botatako ibilgailuen ehunekoa altua izan daiteke, ohiko mantentze-lanak egiten ez dituzten ibilgailuen artean.

(18) Isuriak kontrolatzeko sistema aurreratua (hala nola, lambda zunda bidezko hiru bideko zirkuitu itxiko katalizatzaileak) izatea eskatzen duen homologazio bat dago. Homologazio hori duten gasolinazko motordun ibilgailuentzat zorrotzagoa izango da isurien aldizkako kontrolari buruzko araua, ibilgailu tradizionalentzat baino.

(19) Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1998ko urriaren 13ko 98/69/EE Zuzentarauak, ibilgailu motordunek eragindako atmosferako kutsaduraren aurka hartu beharreko neurriei buruzkoak [6], hau ezarri du: 2000. urtetik aurrera, ibilgailu barruko diagnostiko-sistemak jarri behar dira gasolinazko motordun ibilgailuetan eta ibilgailu arinetan, zerbitzuan dagoen ibilgailuaren isurien kontrol-sistemak funtzionatzen duela kontrolatzeko. Era berean, 2003. urtetik aurrera, diesel motordun ibilgailu berriek ibilgailu barruko diagnostiko-sistemak izatea eskatuko da.

(20) Estatu kideek zuzentzarau honen aplikazio-eremutik kanpo utz ditzakete interes historikokotzat jotako ibilgailuen zenbait kategoria, baldin eta egokia bada. Halaber, azterketak egiteko arau propioak ezar ditzakete ibilgailu horientzat. Hala ere, arau horiek ezin dira ibilgailua berez diseinatzeko erabili ziren arauak baino zorrotzagoak izan.

(21) Diagnostiko-sistema soilak eskuragarri daude, eta kontrol-erakundeek instalatutako abiadura-mugatzaile gehienak probatzeko erabil ditzakete. Diagnostiko-tresna hedatu horiek erabili ezin dituzten ibilgailuei dagokienez, agintariek ibilgailuaren fabrikatzaileak eskura jarritako ekipamenduak erabili beharko dituzte, edota ibilgailuaren fabrikatzaileak edo ordezkariak emandako proba-agiri egokia onartzea agindu beharko du.

(22) Kontrol-tresna berriaz (takometro digitala) hornitutako ibilgailuen abiadura-mugatzaileen funtzionamendu zuzenaren aldizkako egiaztatzea erraztu behar da, hauen arabera: Kontseiluaren 1998ko irailaren 24ko 2135/98/EE Erregelamendua (3821/85/EE Erregelamendua, errepideko garraioaren sektoreko kontrol-tresnei buruzkoa, aldatzen duena); eta 88/599/EEE Zuzentzaraua, 3820/85/EEE eta 3821/85/EEE erregelamenduak aplikatzeko moduari buruzkoa [7]. 2003. urteaz geroztik, ibilgailu berriek tresna horiek badituzte.

(23) Taxien eta anbulantzien betekizun teknikoak turismo-ibilgailuei eskatutakoen antzekoak izango dira. Aztertu beharreko elementuak antzekoak izan daitezke, azterketen maiztasuna desberdina izan arren.

(24) Estatu kide bakoitzak zaindu beharko du, bere eskumenaren esparruan, azterketa teknikoa metodikoki eta egindako kalitate-arauei jarraiki egiten dela.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

(25) Batzordeak egiaztatu behar du zuzentarau honen aplikazio praktikoa.

(26) Estatu kideek ezin dituztenez bere kasa behar bezala bete zuzentarau honen helburuak (hots, azterketa teknikoari buruzko erregelak bateratzea, garraiolarien arteko lehia ez desitxuratzeko; eta ibilgailuetan behar adina doikuntza eta mantentze-lan egiten direla bermatzea) eta, beraz, ekintzaren garrantzia dela-eta, Erkidegoan hobeto bete daitezkeenez, Erkidegoak neurriak har ditzake Tratatuako 5. artikuluan emandako subsidiariotasun-printzipioaren arabera. Artikulu horretan adierazitako proportzionaltasun-printzipioaren indarrez, helburu horiek lortzeko beharrezko neurriak hartzera mugatzen da zuzentarau hau.

(27) Zuzentarau hau betetzeko beharrezko neurriak onartu behar dira, Kontseiluaren 1999ko ekainaren 28ko 1999/468/EE Erabakiari jarraituz; hau da, Batzordeari esleituriko eskumenak baliatzeko prozedurak ezartzen dituen erabakiari jarraituz [8].

