

GUÍA DE REGLAMENTACIÓN SOBRE HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS

Versión 1.3

Publicación: 1 de diciembre de 2025



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO



MINISTERIO DE INDUSTRIA
Y TURISMO

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
CENTRO DE PUBLICACIONES

Panamá, 1. 28036 Madrid

Tels. 91 349 51 29 / 913 494 000 (centralita)

CentroPublicaciones@mincotur.es

<https://www.mintur.gob.es/>

GUÍA DE REGLAMENTACIÓN SOBRE HOMOLOGACIÓN DE
VEHÍCULOS

Edición 1.3: **diciembre 2025**.

NIPO: 217-25-022-4 (en línea)

P.V.P. 0,00 €

<https://industria.gob.es/es-es/Paginas/Index.aspx>

Introducción

La Dirección General de **Estrategia Industrial** y PYME, a través de la Subdirección General de Calidad y Seguridad industrial, ha elaborado esta guía de aplicación de la Reglamentación relativa a la Homologación y pos-homologación de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, con el objetivo de ofrecer una referencia homogénea de determinados aspectos relativos a la misma. Esta guía no incluye otros aspectos de los vehículos como las condiciones de circulación, tasas, impuestos, seguros... por no ser competencia de esta unidad.

Para su elaboración, se han tomado como punto de partida los documentos que habían sido emitidos desde esta Subdirección y que continúan siendo relevantes en la actualidad.

Tomando como base dichos documentos, se ha efectuado una revisión de estos, para adecuar su contenido al estado de la normativa actual **y dar carácter público a los criterios establecidos por la Dirección General de Estrategia Industrial y PYME, en ejercicio de sus funciones como Autoridad de Homologación en España.**

Este documento una vez sometido a participación pública a través del sitio web del Ministerio de Industria, ~~Comercio~~ y Turismo, será publicado en el mismo, para que sea accesible a todos los interesados. Su contenido no tiene valor jurídico.

A partir de su publicación esta guía reemplazará, a todos los efectos, cualquier documento que hubiese sido emitido con anterioridad.

Puede efectuar cualquier comentario, sugerencia o informar de posibles errores u omisiones en su contenido, a través del buzón de correo-e de la S.G. de Calidad y seguridad industrial:
csegind@mintur.es.

Esta Guía se complementa con la información de la página WEB del Ministerio de Industria y Turismo en los apartados relativos a:

- Consultas Frecuentes,
- Legislación de reglamentación y Homologación de vehículos,
- Gestión Integrada de Aplicaciones de Vehículos.

Consultas frecuentes:

- **Industria y PYME >> Servicios >> Consultas sobre temas de calidad y seguridad industrial >> Vehículos >>**
➤ <https://industria.gob.es/es-es/Servicios/calidad/Paginas/vehiculos.aspx>

Temas

Bicicletas, Reformas, Placas de matrícula, Legalización en España de vehículos NO matriculados en un tercer Estado, etc.

Reglamentación, guías y manuales

- **Industria y PYME >> Áreas de interés >> Calidad y Seguridad Industrial >> Vehículos >>**
Reglamentación y Homologación de vehículos
➤ <https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/vehiculos/Paginas/index.aspx>

Temas

Legislación: Reales Decretos, Órdenes Ministeriales, Resoluciones, Manuales

Información adicional: Guías de adaptación, Requisitos aplicables

Homologaciones concedidas: Parciales, WVTAs, Nacionales, Conjuntos Funcionales

Gestión Integrada de Aplicaciones de Vehículos

- Industria y PYME >> Áreas de interés >> Gestión Integrada de Aplicaciones de Vehículos (GIAVEH) >> Vehículos >> Reglamentación y Homologación de vehículos
 - <https://industria.gob.es/GIAVEH/Paginas/inicio-vehiculos.aspx>

Temas

Legislación: Homologación de Tipo y Reformas

Preguntas frecuentes: Relativas a proceso de inscripción y solicitudes de HT

Trámites: Instrucciones, Impresos e inscripción telemática para trámites.

Listado de acrónimos

- **ADR:** Acuerdo sobre el transporte de mercancías peligrosas (*Agreement on the transportation of Dangerous Goods*)
- **AR:** Acto Reglamentario
- **CoC:** Certificado de Conformidad (*Certificate of Conformity*)
- **CoC_{MNO}:** Certificado de Conformidad (*Certificate of Conformity*), según modelo establecido en el **↓** Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión de 15 de abril de 2020.
- **CoCL:** Certificado de Conformidad (*Certificate of Conformity*), según modelo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 901/2014 de la Comisión de 18 de julio de 2014
- **CoC_{TRS}:** Certificado de Conformidad (*Certificate of Conformity*), según modelo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/504 de la Comisión de 11 de marzo de 2015
- **CoP:** **Conformidad de la producción (*Conformity of production*)**
- **EEE:** Espacio Económico Europeo
- **HI:** Homologación Individual
- **HT:** Homologación de Tipo
- **MMTA:** Masa Máxima Técnicamente Admisible
- **MOM:** Masa en Orden de Marcha
- **NEDC:** Nuevo ciclo europeo de conducción (*New European Driving Cycle*)
- **NKS:** Serie Corta Nacional
- **RGV:** Reglamento general de vehículos
- **SbS:** Side by Side
- **ST** Servicio técnico

