



Aclaraciones Reunión de Coordinación Técnica en materia de Inspección Técnica de Vehículos (07 de marzo de 2023 a las 10:00 h) Región de Murcia

Recibidas cuestiones sobre el funcionamiento de las estaciones ITV de la Región de Murcia en este centro directivo anterior a la celebración de la reunión telemática con las estaciones ITV de la Región de Murcia, sobre el orden del día remitido a las mismas. Expuestas en la reunión telemática el borrador de las respuestas y recibidas observaciones, se adjunta el presente documento donde se responden a las cuestiones planteadas.

Listado Temas reunión ITV

PREGUNTAS Y RESPUESTAS SOBRE LA RESOLUCIÓN DE ESTA DIRECCIÓN GENERAL POR LA QUE SE APRUEBA LA INSTRUCCIÓN QUE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO REGLADO DE SUPERVISIÓN Y CONTROL ADICIONAL DE LAS ESTACIONES ITV DE LA REGIÓN DE MURCIA (BORM nº 290 de 17 de diciembre de 2022):

1ª Cuestión:

Con respecto a la resolución General de Industria para Supervisión y Control de las Estaciones ITV que entra en vigor el próximo día 17 de junio de 2023, según APARTADO CUARTO b) se controlará el porcentaje de rechazo de las entidades con respecto a la media de las demás entidades de inspección.

¿Nos podrían indicar dónde se facilitarán los datos procedentes del porcentaje de rechazo de la Región de Murcia?

RESPUESTA:

El control lo realiza la Dirección General de Energía y Actividad Industrial y Minera, por lo que los datos de comparación de cada estación ITV los trata la DG. Tienen información general sobre los índices estadísticos en la web del ministerio:

<https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/vehiculos/Paginas/inspeccion-tecnica-vehiculos.aspx>

En la reunión se ha establecido como objetivo para las estaciones ITV de la Región de Murcia que al menos a finales del año 2023 el índice de rechazo de las primeras inspecciones se encuentren entre el 18 al 20%. Y el índice de rechazo de las segundas inspecciones en menos de una hora por debajo del 10%.

2ª Cuestión:





-¿La auditoría anual del sistema informático, podrían superarla el proveedor del sistema informático y que a nosotros nos garantice bajo ese certificado de auditoría superado y no tener que pasarla nosotros?

RESPUESTA:

No. Tal y como dice el apartado e) del punto primero, los sistemas informáticos de la estación ITV tienen que ser auditados y evaluados por una empresa independiente a la que haya implantado el sistema informático que disponga la estación ITV, especializada en seguridad informática. Realizado cada tres años o si se producen cambios en la arquitectura principal del sistema informático.

Si la Estación ITV tiene 2 tipos de software o más, uno del sistema de gestión y otro, que controla la máquina de medición. Ambos software requieren certificado de acreditación de seguridad informática. El software de las máquinas que realiza la medición y utiliza un software interno en el PC de la máquina, debe ser evaluado para que no se permita que el inspector de la línea pueda modificar los archivos de medición o pueda entrar a los archivos del software de medición.

3ª Cuestión:

-¿Nos podrían proporcionar la forma correcta para citar la protección de datos para que al tomar más fotografías de los vehículos no tengamos problemas con los clientes o los ocupantes del vehículo, sobre todo si son menores?

RESPUESTA:

Conforme el punto quinto de la Resolución, se indica que en la realización de las fotografías se asegurará la privacidad de las personas en cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantías de los derechos digitales, reglamentos y legislación desarrollada aplicable. Por lo que las estaciones ITV deberá tomar medidas para evitar que se realicen fotografías de personas utilizando máscaras de privacidad en la realización de las mismas u otro medio que disponga la estación ITV.

4ª Cuestión:

¿Nos podrían proporcionar un formato oficial para entregarle a los clientes cuando obtienen la inspección desfavorable en el que aparezca en una parte la declaración de auto reparación y también cite el modelo de taller para registrar la reparación? (o si no los dos formatos por separado).

RESPUESTA:

Se adjunta modelo.

5ª Cuestión:





¿Nos podrían proporcionar instrucciones de como colocar las cámaras fijas a principio de la línea y el método en el que deben de proporcionarse las imágenes?

RESPUESTA:

Tal y como indica el apartado h) del punto primero de la Resolución, *“se instalará una cámara fija a la entrada de cada línea de inspección, excepto boxes, localizada de tal modo que se pueda visualizar el paso del vehículo por la misma”*.