(28) Komeni da, bereziki, Batzordeari eskumenak ematea, azterketak egiteko gutxieneko arauak eta metodoak zehaztu eta aurrerakuntza teknikora egoki ditzan. Neurri horiek orokorrak eta zuzentarau honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldaraztekoak direnez gero (funtsezkoak ez diren elementu gehiagorekin ere osa daitezke), 1999/468/EE Erabakiko 5 bis artikuluan agindutako kontrol-dun arautze-prozedura betez hartu behar dira.

(29) Zuzentarau honek ez die eragingo III. eranskineko B zatian adierazitako zuzentaruak estatuko zuzenbidean jasotzeko epeei buruz estatu kideei ezartzen zaizkien betebeharrei.

HONAKO ZUZENTARAU HAU ONARTU DUTE:

I. KAPITULUA

XEDAPEN OROKORRAK

1. artikulua

1. Estatu kide bakoitzean, bere lurraldean matrikulatutako ibilgailuek, atoeik edo erdi-atoeik aldizkako azterketa teknikoa egin behar dute, zuzentarau hau betez.

2. Azterketa egin behar duten ibilgailuen kategoria, azterketa teknikoaren maiztasuna eta derrigorrezko kontrol-elementuak I. eta II. eranskinetan adierazten dira.

2. artikulua

Estatuak egingo du zuzentarau honetan ezarritako azterketa teknikoa, edo estatuak zeregin horren ardura eman dion erakunde publiko batek, edo estatuak esleitutako erakundeek eta establezimenduek, estatuaren zaingo zuzenpean jarduten direnek. Azken erakunde edo establezimendu horiek erakunde edo establezimendu pribatu baimenduak izan daitezke. Azterketa teknikoaz arduratzen den establezimendu bat ibilgailuak konpontzen jarduten den kasu berezietan, estatu kideek zin-zinez zaindu behar dute azterketa teknikoaren objektibotasunari eta kalitate altuari eustea.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

3. artikulua

1. Estatu kideek beharrezkotzat jotzen dituzten neurriak hartuko dituzte, ibilgailuak azterketa teknikoa arrakastaz gainditu duela eta, gutxienez, zuzentarau honen xedapenak betetzen dituela egiaztatzeko.

Neurri horiek estatu kideei eta Batzordeari jakinaraziko zaizkio.

2. Estatu kide bakoitzak berak egin izan balu bezala aintzatetsiko du beste estatu kide batek egindako proba, azken herrialde horretan matrikulatutako ibilgailu motordunak eta atoiak edo erdi-atoiak azterketa teknikoa gainditu duela, eta, gutxienez, zuzentarau honen xedapenak betetzen dituela adierazten duena.

3. Estatu kideek prozedura egokiak aplikatuko dituzte, ahal den neurrian hau xedatzeko: beren lurraldean matrikulatutako ibilgailuen balaztek zuzentarau honetan ezarritako betekizunak betetzen dituztela, ahal den neurrian.

II. KAPITULUA

SALBUESPENAK

4. artikulua

1. Estatu kideek eskumena izango dute indar armatuen, ordena publikoko indarren eta suhiltzaileen ibilgailuak zuzentarau honen aplikazio-eremutik kanpo uzteko.

2. Estatu kideek, aldez aurretik Batzordeari kontsulta egin ondoren, hauek zuzentarau honen aplikazio-eremutik kanpo utzi edo xedapen berezien mendean jar ditzakete: zerbitzua ematen duten edo salbuespenezko egoeretan erabiltzen diren ibilgailuak; eta bide publikoak gutxi erabili edo erabiltzen ez dituzten ibilgailuak edo aldi baterako zirkulaziotik kendutako ibilgailuak; eta 1960ko urtarrilaren 1a baino lehen fabrikatutako interes historikoko ibilgailuak.

3. Batzordeari aldez aurretik kontsulta egin ondoren, estatu kideek azterketa-arau propioak ezar ditzakete interes historikoko ibilgailuentzat.