- **TVV:** Tipo/Variante/Versión
- **UE:** Unión Europea
- **UN:** Naciones Unidas
- **VIN:** Número de identificación del vehículo (*Vehicle Identification Number*)
- **WLTP:** Procedimiento de ensayo armonizado a nivel mundial de vehículos ligeros (*Worldwide harmonized Light-duty Test Procedure*)
- **WMI:** Identificación mundial de fabricante (*World Manufacturer Identifier*)
- **WVTA:** Homologación de tipo completa (*Whole Vehicle Type Approval*)

Categorías de vehículos

Las categorías de vehículos y las clasificaciones de carrocerías utilizadas en esta guía se corresponden con las establecidas en la reglamentación marco europea o en la reglamentación nacional.

Índice

Introducción	2
Listado de acrónimos	4
Categorías de vehículos.....	5
Índice	6
Homologación.	10
General.....	11
Clasificación de los vehículos	11
Vehículos agrícolas. Discrepancias entre normativa europea de homologación y Reglamento General de Vehículos	11
Alumbrado – vehículos agrícolas y de obras y servicios	11
Homologación Multifásica	12
Procedimiento Homologación de Tipo Multifásico:.....	12
Caso de Homologación multifásica en vehículos homologados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151:	14
Homologaciones Individuales (HI)	15
Requisitos generales exigidos para HI de vehículos.....	15
Requisitos específicos relativos a la inscripción en el Registro de Fabricantes y Firmas autorizadas	16
Aplicaciones particulares de vehículos nuevos	17
Requisitos generales exigidos para Aplicaciones particulares de vehículos nuevos	17
Side-by-Side	17
Trenes Turísticos:.....	17
Vehículos militares y servicios de emergencia (policía, guardia civil, servicios contra incendios, protección civil, etc:	17
Informes según nota H del Real Decreto 2028/1986	18
Cambios de los datos fiscales/razón social del fabricante	18
Homologación. Vehículos.....	19
Remolques.....	19
ADR.....	19
Emisión de certificado de ADR por primera vez.....	19
Renovación de Certificado de ADR.....	19
Ambulancias	20
Consideración de la Masa en Orden de Marcha (MOM) a nivel de homologación:.....	20
Transporte escolar	20

Vehículos homologados para transporte escolar	20
Autobuses.....	20
Vehículos clases III y B: plazas reservadas.....	20
Vehículos Euro modulares.....	21
Requisitos técnicos aplicables para la homologación de los vehículos destinados a transporte Euro modular.....	21
Máquinas Automotrices, Motocultores y Tractocarros (MA, MTC y TCA).....	21
Homologación de Tipo	21
Vehículos especiales todoterreno portador multiequipo para uso agrícola:	22
Para el caso de Homologaciones Individuales:	22
Homologación de Máquinas automotrices en lo relativo a Emisiones.....	23
Homologación de Máquinas automotrices en lo relativo a frenado	23
Homologación de Máquinas automotrices propulsadas por hidrógeno	24
Homologación individual de máquinas algodóneras	24
Requisitos de protección frente a objetos para MA de aplicaciones forestales en Homologación Nacional.....	24
Definición de tipo	25
Vehículo de categorías R y S.....	25
Asignación de categorías R y S a vehículos agrícolas remolcados para homologación nacional conforme al RD 750/2010:	25
Freno de servicio en máquinas remolcadas.....	26
Freno de estacionamiento para remolques especiales y máquinas agrícolas remolcadas	26
Protección eléctrica en vehículos R y S	27
Vehículos con volante a la derecha.....	27
Vehículos de categoría M1 y N1:.....	27
Vehículos de categorías N2 y N3.....	27
Máquinas automotrices de categoría MA1.....	27
Vehículos de servicio público urbano	27
Consideración de vehículo especial destinado a servicio público urbano:.....	27
Homologación nacional de vehículos destinados a servicio público urbano:.....	28
Emisión de CoC en series cortas nacionales.....	28
Homologación. Sistemas y Componentes	29
Reglamentos UN.....	29
Acuerdo de 1958.	29
Emisiones	29