Tal y como dice la Resolución las cámaras se colocaran en el principio de las líneas de inspección, enfocaran desde el principio de las líneas hacia el interior, en el lado izquierdo del vehículo, de modo que se pueda ver que el vehículo recorre toda la línea de inspección y pueda ser identificada su matrícula, y que el vehículo pasa por todas las fases de inspección de la línea.

Conforme establece el apartado h), la estación ITV proporcionara la URL de las cámaras, con la cuenta de usuario y contraseña a la DG para que pueda conectarse.

El punto j) establece que la instalación de las cámaras y el envío de imágenes será realizado por una empresa especializada y autorizada para este fin conforme la Ley 5/2014, presentándose certificado de instalación ante esta DG.

Se adjunta modelo de cartel informativo de las cámaras de seguridad.

6ª Cuestión:

En el artículo tercero, epígrafe e), cuando se habla de las unidades móviles, se establece lo siguiente:

“e) La estación ITV móvil estará asociada a una estación ITV fija y únicamente podrá realizar inspecciones de vehículos agrícolas, de obras y servicios y ciclomotores de dos ruedas.”

Pues bien, la duda que se nos plantea es la siguiente, las estaciones que están habilitadas, autorizadas y acreditadas para la inspección de motocicletas en la estación móvil, entendemos que seguirán pudiendo realizar este tipo de inspecciones y que es un error el no incluir este tipo de vehículo en el texto, ya que solo habla de ciclomotores de dos ruedas. No entenderíamos que, la implantación de dicha resolución, supusiera una limitación en los servicios ofrecidos hasta este momento. Creemos que sería conveniente aclarar este aspecto por parte de la DGI, ya que en el texto del epígrafe anteriormente indicado aparece la palabra ***“únicamente”*** precediendo a los vehículos que pueden ser inspeccionados sin hacer ninguna mención a motocicletas.

RESPUESTA:

Desde la entrada en vigor de la Resolución las unidades móviles únicamente podrán realizar las inspecciones establecidas en el apartado e) del punto tercero.





OTRAS PREGUNTAS PLANTEADAS:

1ª Cuestión:

En la Circular 1 – 2023. Se habla de los tipos de inspección. En concreto quiero destacar el cambio en los duplicados que pasan a llamarse “Duplicados sin inspección” y en las observaciones indica: “cuando la ITV esté en vigor en el momento de solicitar el duplicado”. Al tiempo, no se ha creado otro tipo de inspección que se llame Duplicados con inspección, u otra inspección que sustituyese a un duplicado en el que se tenga que hacer inspección al tiempo.

En cambio, en la revisión 7.6.2 del MPITV, en la sección de V, indica algo que no sé si entran en conflicto con este nuevo proceder.

DD/MM/AAAA. Deberá pasar inspección antes del DD/MM/AAAA."

b) Vehículos SIN la ITV vigente:

No se podrá emitir el duplicado sin que anteriormente el vehículo supere una inspección técnica periódica completa.

Se emitirá un informe de inspección conforme al artículo 10 del Real Decreto 920/2017.

Diligencia TITV:

En el espacio de observaciones de la nueva TITV, se incluirá:

- "ITV nº NNNN Duplicado. Fecha de emisión de la TITV anterior: DD/MM/AAAA. Deberá pasar inspección antes

Hasta ahora estábamos procediendo de 2 maneras distintas y no sé si se pretende cambiar la sistemática. Si la ITV estaba vigente, no hacía falta inspección y tampoco presentar el coche en la estación, con los antecedentes se emitía el Duplicado y se mantenía la fecha de inspección que ya tuviera asignada el vehículo. Si la ITV no estaba en vigor, se procedía a pasar una inspección periódica (alta de inspección periódica) y duplicado (alta de inspección por Duplicado). En este caso cuando la inspección fuera favorable, se emitiría el Duplicado, pero ambas inspecciones tendrían su informe de inspección, coincidiendo las trazabilidades de ambos.

Como ya he comentado, la duda en este caso viene al poner “Duplicado sin inspección”, no sabiendo si la intención es que no se emita informe de inspección en el Duplicado, o no se haga inspección, si ese tipo de inspección es un tipo y faltaría otro más en el listado, por lo que nos interesaría saber la intención de industria en este sentido, sobre todo, por si no estamos procediendo correctamente.