5. artikulua

I. eta II. eranskinetan araututakoa betetzeko bada ere, estatu kideek hauek egin ditzakete:

a) lehen derrigorrezko azterketa teknikoaren data aurreratu eta, hala dagokionean, ibilgailu bati matrikulatu baino lehen azterketa egiteko eskatu;

b) ondoz ondoko bi derrigorrezko azterketa teknikoen arteko tartea laburtu;

c) talde eskumendunaren azterketa nahitaezko gisa ezarri;

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

- d) kontrolatu beharreko elementuen kopurua handitu;
- e) aldizkako azterketa tekniko egiteko betebeharra beste ibilgailu-kategoria batzuetara hedatu;
- f) proba berezi osagarriak agindu;
- g) bere lurraldean matrikulatutako ibilgailuei hau eskatu: balaztatzearen gutxieneko eraginkortasun-mailak II. eranskinean zehaztutakoak baino handiagoak izatea eta eranskin horretan zehaztutakoak baino karga handiagoeekin kontrola egitea, baldin eta betekizun horiek ez badira jatorrizko homologaziokoak baino handiagoak.

III. KAPITULUA

AZKEN XEDAPENAK

6. artikulua

1. Batzordeak beharrezko berariazko zuzentzarauak emango ditu, II. eranskinean zerrendatutako elementuen gutxieneko azterketa-arauak eta -metodoak definitzeko. Halaber, beharrezko zuzenketak hartuko ditu, arau eta metodo horiek aurrerakuntza teknikora egokitzeko.

2. Zuzentzari honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurriak (osatu ere egin dezakete) 7. artikuluko 2. paragrafoan adierazitako kontrolaren arautze-prozedura betez hartu behar dira.

7. artikulua

1. Batzordeak ibilgailu motordunen eta atoiaren azterketa teknikoari buruzko Zuzentzaria aurrerakuntza teknikora egokitzeko, Komitearen laguntza izango du.

2. Paragrafo honi erreferentzia egiten zaionez, 1999/468/EE Erabakiko 5. bis artikuluko 1etik 4ra bitarteko paragrafoak eta 7. artikulua aplikatuko dira, eta 8. artikuluan xedatutakoa ere beteko da.

8. artikulua

Abiadura mugatzeko gailuen aldizkako azterketak egiten hasi eta hiru urte bete baino lehen, Batzordeak aztertuko du, hartutako esperientziaren arabera, ezarritako probak nahikoak diren, gailu horietan akatsak edo manipulazioak hautemateko, eta egokia den indarrean dagoen araudia aldatzea.

9. artikulua

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

Estatu kideek Batzordeari jakinaraziko diote zuzentarau honek arauturiko esparruan onartzen dituzten barne-zuzenbideko xedapen nagusien testua.

10. artikulua

96/96/EE Zuzentaraua, III. eranskinaren A zatian adierazten diren egintzen bidez aldatutakoa, indargabetuta geratuko da. Nolanahi ere, estatu kideek bete egin behar dituzte zuzentarauak estatuko zuzenbidean jasotzeko epeen inguruko betebeharrak (III. eranskineko B zatian adierazita daude).

Indargabetutako zuzentarauari egindako erreferentziak zuzentarau honi egindakotzat hartuko dira eta IV. eranskineko korrespondentzia-taularen arabera interpretatuko dira.

11. artikulua

Zuzentarau hau indarrean jarriko da Europar Batasuneko Egunkari Ofizialean argitaratzen denetik hogeit egunera.

12. artikulua

Estatu kideak dira zuzentarau honen hartzaile.

Estrasburgon emana, 2009ko maiatzaren 6an.

Europako Parlamentuaren izenean,

Presidentea

H.-G. Pöttering

Kontseiluaren izenean,

Presidentea

J. Kohout

[1] C 224 EO, 2008.8.30ekoa, 66. or.

[2] Europako Parlamentuaren Irizpena, 2008ko irailaren 23koa (oraindik Egunkari Ofizialean argitaratu gabea) eta Kontseiluaren Erabakia, 2009ko martxoaren 30ekoa.

[3] L 46 EO, 1997.02.17koa, 1. or.

[4] Ikus III. eranskineko A zatia.

[5] L 202 EO, 1971.09.6koa, 37. or.

2009/40/EE Zuzentaraua (EBren Aldizkari Ofiziala, L 141, 2009/06/06koa)

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

[6] L 350 EO, 1998.12.28koa, 1. or.

[7] L 274 EO, 1998.10.9koa, 1. or.

[8] L 184 EO, 1999.7.17koa, 23. or.