Categorías M y N	29
Masas y dimensiones	31
Reparto de Cargas MMTA y MMA.	31
Dispositivos de acoplamiento	31
Lanzas de remolque.	31
Dispositivos antiproyección	32
Accesorios y Piezas.....	32
Fabricación de nuevos vehículos a partir de piezas usadas	32
Instalación de placas de matrícula	33
Instalación de placas de matrícula en vehículos basureros	33
Matriculación	34
Tarjetas ITV	35
Validez de tarjetas ITV.....	35
Vehículos de la categoría O1 y los R1 menores de 750 kg de MMTA	35
Emisión de tarjetas ITV.....	35
<i>Contraseñas de homologación</i>	35
Campo CL: “Clasificación del vehículo”	36
Campo D.6 “Procedencia” en tarjetas tipo A	38
Campo F.1.1: “Masa máxima en carga técnicamente admisible en cada eje 1º/2º/3º/...”	38
Campo F.1.5: “Masa máxima en carga técnicamente admisible en 5ª rueda o pivote de acoplamiento”	39
Campo F.2.1: “Masa máxima autorizada en cada eje 1º/2º/3º...”	39
Campo F.3: “Masa Máxima técnicamente admisible del conjunto (MMTAC) en remolques aptos para remolcar (combinaciones modulares)”	39
Campo F.3.1: “Masa máxima autorizada del conjunto en remolques aptos para remolcar (combinaciones modulares)”	39
Campo F.4: “Altura total”	39
Campos F.7: “Vía anterior”, F.7.1: “Vía posterior” y F.8: “Voladizo posterior”	39
Campo G.1: “Masa en vacío para vehículos categoría L”	40
Campo J: “Categoría del vehículo”	40
Campo J.1: “Carrocería del vehículo” para vehículos de las categorías M, N y O.....	40
Campo K.2: “Número de certificado de la Tarjeta ITV del vehículo de base” en vehículos completados.....	40
Campo L: “Nº de ejes y ruedas”	40
Campo O.1 “Masa remolcable con frenos” en remolques aptos para remolcar (combinaciones modulares)	40

Campo P.2: “Potencia del motor”	40
Campo P.2.1: “Potencia fiscal”	41
Campo P.3: “Tipo de combustible o fuente de energía”	41
Campo Q: “Relación Potencia/masa”	42
Campo T: “Velocidad máxima”	42
Campo V.7: – “Emisiones de CO ₂ (g _{co2} /km)”	43
Campo V.8: – “Emisiones de CO”	45
Campo V.9: “Nivel de emisiones”	45
Matriculación de vehículos con volante a la derecha	45
Vehículos procedentes de otros países	46
Fecha de primera matriculación en el EEE	46
Nivel de emisiones admisible en vehículos procedentes de Estados Unidos:	46
Pos-Homologación	47
Reformas	48
Instalación de sistemas de GLP y GNC	48
Conjuntos Funcionales	48
Instalación de sistemas de adaptación para el uso de GLP/GNC/GNL.....	48
Incorporación, retirada, modificación del listado de talleres en los Conjuntos Funcionales definidos en el R.D. 866/2010 de retroadaptación a gas.....	48
Conformidad de la Producción.....	49
Carga máxima vertical en el punto de acoplamiento	50
Código de reforma 8.52.....	50
Código de reforma 10.1.....	50
Criterio para la aplicación de la exención marcada en la “INFORMACIÓN ADICIONAL” de los CR 8.50, 8.51 y 8.52	50
Recambios Equivalentes	50
Vehículos de categoría L.....	53
Masa real	53
Vehículos del cuerpo diplomático	53
CR 11.3.- Variación de cualquiera de las Masas Máximas Técnicas Admisibles del vehículo	53
Anexo I	54
Tabla 1.	55
Tabla 2.	62

Homologación.

General

Clasificación de los vehículos

Como norma general los vehículos de categoría M1 se clasificarán con el código 10.XX.

Un vehículo de categoría M1 con carrocería AF puede ser clasificado como 10.XX o como 31.XX.

También podrán ser clasificados con el código 31.XX los vehículos de categoría N con código de carrocería BB.

En el caso de vehículos especiales, independientemente del código de carrocería del vehículo de base, el código de carrocería asignado será el correspondiente según el punto 5, parte A del Anexo I del Reglamento (UE) 2018/858: SA, SB, SC, ... SM

Vehículos agrícolas. Discrepancias entre normativa europea de homologación y Reglamento General de Vehículos

Alumbrado – vehículos agrícolas y de obras y servicios

El fabricante podrá instalar en sus vehículos los dispositivos que permita el R(UE) 2015/208 y que estén incluidos en su homologación aunque no coincida con los establecidos en el Reglamento General de Vehículos.

Homologación Multifásica

Procedimiento Homologación de Tipo Multifásico:

Consideraciones a tener en cuenta en las homologaciones de tipo (HT) que siguen el procedimiento multifase:

- A. **Actos Reglamentarios (AR):** Se aceptará para el vehículo completado el nivel de cumplimiento de los AR que le fueron de aplicación al vehículo base:
- a. Si el fabricante de segunda fase no ha modificado los AR del vehículo de base, éstos seguirán siendo válidos hasta que entre en vigor la fecha de nuevas matriculaciones que establezca el AR o hasta la fecha autorizada si el vehículo está incluido en un listado de fin de serie. Por tanto, no será necesario hacer extensión de la HT del vehículo completado en los casos de actualización AR del vehículo de base que no afecten a datos técnicos ni a Tipos/Variante/Versión (TVV) recogidos en la HT del vehículo completado.
 - b. Será posible seguir utilizando AR de desarrollo del R(UE) 661/2009 y seguir realizando extensiones de los mismo, en tanto no entren nuevos requisitos. No será posible seguir utilizando AR que fueron derogados por el R(UE) 661/2009 y que hasta ahora estaban incluidos en el apéndice del Anexo IV.
 - c. Si un AR se ha visto modificado durante el procedimiento multifásico, el fabricante de fases sucesivas asumirá únicamente la parte modificada, cumpliendo con el mismo nivel reglamentario que cumplía el vehículo base, salvo que haya entrado en vigor la fecha de nuevas matriculaciones que establezca el AR afectado o hasta la fecha autorizada si el vehículo está incluido en un listado de fin de serie.
 - d. El fabricante de una fase posterior podrá obtener homologación del AR donde describa lo que afecte a su fase de fabricación y la relación que exista con lo instalado en la fase anterior, no siendo necesario recoger de nuevo aquellos elementos ya homologados en la fase anterior.
 - e. Durante el proceso de homologación de tipo, se verificará que los AR reflejados en el expediente de HT cubren totalmente al vehículo.
- B. **Extensiones de las HT:** Si las extensiones de la HT del vehículo base no afectan a las variantes homologadas en la HT de fases posteriores, el fabricante de dichas fases no se verá obligado a actualizar su HT.
- a. Para determinar la necesidad de extensión de una HT (2ª o sucesivas fases) cuando se incluyan nuevas variantes/versiones en la HT de fases previas, será necesario que el fabricante titular de la HT (2ª o sucesivas fases) realice un informe de afectación debidamente firmado por el responsable técnico de homologaciones. Este debe concluir si las nuevas variantes/versiones alteran los datos técnicos que puedan tener influencia en la determinación del cumplimiento de los AR de los que es responsable el fabricante de 2ª o sucesivas fases. El Servicio Técnico designado para la Conformidad de la Producción verificará este hecho en las revisiones correspondientes.
 - b. Se entenderá otorgado el acuerdo de la autoridad de homologación, que tendrá validez de 24 meses desde la última actualización (revisión/extensión), según punto 3.3. del Anexo IX del Reglamento (UE) 2018/858, si el análisis técnico del fabricante concluye que las nuevas variantes/versiones son asimilables a las ya incluidas en su homologación de tipo. Transcurridos 24 meses después de la última revisión/extensión no se podrán producir vehículos con HT del vehículo de base no incluidas en la HT del vehículo completado.

Ejemplo 1: Variación de la Masa en Orden de Marcha (MOM) en menos del 3% (según condiciones del anexo I apéndice 2 del Reglamento UE Nº 1230/2012). Podría considerarse que no es necesario realizar extensión.

Ejemplo 2: Modificación de la protección trasera del vehículo de base. Tomando como referencia el punto 28.1 de Reglamento UN Nº 58.03, si esta no se ve modificada en la multifásica, podría considerarse que no es necesario realizar extensión (Punto 28.1.1).

No obstante, el punto anterior, el fabricante del vehículo completado, tendrá que identificar la nueva extensión del vehículo base en su CoC/tarjeta ITV tipo D, aunque dicha extensión no haya afectado a su HT.

- C. **Si en el procedimiento multifase se cambia de categoría**, se aplicarán los requisitos de la nueva categoría. Se aceptarán los Actos Reglamentarios del vehículo base no modificados por el fabricante de fases sucesivas cuyos requisitos sean iguales o más restrictivos que los de la nueva categoría.

En el caso de vehículos especiales se estará a lo dispuesto en los requisitos exigidos en los apéndices correspondientes del Anexo II parte III del Reglamento (UE) 2018/858 (en su caso).

- D. Todos los vehículos homologados por proceso multifásico deberán llevar las placas que le correspondan a su fase de homologación. En el caso de vehículos completados y de vehículos completos transformados deberán instalar las placas que se indican en la reglamentación europea armonizada, indicando la contraseña correspondiente ya sea serie corta nacional, europea multifásica u homologación individual, y deberán seguir las indicaciones sobre su contenido que se dan en esta misma reglamentación.

- E. Se considera que la solicitud de un código WMI por parte de un fabricante de segunda fase debe estar sujeta a la demostración documental de la condición de fabricante de vehículos, es decir:

- Encontrarse inscrito en el Registro de Fabricantes y Firmas Autorizadas del Ministerio.
- Disponer del certificado de evaluación inicial o en su caso del certificado de conformidad de la producción actualizado.

Sobre esta base, un mismo vehículo podrá llevar más de un código WMI en función de los fabricantes implicados en el proceso de fabricación y homologación, siempre que los fabricantes implicados cumplan la definición de la reglamentación armonizada.

En este sentido, según el Anexo XII del Real Decreto 750/2010 sobre homologación de vehículos, el campo “E” relativo al número de identificación del vehículo a cumplimentar en todos los tipos de Tarjeta ITV será el número VIN del vehículo de base.

- F. El fabricante de vehículo completado puede hacer distintas HT para cada Tipo/Fabricante de vehículo de base. A partir de la aplicación del Reglamento (UE) 2018/858, en el caso de querer incluirlos como variantes del mismo tipo en una única HT de completado deberá demostrar que cumple con los criterios de tipo establecidos en la parte B Anexo I de dicho Reglamento:

- a) En el caso de vehículos de categoría M1: los vehículos de base correspondientes a “tipos” distintos se considerarán como variante en el completado, siempre y cuando cumplan con lo especificado en punto 1.1.1 letra b) y 1.1.2.
- b) En el caso de vehículos de categoría N1: los vehículos de base correspondientes a “tipos” distintos se considerarán como variante en el completado, siempre y cuando cumplan con lo especificado en punto 3.2.1 letra b).
- c) En el caso de vehículos de la categoría N2, N3: los vehículos de base correspondientes a “tipos” distintos se considerarán como variante en el completado, siempre y cuando cumplan con lo especificado en punto 4.1 letra c).
- d) En el caso de vehículos de la categoría M2, M3: los vehículos de base correspondientes a “tipos” distintos se considerarán como variante en el completado, siempre y cuando cumplan con lo especificado en los puntos 2.1.1 letra c).