1ª Cuestión. bis:

Tenemos una circular de tipos de inspección en la que hay inspecciones con dudas acerca de la aplicación. Como por ejemplo la de Duplicados, que ha pasado a ser “Duplicados sin inspección”, y no tenemos aclaración al respecto.





RESPUESTA:

En la Circular 1 – 2023.

En el código 3 pone “*Duplicados sin inspección*” y en la descripción dice: “*Cambia “DUPLICADO” por la nueva denominación. Duplicado sin inspección periódica, cuando la ITV esté en vigor en el momento de solicitar el duplicado*”.

El poner “Duplicado sin inspección”, es que se realice el duplicado cuando el vehículo tenga la inspección periódica en vigor.

Si el vehículo que solicita un duplicado, no tiene la inspección periódica en vigor, hay que realizar primero el código 1 “periódica ordinaria” y si es favorable, el código 3 “duplicado sin inspección”, si no es favorable, habría que emitir tarjeta desfavorable del código 1 y a continuación desfavorable del código 3, y después entregársela al cliente.

2ª Cuestión:

Otra duda que tenemos, aunque hayamos recibido respuesta al respecto, y por consiguiente actuaremos conforme a las indicaciones recibidas hasta el momento, es en un asunto puntual de vehículos extranjeros para importación, ya que vehículos con contraseña individuales francesas o alemanas, se están matriculando en la Región de Murcia, sin solicitar equiparación o individual española, en aquellos casos en los que lleven placa de fabricante con contraseña europea.

Analizando, dice el MPITV en el apartado 2.4 de la sección V:

tipo A,

- En el caso de homologación individual española, resolución de la Autoridad de homologación española.
- En el caso de **homologación individual o serie corta de un estado miembro del EEE, autorización de equivalencia** otorgada por la Autoridad de homologación española.
- En el caso de homologación individual CE, Certificado CE de homologación de un vehículo individual según el modelo “D” del Anexo VI de la Directiva 2007/46/CE.
- Original del permiso de circulación o documento equivalente del país de procedencia.
- Original de la tarjeta de Inspección Técnica del vehículo o documento equivalente del país de procedencia.

Parte b) (Comprobación de la correspondencia entre la documentación y el vehículo)

En el mismo sentido, a continuación, indica:





- Original de la tarjeta de Inspección Técnica del vehículo o documento equivalente del país de procedencia.

Parte b) (Comprobación de la correspondencia entre la documentación y el vehículo)

La documentación del vehículo **se deberá tener en cuenta** a la hora de:

- Identificar al vehículo mediante el VIN.
- **Comprobar si en el apartado K figura una contraseña de homologación válida en España.**
- Comprobar que ha estado matriculado en otro Estado del EEE y la fecha de primera matriculación o de puesta en servicio.

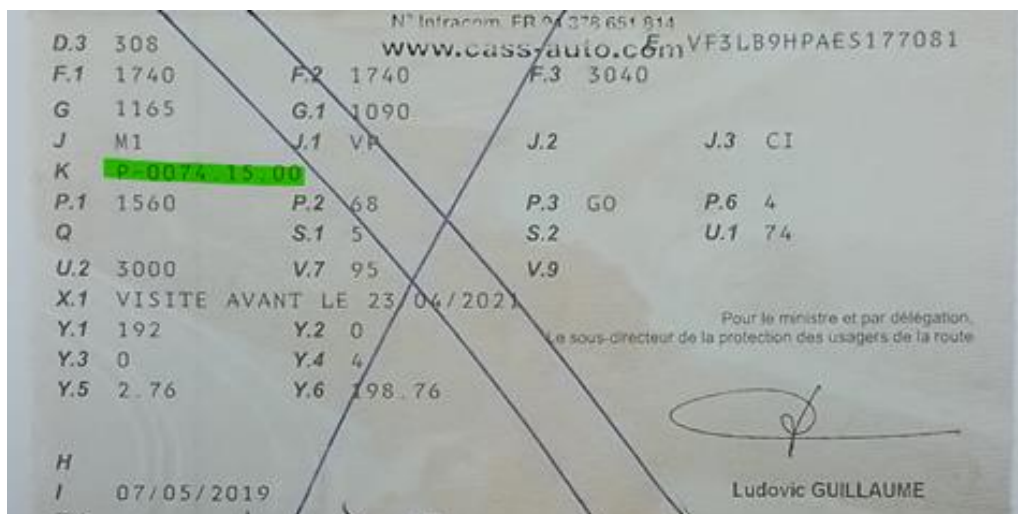
RESPUESTA:

En este caso particular, al llevar el vehículo la placa de fabricante con contraseña de homologación europea, una vez cotejada ésta, coincidente en su totalidad con el vehículo inspeccionado y comprobado que el vehículo no tiene ninguna reforma, se podría emitir la tarjeta ITV.