ANEXO I

CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS SOMETIDOS A INSPECCIÓN TÉCNICA Y PERIODICIDAD DE LAS INSPECCIONES

Categorías de vehículos	Periodicidad de las inspecciones
1. Vehículos a motor destinados al transporte de personas que tengan más de ocho asientos además del asiento del conductor	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
2. Vehículos a motor destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada exceda de 3 500 kg	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
3. Remolques y semirremolques cuya masa máxima autorizada exceda de 3 500 kg	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
4. Taxis, ambulancias	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
5. Vehículos a motor con un mínimo de cuatro ruedas, destinados normalmente al transporte de mercancías por carretera, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3 500 kg, con excepción de los tractores y máquinas agrícolas	Cuatro años después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, cada dos años
6. Vehículos a motor con un mínimo de cuatro ruedas, destinados al transporte de personas, cuyo número de asientos, excluido el del conductor, no exceda de ocho	Cuatro años después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, cada dos años

ANEXO II

ELEMENTOS DE CONTROL OBLIGATORIO

La inspección se referirá al menos a los elementos enumerados a continuación, siempre que estos afecten al equipo obligatorio del vehículo sometido a inspección en el Estado miembro de que se trate.

Los controles citados en el presente anexo podrán realizarse visualmente sin desmontar los elementos del vehículo.

Si el vehículo presentara defectos en los elementos que se enumeran a continuación, las autoridades competentes de los Estados miembros adoptarán un procedimiento por el que se establecerán las condiciones en las que se autoriza a un vehículo a circular hasta que supere satisfactoriamente una nueva inspección técnica.

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 Y 6

1. Dispositivos de frenado

La inspección de los dispositivos de frenado del vehículo se referirá a los elementos siguientes. Los resultados obtenidos en la inspección de los dispositivos de frenado deberán corresponder, en la medida en que sea practicable, a las normas técnicas establecidas en la Directiva 71/320/CEE.

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.1. Estado mecánico y funcionamiento	
1.1.1. Vástago del pedal de freno	<ul style="list-style-type: none"> — demasiado ajustado — cojinete desgastado — desgaste/juego excesivos
1.1.2. Estado y carrera del pedal de dispositivo de frenado	<ul style="list-style-type: none"> — carrera de reserva excesiva o insuficiente — retorno del freno inadecuado — revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos	<ul style="list-style-type: none"> — tiempo excesivo de creación de presión atmosférica y vacío para el funcionamiento eficaz de los frenos — presión atmosférica y vacío insuficiente para permitir al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso) — pérdida de aire que provoque un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles
1.1.4. Indicador de baja presión o manómetro	<ul style="list-style-type: none"> — funcionamiento defectuoso o anormal del indicador de baja presión o del manómetro
1.1.5. Válvula de regulación del freno de mano	<ul style="list-style-type: none"> — rota o estropeada, excesivamente gastada — funcionamiento defectuoso de la válvula de regulación — mando inseguro del vástago de la válvula o válvula insegura — conexiones sueltas o pérdida del sistema — mal funcionamiento
1.1.6. Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento	<ul style="list-style-type: none"> — sujeción insuficiente del trinquete del freno de estacionamiento — desgaste excesivo del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete — recorrido excesivo de la palanca, índice de un ajuste incorrecto
1.1.7. Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> — estropeadas, pérdida de aire excesiva — descarga excesiva de aceite del compresor — fijación o soporte defectuoso — descarga de fluido hidráulico de frenos
1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque	<ul style="list-style-type: none"> — válvulas de aislamiento o válvulas de cierre automáticas defectuosas — montaje inseguro/inadecuado — pérdidas excesivas