- e) En el caso de vehículos de la categoría O1, O2: los vehículos de base correspondientes a “tipos” distintos se considerarán como variante en el completado, siempre y cuando cumplan con lo especificado en los puntos 5.1.1 letra d).
- f) En el caso de vehículos de la categoría O3, O4: los vehículos de base correspondientes a “tipos” distintos se considerarán como variante en el completado, siempre y cuando cumplan con lo especificado en los puntos 6.1.1 letra d).

Caso de Homologación multifásica en vehículos homologados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151:

Para vehículos completos transformados se estará a lo dispuesto en el punto 2.8 del Anexo XII del Reglamento (UE) 2017/1151:

“2.8.- En el caso de homologaciones de tipo multifásicas u homologación de vehículo individual, cuando el vehículo de base sea un vehículo completo con un certificado de conformidad válido, el fabricante de la fase final consultará al fabricante del vehículo de base para establecer el nuevo valor de CO₂ de acuerdo con la interpolación de CO₂ empleando los datos adecuados del vehículo completado o calcular el nuevo valor de CO₂ sobre la base de los parámetros del vehículo completado según se especifica en el punto 3.2.4 del sub anexo 7 del anexo XXI y utilizando la herramienta facilitada por el fabricante del vehículo de base conforme al punto 2.3 anterior. Si no se dispone de la herramienta o no es posible la interpolación de CO₂, se utilizará, con el acuerdo de la autoridad de homologación, el valor de CO₂ del vehículo «High» del vehículo de base.”

Se entenderá otorgado el acuerdo de la autoridad de homologación si la masa real del vehículo transformado, no supera los 2.840 Kg, o en el caso de superarla, si esta es inferior a la masa de ensayo correspondiente al vehículo “high” de la homologación de emisiones del vehículo base.

En el caso de vehículos con homologación de emisiones ligeros según Reglamento 692/2008/CE, la homologación de emisiones del vehículo de base seguirá siendo válida independientemente de que la masa de referencia del vehículo completado varíe.

Los vehículos completados de categoría N1 (o N1S) no destinados al transporte de mercancías y dotados de equipamiento específico para el desarrollo de su actividad (grúas de elevación de personas, bombas de evacuación de agua, etc.), se clasificarán como vehículo especial, aplicando a efectos de emisiones la letra Q: “...el vehículo de base seguirá siendo válida independientemente de que la masa de referencia del vehículo completado varíe”. Se indicará el valor de CO₂ del vehículo High. **Este criterio se podrá aplicar también a vehículos transformados después de su matriculación (procedimiento de reformas).**

Homologaciones Individuales (HI)

Requisitos generales exigidos para HI de vehículos

En el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, se establecen los requisitos reglamentarios y administrativos que deben cumplirse para la homologación individual según el apartado 4 del artículo 4.

- El solicitante podrá suministrar un certificado de cumplimiento en relación con determinados actos reglamentarios. En este caso el certificado de cumplimiento solamente podrá ser emitido por el fabricante del vehículo, asumiendo la responsabilidad legal respecto al diseño y fabricación del vehículo.
- Las partes o piezas que afecten a los resultados de los ensayos, tales como silenciadores, sistemas de gestión del motor (ECU), dispositivos de alumbrado y señalización luminosa, etc., deben describirse e identificarse con su número de referencia o marca;
- El vehículo objeto de la homologación individual debe ser inspeccionado físicamente por un servicio técnico, no permitiéndose ninguna excepción, salvo en el caso de vehículos completados cuyo fabricante cumpla con todos los requisitos de la conformidad de la producción, para los que la inspección podrá realizarse de forma selectiva previa autorización de la autoridad de homologación.
- Cualquier modificación que se realice en el expediente una vez emitida la resolución de homologación, deberá ser tramitada como una revisión de la homologación individual concedida previamente al objeto de que esta Autoridad de homologación disponga del dossier de homologación completo.
- En el caso de vehículos nuevos completos, las solicitudes de HI deberán incluir los siguientes documentos:
 1. Declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo, donde este asuma plenamente la responsabilidad jurídica respecto al diseño y fabricación del vehículo (según se especifica en el Reglamento (UE) Nº 2018/858).
 2. Documento que acredite la condición del fabricante que asume la responsabilidad del vehículo.

La condición de fabricante queda automáticamente acreditada en aquellos fabricantes que dispongan del certificado de evaluación inicial y/o conformidad de la producción vigente. Si por el contrario no dispone de estos certificados, podrá acreditarse la condición de fabricante aportando al menos, uno de los siguientes documentos:

- a) Certificación vigente de acuerdo con la norma armonizada ISO 9001 en su última edición en vigor u otra equivalente, cuyo alcance incluya la categoría del vehículo a homologar.
- b) Documento que acredite la obtención del código mundial del fabricante (WMI).