3ª Cuestión:

De este texto, entiendo, que debemos comprobar la correspondencia y por lo tanto si el VIN, no es correcto, no podremos continuar con la inspección (procediendo como corresponda), si no tiene una fecha de puesta en servicio o matriculación en el EEE, del mismo modo, tampoco podremos continuar con la inspección, pero ¿qué pasa con el campo “K”? es decir, ¿podemos considerar una contraseña individual extranjera (por ejemplo), como “válida en España”?

Por ejemplo, les remito de nuevo, la documentación que les enviamos anteriormente:



En el mismo punto, a continuación, encontramos:





reformas según el Real Decreto 666/2010.

- Si presenta modificaciones durante la inspección del vehículo que no aparecen en la homologación de tipo aportará homologación individual española.

La presencia de anotaciones en algunas documentaciones referidas a posibles reformas o la **inexistencia de dato en el apartado K** no podrá ser causa de rechazo si no se puede constatar la modificación del vehículo durante la inspección del mismo. Deberá considerarse únicamente como indicio de la posible presencia de modificaciones. Excepcionalmente, las anotaciones explícitas de modificaciones de valores de la potencia del motor y del valor de emisiones de CO2 (este último solo si existe en la documentación del país el campo V.7 normalizado) se considerarán modificaciones en el vehículo.

En el caso de vehículos M1 matriculados y procedentes de Estados Miembros del EEE que incorporan dispositivos de acoplamiento debidamente homologados y que están anotados en la documentación del vehículo del país de origen, o se aporte un certificado emitido por el fabricante del vehículo o su representante legal o en el que figure la contraseña de homologación del

Entiendo por tanto, que el Manual, nos da dos opciones para proceder con la inspección, una que tenga una contraseña válida y la otra que no tenga nada en el campo "K".

En este sentido la respuesta recibida es que sí se puede proceder con la inspección del caso concreto anteriormente expuesto, pero tengo dudas del porqué, y en la medida de lo posible, me gustaría aclararlas.

Siguiendo con este asunto, pero suponiendo que demos por buena la contraseña obrante en la documentación, o la no contraseña, y que consideremos que la contraseña correcta es la que obra en la placa del fabricante presente en el vehículo y no la contenida en la documentación del país de origen, ¿Cómo podemos comprobar que es correcta? ¿Cómo podemos comprobar que el vehículo no dispone de reformas?

Hasta el momento consideramos oportuno que los casos en los que la documentación no presenta contraseña de homologación en el campo "K", pero dispone de placa de fabricante, el titular del vehículo, debe aportar CoC del vehículo, por considerar que este el documento que certifica, que al vehículo le corresponde dicha contraseña de homologación y por contener los datos originales de medidas, pesos y otros, necesarios para poder constatar que no dispone de reformas, con respecto al estado original.

¿Es correcto este sistema de proceder? ¿Se podría hacer el trámite con una ficha particularizada emitida por un ingeniero?

RESPUESTA:

En este caso particular, al llevar el vehículo la placa de fabricante con contraseña de homologación europea, una vez cotejada ésta, coincidente en su totalidad con el vehículo inspeccionado y comprobado que el vehículo no tiene ninguna reforma, se podría emitir la tarjeta ITV.

Se podría proceder con una ficha reducida emitida por un técnico competente, pero teniendo en cuenta lo anterior, es decir, que la contraseña de homologación europea sea coincidente completamente con el vehículo inspeccionado.





5ª Cuestión:

Sistemática de actuación de la comprobación de lectura del cuentakilómetros en los que se reduzca o no se represente adecuadamente el registro de distancias.

Problemática que se origina: La DGEAIM no tiene definida la sistemática de dicha comunicación.