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.1.9. Acumulador o depósito de presión	<ul style="list-style-type: none"> — estropeados, corroídos, con pérdidas — dispositivo de vaciado inoperante — montaje inseguro/inadecuado
1.1.10. Servofreno, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> — servofrenos defectuosos o ineficaces — cilindro de mando defectuoso o con pérdidas — cilindro de mando inseguro — cantidad insuficiente de líquido de frenos — ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando — chivato del líquido de frenos encendido o defectuoso — funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos
1.1.11. Tubos rígidos de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> — riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura — pérdidas en los tubos o en las conexiones con los manguitos — dañados o excesivamente corroídos — colocación incorrecta
1.1.12. Tubos flexibles de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> — riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura — estropeados, desgastados, demasiado cortos o retorcidos — pérdidas en los tubos flexibles o manguitos — engrosamiento de los tubos flexibles bajo presión — porosidad
1.1.13. Forros de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> — desgaste excesivo — manchados (aceite, grasa, etc.)
1.1.14. Tambores y discos de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> — desgaste y rayado excesivos, agrietados, inseguros o rotos — manchados (aceite, grasa, etc.) — placa posterior insegura
1.1.15. Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	<ul style="list-style-type: none"> — cables estropeados, enredados — desgaste o corrosión excesivos — uniones de cables o varillas inseguras — cableado defectuoso — cualquier restricción del funcionamiento libre del sistema de frenos — cualquier movimiento anormal de las palancas, varillas o conexiones que indique un desajuste o un desgaste excesivo
1.1.16. Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de ballesta) o cilindros hidráulicos de frenado	<ul style="list-style-type: none"> — agrietados o estropeados — pérdidas — montaje inseguro/inadecuado — corrosión excesiva — recorrido excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma — pérdida de la carcasa de protección contra el polvo o daños excesivos en la misma
1.1.17. Válvula sensora de carga	<ul style="list-style-type: none"> — conexión defectuosa — ajuste incorrecto — agarrotada, no funciona — ausente
1.1.18. Ajustadores de tensión automáticos	<ul style="list-style-type: none"> — agarrotamiento o movimiento anormal, índice de un desgaste excesivo o de un ajuste incorrecto — funcionamiento defectuoso

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.1.19. Sistema de desaceleración (si está instalado o se exige)	<ul style="list-style-type: none"> — conexiones o montaje inseguros — defectuosos
1.2. Rendimiento y eficacia del freno de servicio	
1.2.1. Rendimiento (incrementado progresivamente hasta el máximo esfuerzo)	<ul style="list-style-type: none"> — frenado inadecuado de una o más ruedas — frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje. En caso de que se controle el frenado en carretera, la desviación del vehículo de una línea recta resultará excesiva — progresión no gradual del frenado (agarre) — retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas — variación excesiva del esfuerzo de frenado debido a la deformación de los discos o a la ovalidad de los tambores
1.2.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> — una relación de frenado respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas, siempre que sea posible el cálculo, inferior a los valores siguientes: Eficacia mínima de frenado Categoría 1: 50 % ⁽¹⁾ Categoría 2: 43 % ⁽²⁾ Categoría 3: 40 % ⁽³⁾ Categoría 4: 50 % Categoría 5: 45 % ⁽⁴⁾ Categoría 6: 50 % — o frenado inferior a los valores de referencia si estos están especificados por el fabricante del vehículo para el eje del vehículo de que se trate ⁽⁵⁾
1.3. Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente)	
1.3.1. Rendimiento	<ul style="list-style-type: none"> — freno inoperante en un lado — frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje — progresión no gradual del frenado (agarre) — en el caso de los remolques, no funcionamiento del dispositivo de frenado automático
1.3.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> — para todas las categorías de vehículos, una relación de frenado inferior al 50 % ⁽⁶⁾ del rendimiento del freno de servicio indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas
1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento	
1.4.1. Rendimiento	<ul style="list-style-type: none"> — freno inoperante en un lado
1.4.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> — para todas las categorías de vehículos, la relación de frenado que sea mayor entre una relación de frenado inferior al 16 % respecto a la masa máxima autorizada y, en el caso de los vehículos a motor, una relación de frenado inferior al 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo
1.5. Rendimiento del dispositivo de desaceleración o del freno por compresión de aire	<ul style="list-style-type: none"> — progresión no gradual del rendimiento (dispositivo de desaceleración) — defectuoso

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.6. Dispositivo antibloqueo	— funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso antibloqueo — defectuoso

- (¹) El 48 % para los vehículos de la categoría 1 que no lleven ABS o cuyo tipo se haya homologado antes del 1 de octubre de 1991 (fecha de prohibición de la primera puesta en circulación sin la homologación europea de componente) (Directiva 71/320/CEE).
- (²) El 45 % para los vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).
- (³) El 43 % para los semirremolques y los remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).
- (⁴) El 50 % para los vehículos de la categoría 5 matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).
- (⁵) El valor de referencia para el eje del vehículo es el frenado (expresado en newtons) necesario para conseguir la fuerza de frenado mínima prescrita para el peso concreto que tenga el vehículo.
- (⁶) Para los vehículos de las categorías 2 y 5, la eficacia mínima de freno secundario será de 2,2 m/s² (dado que no está regulada en la Directiva 71/320/CEE).