Requisitos específicos relativos a la inscripción en el Registro de Fabricantes y Firmas autorizadas

Todo fabricante que desee homologar de tipo los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes deberá estar inscrito en el Registro de Fabricantes y Firmas autorizadas de la Autoridad de Homologación y cumplir con los requisitos de Evaluación Inicial. Por lo tanto, cualquier fabricante que no esté inscrito en el Registro de Fabricantes y Firmas autorizadas y no posea homologaciones de tipo no podrá solicitar como fabricante una homologación individual, debiendo solicitar la homologación individual como titular del vehículo, o como persona física o jurídica que lo represente. En este caso, la resolución que se conceda de homologación individual se emitirá a nombre del titular del vehículo.

Los fabricantes que posean verificación inicial, que cumplan con la conformidad de la producción y estén debidamente inscritos en el Registro de Fabricantes y Firmas autorizadas podrán solicitar la homologación individual y cumplimentar las tarjetas ITV que hayan solicitado. Si la resolución de homologación se concede al titular del vehículo, la tarjeta ITV será emitida por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

Los ensayos de este tipo de vehículos son los referidos en el apéndice 5 del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio. Estos ensayos se llevarán a cabo como si de una homologación de tipo se tratara. Se podrá exigir al servicio técnico de homologación cuantos documentos sean necesarios para verificar que se cumple con lo establecido en la legislación vigente.

Aplicaciones particulares de vehículos nuevos

Requisitos generales exigidos para Aplicaciones particulares de vehículos nuevos

- Las solicitudes deberán incluir los siguientes documentos:
 1. Declaración de conformidad expedida por el fabricante del vehículo, donde este asuma plenamente la responsabilidad jurídica respecto al diseño y fabricación del vehículo (según se especifica en el Reglamento (UE) nº 2018/858).
 2. Documento que acredite la condición del fabricante que asume la responsabilidad del vehículo.

La condición de fabricante queda automáticamente acreditada en aquellos fabricantes que dispongan del certificado de evaluación inicial y/o conformidad de la producción vigente. Si por el contrario no dispone de estos certificados, podrá acreditarse la condición de fabricante aportando al menos, uno de los siguientes documentos:

- a) Certificación vigente de acuerdo con la norma armonizada ISO 9001 en su última edición en vigor u otra equivalente, cuyo alcance incluya la categoría del vehículo a homologar.
- b) Documento que acredite la obtención del código mundial del fabricante (WMI).

Side-by-Side

Este tipo de vehículos están contemplados en la Resolución de 21 de marzo de 2020, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, relativa a los requisitos técnicos exigibles para la homologación de vehículos todoterreno (ATV) y “side by side” (SbS) no incluidos en el campo de aplicación de los Reglamentos (UE) Nº 167/2013 y Nº 168/2013. Los que no puedan clasificarse como: “66. Quad-ATV”, se clasificarán como: “64. Máquina de servicios auto-motriz” (Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados).

No obstante, lo anterior, dado que son vehículos similares a los descritos en el Reglamento (UE) Nº 168/2013, se documentarán a través de una tarjeta ITV del tipo AL y la inspección periódica será la de vehículo de categoría L7e.

Trenes Turísticos:

Tanto los requisitos técnicos para la homologación de trenes turísticos como la lista de Actos reglamentarios de obligado cumplimiento y el modelo de Ficha de características requeridos están publicados en la página WEB del Ministerio con el título: “*Requisitos aplicables a la homologación de trenes turísticos*”

[https://industria.gob.es/Calidad-](https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/vehiculos/InfoAdicionalHomologacion/Trenes_Tur%C3%ADsticos_Mayo_2018.pdf)

[Industrial/vehiculos/InfoAdicionalHomologacion/Trenes_Tur%C3%ADsticos_Mayo_2018.pdf](https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/vehiculos/InfoAdicionalHomologacion/Trenes_Tur%C3%ADsticos_Mayo_2018.pdf)

Vehículos militares y servicios de emergencia (policía, guardia civil, servicios contraincendios, protección civil, etc:

Las vías de homologación de vehículos militares y servicios de emergencia que por sus características especiales hacen imposible el cumplimiento de ciertos requisitos, son las siguientes:

1. **Nuevos. (Completo o completado, incluso si las exenciones refieren a AARR cubiertos en fases anteriores)**
 - a) **Aplicación particular (Art 5.1)**
 - b) **Serie Corta Nacional (Art 4.3) con exenciones.** Dicho tipo quedará limitado a la fabricación de vehículos para el organismo que solicitó la exención, salvo que la propia resolución de homologación indique lo contrario. En el caso de que se quiera ampliar (por ejemplo, una NKS del ejército, que vaya a utilizar también la policía) deberá realizarse extensión, aportando un nuevo documento de solicitud firmado por el nuevo organismo.

2. Usados.

HI usado completo (Art 5.3) Se aplicará tanto a vehículos ya matriculados con matrícula del ejército español como a vehículos usados que adquiera el organismo solicitante.