Se propone:

3. Interpretación que se propone:

En el caso de disminución de kilómetros, se imputará el defecto 3.8.4 (Grave) que se solucionará con la siguiente sistemática:

	Actuación ITV	Comunicación DGEAIM
Vuelta del cuadro	Quien presente el vehículo a inspección firmará una declaración responsable de que la disminución de lectura se debe a vuelta del cuentakilómetros (hay vehículos que, por ejemplo, si sobrepasan los 199.999 km, pasan a 1 km).	Sí
Error ITV	Región de Murcia: Estación ITV anterior enviará fotografía realizada a la estación ITV actual. Resto: Si no realizan fotografía al cuentakilómetros, se solicitará un email.	No
Cambio de cuadro	Presentará un certificado de taller.	Sí
Otro motivo	Quien presente el vehículo a inspección firmará una declaración responsable de que es conocedor de que al vehículo le han disminuido los kilómetros.	Sí

4. Fundamento normativo de la interpretación:

Punto 3.8 del MPITV y artículo 10.8 del Real Decreto 920/2017.

RESPUESTA:

Conforme el punto 3.8 del MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DE LAS ESTACIONES I.T.V. Versión 7.6.2, serán defectos graves:

- Cuentakilómetros CLARAMENTE manipulado (fraude), se entenderá claramente manipulado cuando pueda apreciarse manipulación física del dispositivo y/o sus conexiones.
- Cuentakilómetros CLARAMENTE fuera de servicio. Se entenderá claramente fuera de servicio cuando resulta imposible la identificación de los km recorridos, o bien su lectura es la misma que la disponible para la última inspección periódica anotada en el registro de la Jefatura Central de Tráfico.

Si la lectura de los km recorridos es inferior a la última inspección, se solicitará un certificado de taller o declaración responsable de auto reparación. En caso de no presentar dicho documento, por similitud, se considerará que está fuera de servicio y se tipificará como tal.

Para que la inspección, en este último caso, sea favorable, se deberán presentar en la primera o segunda inspección los siguientes documentos:





- Certificado técnico acreditativo de taller firmado y sellado, donde se indique el motivo por el que la medida del cuenta kilómetros es inferior al de la última inspección periódica oficial. El motivo puede ser debido a que se ha dado la vuelta al cuentakilómetros del vehículo, o que se ha cambiado el cuadro o odómetro debido a una avería, u otro motivo con justificación técnica que se deberá indicar en el certificado.

- Declaración responsable firmada de quien presenta el vehículo a inspección de que ha realizado una auto-reparación, y es conecedor de que se han disminuido los kilómetros del vehículo, conforme el modelo que se adjunta de auto reparación a la presente reunión de coordinación.

Queda sin efecto lo indicado en el punto 13 de las ACLARACION DE CUESTIONES RELATIVAS AL FUNCIONAMIENTO DE LAS ESTACIONES DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN LA REGIÓN DE MURCIA DE FECHA 26/02/2020.

Dado que los odómetros de los vehículos no están sometidos a control metrológico, en caso de que se observe manipulación física del dispositivo y/o sus conexiones, se debe dar traslado a la DGT.

Desde la firma de la presente Reunión de Coordinación, las estaciones ITV de la Región de Murcia deberían insertar en las etiquetas de inspección periódica favorable o desfavorable que se adhiere a la Tarjeta ITV, los km de lectura.

6ª Cuestión:

Cumplimentación del campo F.1.5 en caso de vehículos N2, N3 y O. A la hora de cumplimentar una ficha técnica de una previa matriculación, se requiere aclaración de como rellenar el campo F.1.5 de las tarjetas tipo A. En el caso de una Cabeza tractora con clasificación 23.00, y, que dispongamos del dato en ficha reducida ó COC, ¿ Se cumplimentara el campo F.1.5 y se realizará llamada en el campo de observaciones “ **Valor en punto de acoplamiento”?** En caso de semirremolques y remolques, si disponemos de dicho dato, ¿Se cumplimentará en el mismo apartado? Se requiere aclaración, en qué casos debe realizarse la llamada en observaciones según se especifica en la Anexo XII del Real Decreto 750/2010 (cumplimentación de fichas).

RESPUESTA:

Sí, hay que hacer una llamada en el campo de observaciones (2) valor en el punto de acoplamiento en los casos de vehículos descritos.

7ª Cuestión:





Hay algunos COC antiguos, emitidos por ejemplo , en un vehículo de categoría M1 y clasificación 10.00 del año 2006 , que el campo 17 solo especifica MMR c/F y s/F, al no especificarse si es eje central, o de barra de tracción, **¿Se cumplimentara en el campo de observaciones?**

RESPUESTA:

El criterio es cumplimentar en O.1 la MMR c/F y en O.1.4 la MMR s/F.