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
2. Dirección y volante	2. Dirección
2.1. Estado mecánico	2.1. Estado mecánico
2.2. Volante de dirección	2.2. Holguras de la dirección
2.3. Holguras de la dirección	2.3. Fijación del sistema de dirección
2.4. Cojinetes de ruedas	
3. Visibilidad	3. Visibilidad
3.1. Campo de visibilidad	3.1. Campo de visibilidad
3.2. Estado de las superficies acristaladas	3.2. Estado de las superficies acristaladas
3.3. Retrovisores	3.3. Retrovisores
3.4. Limpiaparabrisas	3.4. Limpiaparabrisas
3.5. Lavaparabrisas	3.5. Lavaparabrisas
4. Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico	4. Equipo de iluminación
4.1. Luces de carretera y luces de cruce	4.1. Luces de carretera y luces de cruce
4.1.1. Estado y funcionamiento	4.1.1. Estado y funcionamiento
4.1.2. Orientación	4.1.2. Orientación
4.1.3. Conmutación	4.1.3. Conmutación
4.1.4. Eficacia visual	
4.2. Luces de posición y luces de gálibo	4.2. Estado y funcionamiento, estado de los cristales protectores, color y eficacia visual de:

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
4.2.1. Estado y funcionamiento	4.2.1. Luces de posición
4.2.2. Color y eficacia visual	4.2.2. Luces de frenado
	4.2.3. Luces indicadoras de dirección
	4.2.4. Luces de marcha atrás
	4.2.5. Luces antiniebla
	4.2.6. Iluminación de la placa trasera de matrícula
	4.2.7. Catadióptricos
	4.2.8. Luces indicadoras de peligro
4.3. Luces de frenado	
4.3.1. Estado y funcionamiento	
4.3.2. Color y eficacia visual	
4.4. Luces indicadoras de dirección	
4.4.1. Estado y funcionamiento	
4.4.2. Color y eficacia visual	
4.4.3. Conmutación	
4.4.4. Cadencia de las pulsaciones	
4.5. Luces antiniebla delanteras y traseras	
4.5.1. Colocación	
4.5.2. Estado y funcionamiento	
4.5.3. Color y eficacia visual	
4.6. Luces de marcha atrás	
4.6.1. Estado y funcionamiento	
4.6.2. Color y eficacia visual	

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
4.7. Iluminación de la placa trasera de matrícula	
4.8. Catadióptricos — Estado y color	
4.9. Indicadores luminosos	
4.10. Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque	
4.11. Cableado eléctrico	
5. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión	5. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión
5.1. Ejes	5.1. Ejes
5.2. Ruedas y neumáticos	5.2. Ruedas y neumáticos
5.3. Suspensión	5.3. Suspensión
6. Chasis y accesorios del chasis	6. Chasis y accesorios del chasis
6.1. Chasis o bastidor y accesorios	6.1. Chasis o bastidor y accesorios
6.1.1. Estado general	6.1.1. Estado general
6.1.2. Tubos de escape y silenciadores	6.1.2. Tubos de escape y silenciadores
6.1.3. Depósitos y conductos del combustible	6.1.3. Depósitos y conductos del combustible
6.1.4. Características geométricas y estado del dispositivo trasero de protección, vehículos pesados	6.1.4. Soporte de la rueda de repuesto
6.1.5. Soporte de la rueda de repuesto	6.1.5. Seguridad del dispositivo de acoplamiento (en su caso)
6.1.6. Dispositivo de acoplamiento de los vehículos tractores, de los remolques y de los semirremolques	
6.2. Cabina y carrocería	6.2. Carrocería
6.2.1. Estado general	6.2.1. Estado general
6.2.2. Fijación	6.2.2. Puertas y cerraduras
6.2.3. Puertas y cerraduras	
6.2.4. Suelo	
6.2.5. Asiento del conductor	
6.2.6. Estribos	
7. Equipos diversos	7. Equipos diversos
7.1. Cinturones de seguridad	7.1. Fijación del asiento del conductor
7.2. Extintor	7.2. Fijación de la batería
7.3. Cerraduras y dispositivo antirrobo	7.3. Aparato productor de señales acústicas
7.4. Triángulo de señalización	7.4. Triángulo de señalización
7.5. Botiquín de urgencia	7.5. Cinturones de seguridad
7.5.1. Seguridad de montaje	
7.5.3. Funcionamiento	7.5.2. Estado de los cinturones
7.6. Calzo o calzos de rueda	
7.7. Aparato productor de señales acústicas	