La solicitud de homologación de vehículos por el procedimiento de aplicación particular o serie corta nacional con exenciones, podrá consultarse en la Web del Ministerio de Industria y Turismo:

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

Informes según nota H del Real Decreto 2028/1986

Cambios de los datos fiscales/razón social del fabricante

No será necesaria la modificación o extensión de los Informes según la nota H del Real Decreto 2028/1986 de manera inmediata cuando únicamente se produzca un cambio en los datos fiscales/razón social del fabricante. Estos cambios deberán actualizarse en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas y posteriormente en la primera modificación o extensión que se produzca de los citados Informes.

Homologación. Vehículos

Remolques

En los vehículos de las categorías R y S con configuración de barra de tracción rígida o ejes centrales:

- 1) La Masa Máxima Técnica Admisible (MMTA) total será igual a la suma de las MMTA de cada uno de los ejes del vehículo, sin tener en cuenta la Carga Vertical Máxima que recae sobre el acoplamiento, tal y como refleja el punto 2.3.2. del Anexo XXII del R(UE) 2015/208.
- 2) La Masa en Orden de Marcha (MOM) del vehículo se considerará únicamente como la MOM sobre los ejes del vehículo, sin tener en cuenta la carga que recae sobre el acoplamiento.

ADR

Certificado de ADR

Para la emisión de certificados de ADR se considerará lo siguiente:

Emisión de certificado de ADR por primera vez

1.a Vehículos antes de la matriculación:

El fabricante deberá cumplimentar la tarjeta ITV, indicando que el vehículo es apto para ello:

“Vehículo conforme con las prescripciones técnicas para poder ser autorizado como ADR”, indicando la contraseña de homologación del Reglamento CEPE/ONU 105 o número de Informe H o número de informe del servicio técnico, la clase de vehículo (EXII, EXIII, FL, OX, AT, MEMU) y la MMTAC en caso de ser inferior a la indicada en el campo F.3 de la tarjeta ITV.

1.b Vehículos ya matriculados:

En el caso de que la tarjeta ITV del vehículo no incorpore la anotación anterior, se tramitará como reforma de vehículos, de acuerdo con lo establecido en el código de reforma 8.56 de la Sección I del Manual de Reformas de Vehículos. Si el vehículo no dispone de contraseña según R UN Nº105 o Informe H se aceptará informe del servicio técnico particularizado a vehículo. En la anotación en tarjeta ITV, donde dice: *Contraseña de R UN Nº 105 _____* debe indicarse *“Informe ST nº _____”*

Los informes según nota H del Real Decreto 2028/1986 se emiten a nombre de un fabricante, nunca a nombre de un particular.

Renovación de Certificado de ADR

Como condición previa a la renovación del certificado ADR, en los casos en que se realice en el vehículo una reforma según el Real Decreto 866/2010, deberán legalizarla a través del código de reforma 8.56, además de las que le sean de aplicación (tales como modificación, incorporación o desinstalación de equipos de iluminación, equipos de comunicación, equipos eléctricos de bombeo, equipos autónomos de bombeo, equipos de medida, equipos de control de apertura y cierre, equipos de posicionamiento y equipos de impresión).

Ambulancias

Consideración de la Masa en Orden de Marcha (MOM) a nivel de homologación:

En la documentación del fabricante y en el informe técnico de la Norma UNE-EN 1789, en su versión aplicable, se incluirá lo siguiente:

- *“Para la determinación de la MOM indicada se ha considerado una parte del equipo de la ambulancia (productos médicos, sanitarios y técnicos) que se encuentra fijado de modo permanente al vehículo y que forma parte de la denominada “reserva de masa”. La “reserva de masa” valorada como parte de la MOM es de xxxx kg”.*
- *“Listado de equipos que forma parte de la MOM”*

Transporte escolar

Vehículos homologados para transporte escolar

- Desde la entrada en vigor del Real Decreto 750/2010 los vehículos que realicen el proceso de homologación según Homologación europea o Serie Corta nacional en España pueden incluir, dentro del “tipo”, las especificaciones de transporte escolar, siempre que en el momento de realizar el “tipo” se incluyeran los elementos específicos que se utilizan para cumplir con el Real Decreto 443/2001 de transporte escolar y de menores, de forma que no se invalide ninguno de los actos reglamentarios (AR) que le son aplicables y se certifique su aptitud mediante el informe de un servicio técnico autorizado por la Autoridad de Homologación.
Aunque no figure ninguna casilla específica en la ficha reducida sobre transporte escolar, se indicará la variante que se ha homologado y que cumple con los requisitos para el transporte escolar y de menores.
- Para vehículos con Homologación de Tipo UE, concedida en otros Estados Miembros, se pueden dar dos posibilidades:
 - Que el vehículo homologado incluya todos los AR que afectan al transporte escolar en su homologación y no invalide ningún AR que afecte a los incluidos en el anexo de requisitos para la homologación de tipo. En este caso, se podrá actuar de la misma forma que lo indicado anteriormente.
 - Si el vehículo homologado no incluye todos los AR que afectan al transporte escolar o invalida algún AR que afecte a los incluidos en el anexo de requisitos para la homologación de tipo anteriormente mencionados, se podrán legalizar las variantes afectadas para el transporte escolar mediante homologación de Serie Corta Nacional, Homologación Individual o incluso utilizando el proceso multietapa.
En este caso también se deberán indicar en la ficha reducida, las variantes que se van a dedicar al transporte escolar.