8ª Cuestión:

Por parte de la delegación de industria de Murcia, se proporcionó dos correos electrónicos, para que los Directores Técnicos pudieran y puedan utilizarlos como medio de consulta, en caso de dudas sobre la interpretación de aspectos técnicos o posibles aclaraciones susceptibles de interpretación. Desde ciertas ITV, se ha hecho uso de esto para aclarar dudas, pero **según ENAC**, no puede considerarse válida esa información, puesto que no va firmada por ninguna persona. Se necesita aclaración sobre este tema, puesto que actuamos según contestaciones de mails procedentes de dgeaim@carm.es, y dicha información puede generar **No Conformidades** por parte de **ENAC** en Auditorias.

RESPUESTA:

Las respuestas a los correos indicados son meramente informativas sin validez jurídica, que en ningún momento pueden sustituir al cumplimiento reglamentario ni a los acuerdos en las reuniones de coordinación técnica.

9ª Cuestión:

En la guía de reglamentación (última versión vigente) se especifica que el campo P.3 se cumplimentará de la siguiente forma:

Campo P.3: "Tipo de combustible o fuente de energía"

Para vehículos de categorías M y N, el campo P.3 se rellenará de la forma "Tipo / Combustible", siendo los combustibles, los establecidos en el RD 750/2010, Anexo 12, (punto 26 del CoC) y los tipos de alimentación posibles, según punto 26.1 del CoC:

- M – Monocombustible
- F – Flexifuel
- B – Bicomcombustible
- DU – Combustible dual

Por ejemplo, para un vehículo bicomcombustible GLP/gasolina: "B / G/ GLP"

Hay en muchos COC, que el campo 26.1 no está especificado, la forma de proceder para la cumplimentación del **P.3**. en los siguientes ejemplos sería de la siguiente forma:





Ejemplo 1:

COC con campo 26 y 26.1 Monocombustible y Diesel el campo se rellenaría de esta la siguiente forma:

P.3: M / D ¿SERÍA CORRECTO?

RESPUESTA:

Sí

Ejemplo 2:

COC con solo el campo 26, especifica vehículo Diesel, el campo se rellenaría de la siguiente forma:

P.3: D ¿SERÍA CORRECTO?

RESPUESTA:

Sí

Ejemplo 3:

Además, si en el COC no especifica si es Monocombustible, Flexicombustible etc (Campo 26.1), pero conocemos ese dato al comprobar el vehículo en la estación, ¿Se podría cumplimentar de la misma forma que en el ejemplo 1 o actuamos como el ejemplo 2?

RESPUESTA:

Ejemplo 2, como esté reflejado en COC.

10ª Cuestión:

En los casos de previa matriculación, en los que se especifica el número de ejes motrices, pero no la disposición, se puede cumplimentar el **campo L.1** , por ejemplo **1/ Delantero**, siempre que durante la inspección se haya comprobado cual/es son sus ejes motrices o, solo se podrá especificar si esta detallado en el COC?

RESPUESTA:

Tal y como esté reflejado en el COC.

11ª Cuestión:





En ciclomotores matriculados a partir del 1/11/99 se exige que lleven catadióptricos laterales, pero algunos de estos ciclomotores se pusieron en circulación mucho antes y de serie no los llevaban. ¿Si se justifica de algún modo que son anteriores a esta fecha podrían estar exentos de llevarlos? En tal caso, ¿qué documentos serían necesarios?

RESPUESTA:

Sí, justificando mediante la fecha de puesta de circulación consignada en ficha técnica o, en caso de carecer de la misma, cualquier documento acreditativo legalmente válido, por ejemplo, informe de fabricante.

12ª Cuestión:

En la reunión de coordinación del pasado 08/11/22 en el punto 22 decía:

“ 22. En cuanto a duplicado:

Para realizar los duplicados de fichas emitidas según el RD 2140/85, en las TIT que viene especificado la MMR S/F, c/F, a la hora de cumplimentar la nueva TIT, esos campos no existen en el Modelo de ficha tipo A, Entiendo que esto se debe poner en el campo de observaciones, puesto que en este tipo de fichas, el fabricante no especificaba si era remolque de eje central, barra de tracción etc. ¿ Se actúa de esta forma, se escribe en el campo de observaciones?