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
7.8. Indicador de velocidad	
7.9. Tacógrafo (presencia y precintado): — comprobar, en su caso, la validez de la placa del tacógrafo, si así lo exige el Reglamento (CEE) nº 3821/85 ⁽¹⁾ — comprobar, en caso de duda, que la circunferencia o la dimensión de la rueda coincida con los datos consignados en la placa del tacógrafo — cuando sea factible, comprobar que los precintos del tacógrafo y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra manipulación fraudulenta estén intactos	
7.10. Dispositivo de limitación de velocidad: — cuando sea posible, comprobar que esté instalado el dispositivo de limitación de velocidad, si así lo exige la Directiva 92/6/CEE ⁽²⁾ — comprobar la validez de la placa del dispositivo de limitación de velocidad — cuando sea factible, comprobar que los precintos del dispositivo de limitación de velocidad y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra manipulación fraudulenta estén intactos — cuando 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	
8. Ruidos ambientales	8. Ruidos ambientales
8.1. Ruido	8.1. Ruido
<p>⁽¹⁾ Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 8).</p> <p>⁽²⁾ Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).</p>	

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 Y 6

8.2. Emisiones de gases de escape

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

- a) Cuando las emisiones no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:

1. Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.
2. 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.

Después de un período razonable de calentamiento del motor (que tenga en cuenta las prescripciones 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 o las autoridades de control de los Estados miembros no lo utilicen como valor de referencia, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:

- i) para vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha a partir de la cual los Estados miembros establecieron que los vehículos debían cumplir la Directiva 70/220/CEE ⁽¹⁾ y el 1 de octubre de 1986: 4,5 % en vol.,

⁽¹⁾ Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (DO L 76 de 6.4.1970, p. 1).

- ii) para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986: 3,5 % vol.
- b) Cuando un sistema de control de emisiones avanzado controle las emisiones de gases de escape, tal como un convertidor catalítico de tres vías controlado por una sonda lambda:
 - 1. Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que está completo y en estado satisfactorio y que no presenta fugas.
 - 2. 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. 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 punto 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. 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:

- i) mediciones realizadas con el motor al ralentí:

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá superar 0,5 % vol. y, para los vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila A o la fila B del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, el contenido máximo autorizado de CO no deberá superar 0,3 % vol. Cuando no sea posible una adecuación a la Directiva 70/220/CEE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2002,

- ii) medición al ralentí acelerado (en vacío), la velocidad del motor debe ser al menos igual a 2 000 m⁻¹.

Contenido de CO: máximo 0,3 % vol. y, para los vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila A o la fila B del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, el contenido máximo autorizado de CO no deberá superar 0,2 % vol. Cuando no sea posible una adecuación a la Directiva 70/220/CEE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2002.

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

- iii) en cuanto a los vehículos de motor equipados con sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, los Estados miembros, como alternativa a la prueba especificada en el inciso i), podrán 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.

8.2.2. 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 desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión).
- b) Preacondicionamiento del vehículo:
 - 1. 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. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 5 de la letra d), solo podrá rechazarse un vehículo cuando haya sido preacondicionado de conformidad con los requisitos que se detallan a continuación:
 - i) 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 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;
 - ii) 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. 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. 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. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección.
4. 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 vehículos de las categorías 1 y 2 del anexo I, debe ser, de al menos, 2 segundos.

d) Valores límite:

1. El nivel de concentración no superará el nivel registrado en la placa prevista en la Directiva 72/306/CEE ⁽¹⁾.
2. Si no se conoce este dato o si las autoridades competentes de los Estados miembros deciden no utilizarlo como referencia, el nivel de concentración no deberá superar el establecido por el fabricante o los valores límite del coeficiente de absorción, que serán los siguientes:

Coeficiente de absorción máximo para:

- motores diésel con aspiración natural = $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- motores diésel con turbocompresor = $3,0 \text{ m}^{-1}$,
- se aplicará un límite de $1,5 \text{ m}^{-1}$ a los siguientes vehículos que hayan sido homologados con arreglo a los valores límite indicados en:
 - a) la fila B del cuadro del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE (vehículos comerciales Diésel-Euro 4);
 - b) la fila B1 del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE ⁽²⁾ (vehículos industriales de transporte de mercancías Diésel-Euro 4);
 - c) la fila B2 del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE (vehículos industriales de transporte de mercancías Diésel-Euro 5);
 - d) la fila C del cuadro del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE (vehículos industriales de transporte de mercancías VEM);

o los valores límite de modificaciones más recientes de la Directiva 70/220/CEE, o los valores límite de modificaciones más recientes de la Directiva 88/77/CEE, o los valores equivalentes cuando se utilice un tipo de aparato distinto de los usados para la homologación CE.

Cuando no sea posible una adecuación con el punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, o con el punto 6.2.1 de la Directiva 88/77/CEE, lo anteriormente expuesto se aplicará a vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.

3. Estas disposiciones no serán aplicables a los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980.
4. 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. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo.

⁽¹⁾ Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diésel destinados a la propulsión de vehículos (DO L 190 de 20.8.1972, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 88/77/CEE del Consejo, de 3 de diciembre de 1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos (DO L 36 de 9.2.1988, p. 33).

5. A fin de evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán, no obstante lo dispuesto en el apartado 4 de la letra d) del punto 8.2.2, 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 (o equivalente) especificados en el inciso ii) del apartado 2 de la letra b) del punto 8.2.2. Igualmente, para evitar ensayos innecesarios, los Estados miembros podrán, no obstante lo dispuesto en el apartado 4 de la letra d) del punto 8.2.2, aprobar 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 (o equivalente) especificados en el inciso ii) del apartado 2 de la letra b) del punto 8.2.2.

8.2.3. 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.

- 8.2.4. Cuando en el momento de la homologación CE, un tipo de vehículo no haya podido respetar los valores límite establecidos en la presente Directiva, los Estados miembros podrán fijar valores límite más altos para dicho tipo de vehículo, basándose en las pruebas que aporte el fabricante. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión, que a su vez informará a los demás Estados miembros.

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
8.3. Dispositivo antiparasitario de la radio	
9. Ensayos suplementarios para los vehículos destinados al transporte público	
9.1. Salida(s) de socorro (incluidos los martillos para romper los cristales), placas indicadoras de la salida o salidas de socorro	
9.2. Calefacción	
9.3. Aireación	
9.4. Disposición de los asientos	
9.5. Iluminación interior	
10. Identificación del vehículo	10. Identificación del vehículo
10.1. Placas de matrícula	10.1. Placas de matrícula
10.2. Número del chasis	10.2. Número del chasis

ANEXO III

PARTE A

**Directiva derogada con sus modificaciones sucesivas
(contempladas en el artículo 10)**

Directiva 96/96/CE del Consejo
(DO L 46 de 17.2.1997, p. 1).

Directiva 1999/52/CE de la Comisión
(DO L 142 de 5.6.1999, p. 26).

Directiva 2001/9/CE de la Comisión
(DO L 48 de 17.2.2001, p. 18).

Directiva 2001/11/CE de la Comisión
(DO L 48 de 17.2.2001, p. 20).

Directiva 2003/27/CE de la Comisión
(DO L 90 de 8.4.2003, p. 41).

Reglamento (CE) nº 1882/2003 del Parlamento Europeo y
del Consejo
(DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

Únicamente el punto 68 del anexo III

PARTE B

**Plazos de transposición al Derecho nacional
(contemplados en el artículo 10)**

Actos	Plazo de transposición
96/96/CE	9 de marzo de 1998
1999/52/CE	30 de septiembre de 2000
2001/9/CE	9 de marzo de 2002
2001/11/CE	9 de marzo de 2003
2003/27/CE	1 de enero de 2004

ANEXO IV

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 96/96/CE	Presente Directiva
Artículos 1 a 4	Artículos 1 a 4
Artículo 5, frase introductoria	Artículo 5, frase introductoria
Artículo 5, incisos primero a séptimo	Artículo 5, letras a) a g)
Artículo 6	—
Artículo 7	Artículo 6, apartado 1
—	Artículo 6, apartado 2
Artículo 8, apartado 1	Artículo 7, apartado 1
Artículo 8, apartado 2, párrafo primero	Artículo 7, apartado 2
Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo	—
Artículo 8, apartado 3	—
Artículo 9, apartado 1	—
Artículo 9, apartado 2	Artículo 8
Artículo 10	—
Artículo 11, apartado 1	—
Artículo 11, apartado 2	Artículo 9
Artículo 11, apartado 3	—
—	Artículo 10
Artículo 12	Artículo 11
Artículo 13	Artículo 12
Anexos I-II	Anexos I-II
Anexos III-IV	—
—	Anexo III
—	Anexo IV