En vehículos turismos se puede cumplimentar tanto en eje central como en barra de tracción, en el resto de casos se cumplimentará donde proceda”

No tenemos claro el procedimiento, si viene un vehículo que no sea turismo, ¿tenemos que poner el valor de MMR s/f en el campo O.1.4 de la ficha tipo A y el de MMR c/f en el O.1.1 y también en el O.1.3? Algunas estaciones estaban utilizando el campo O.1 pero ese realmente no aplica para fichas tipo A según la ICT 1212.

En turismos sí que estamos aplicando este criterio de rellenar el campo O.1.1, el O.1.3 y el O.1.4.

RESPUESTA:

El criterio es cumplimentar en O.1 la MMR c/F y en O.1.4 la MMR s/F.

13ª Cuestión:

En informes de conformidad de fabricantes de enganches o STR si pone:

“Instalar un dispositivo de acoplamiento (enganche) de remolque con marca XXXXXX, tipo XXXXX, y contraseña de homologación XXXXXX, quedando apto para remolcar 1300 kg para remolques de ejes centrales y quedando apto para remolcar --- kg para remolques con barra de tracción.”

¿Debemos considerar que se está eliminando el valor de la MMR para remolques de barra de tracción y la masa máxima sobre el punto de acoplamiento y deberíamos exigir que se tramitara además la reforma 11.3?

En ficha aparece “---” tanto en el campo F.1.5 como en el campo O.1.1.





RESPUESTA:

Se diligenciará como está especificado en los informes de conformidad del fabricante o del laboratorio de reformas (STR). Para otras consideraciones se deberá solicitar la aclaración pertinente al fabricante del vehículo del enganche o laboratorio.

14ª Cuestión:

En cuanto a sistema de archivo de documentos digitales (por ejemplo, para fichas reducidas con firma digital) ¿hay algún criterio obligatorio? ¿se debe disponer de una carpeta en el ordenador de la estación? ¿o pueden estar guardados los documentos en Creativa/correo electrónico/whatsapp?

RESPUESTA:

No existe ningún criterio obligatorio a día de hoy, pero la documentación debe estar a disposición de la Dirección General de Energía y Actividad Industrial y Minera a su requerimiento. Evidentemente tienen que estar custodiados en el servicio de la estación ITV o en la central del operador de la misma. No pueden estar en Creativa/correo electrónico/whatsapp.

15ª Cuestión:

Se presenta un vehículo a inspección previa a la matriculación de vehículos matriculados procedentes de EEE, en la documentación del país de origen indica una contraseña de homologación no válida en España, pero el vehículo dispone de placa de fabricante con contraseña de homologación europea y se comprueba que el vehículo no tiene reformas. ¿Sería posible emitir la tarjeta ITV o al no coincidir la contraseña de homologación indicada en documentación del país de origen con la indicada en la placa de fabricante no se podría emitir?.

RESPUESTA:

En este caso particular, al llevar el vehículo la placa de fabricante con contraseña de homologación europea, una vez cotejada ésta, coincidente en su totalidad con el vehículo inspeccionado y comprobado que el vehículo no tiene ninguna reforma, se podría emitir la tarjeta ITV.

16ª Cuestión:

Existen vehículos cuya placa de fabricante indica varias contraseñas de homologación nacionales de diferentes países y entre ellas lleva la contraseña nacional española, lógicamente, en la documentación del país de origen se indica la contraseña nacional de ese país. ¿Sería necesario exigir certificado de correspondencia del vehículo con un número de homologación española o se podría emitir la tarjeta ITV con ficha reducida?.





RESPUESTA:

Al llevar la contraseña de homologación española en la placa de fabricante no sería necesario aportar certificado de correspondencia con contraseña española, pudiéndose emitir la tarjeta ITV con ficha reducida o COC.

EL JEFE DEL SERVICIO DE INDUSTRIA
Antonio Redondo Rocamora

Vº Bº EL SUBDIRECTOR GENERAL DE ENERGÍA, INDUSTRIA Y MINAS
Fdo.: Francisco Gonzalez Cubero

(Firma y fecha electrónica al margen)

23/03/2023 11:26:35

23/03/2023 11:18:48 | GONZALEZ CUBERO, FRANCISCO

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-39ebfbbed-9b65-c1c8-4713-0050569b34e7