Autobuses

Vehículos clases III y B: plazas reservadas.

Existe un error en la traducción española del Reglamento 107 de Naciones Unidas. Debe considerarse la versión original aprobada en wp.29, en inglés, que establece lo siguiente:

“7.7.8.5.3. The minimum number of priority seats complying with the requirements of Annex 8, paragraph 3.2 shall be four in Class I, two in Class II and one in Class A. In the case of vehicles of Class III or Class B subject to the requirements of Annex 8, the minimum number of priority seats shall be two in Class III and one in Class B”

De acuerdo al texto legal, se entiende que los vehículos de las clases III y B deben llevar asientos reservados, solo si cumplen con el Anexo 8.

Vehículos Euro modulares

Requisitos técnicos aplicables para la homologación de los vehículos destinados a transporte Euro modular

Los vehículos a motor que actúen como remolcador, deberán estar equipados con un dispositivo de acoplamiento homologado e instalado en unas condiciones que garanticen una Masa Máxima del Conjunto (MMC) de 60 Tm, según los requisitos establecidos en el Reglamento UN Nº 55.

Los vehículos categoría O4 que en esta configuración actúen como vehículos intermedios con capacidad de remolcar, deberán legalizarse, antes de la matriculación en España, a través de una Serie Corta Nacional o una Homologación Individual válida en España. En el caso de los vehículos ya matriculados en España, deberán legalizarse mediante una reforma de vehículo.

Además de todos los requisitos necesarios para la homologación como categoría O4, los requisitos necesarios a cumplir como vehículo remolcador serán los siguientes:

- Sistemas de frenado: cumplimiento con el Reglamento UN Nº 13 como vehículo remolcado, además, al actuar como remolcador, deberá satisfacer los siguientes puntos del Reglamento UN Nº 13:
 - Conductos de control neumático (Cabezas de acoplamiento automáticas Roja y Amarilla) según punto 5.1.3., en parte trasera del vehículo remolcado y remolcador.
 - Conducto de control eléctrico según punto 5.1.3.6.
 - Válvula de control remolque, según requisitos punto 5.2.1.18.
 - Válvula de doble retención inversa, que en caso de rotura de la línea roja descargaría la boca 43 de la válvula de control remolque, que enviaría presión por línea amarilla al siguiente vehículo remolcado, aplicando los requisitos del punto 5.2.1.18.
 - Válvula de doble retención que garantiza la señal de frenado de la boca 42 de la válvula de control remolque aun en caso de rotura de línea amarilla, según punto 5.2.1.18.
 - Válvula de retención y calderín para garantizar un circuito de aire independiente del sistema de frenado del remolque remolcador, que garantiza la alimentación de la válvula de control remolque en caso de rotura de la línea roja, según punto 5.2.1.18.
 - CAN Router, que divide la línea CAN procedente de la tractora en dos, una para el vehículo remolcado y remolcador, y otra para el vehículo posterior. Asegura que no exista una pérdida de velocidad en la transmisión de datos que comprometiera el tiempo de respuesta del último vehículo remolcado.
- Dispositivos de acoplamiento: Tanto el componente como su instalación deberán cumplir con el Reglamento UN Nº 55.

Máquinas Automotrices, Motocultores y Tractocarros (MA, MTC y TCA)

Homologación de Tipo

Teniendo en cuenta:

- Las definiciones que establece tanto el RD 750/2010 como la Directiva 2006/42/CE en lo relativo a Fabricante y Representante;
- que sobre una **MA, MTC y TCA** se aplican requisitos legislativos como máquina (Directiva 2006/42/CE) y como vehículo (RD 750/2010) y

- que la sistemática de producción puede implicar la coexistencia de dos fabricantes distintos según las definiciones de ambas legislaciones y detalladas más adelante, en función de que se trate de la máquina o de que se trate del vehículo, **MA, MTC y TCA**

se clarifican algunos aspectos a tener en cuenta en las **homologaciones nacionales de tipo e individuales** por parte de los fabricantes y los servicios técnicos de homologación:

1. Para ser considerado vehículo homologado según el RD 750/2010, deberán cumplirse todos los requisitos legislativos aplicables, debiendo existir un fabricante responsable de la máquina según la Directiva 2006/42/CE y un fabricante responsable del vehículo según el RD 750/2010. Este hecho implica la existencia de dos placas reglamentarias en el vehículo con la identificación de los dos fabricantes. Para el caso de ser un mismo fabricante, se puede disponer de una sola placa de forma que se dé cumplimiento completo con todos los requisitos indicados por ambas legislaciones.
2. La responsabilidad como fabricante según ambas reglamentaciones puede ser asumida por parte del mismo fabricante o por parte de dos fabricantes diferentes.
3. El fabricante de la máquina puede adjudicar un nº de serie a la misma. El fabricante del vehículo podrá optar por mantener el nº de serie como nº de bastidor del vehículo siempre y cuando lo declare en su documentación de homologación.

Vehículos especiales todoterreno portador multiequipo para uso agrícola:

Los vehículos homologados según R(UE) 2018/858 con subcategoría SM podrán clasificarse con código 55xx, a fin de su identificación como vehículos agrícolas y su posterior inscripción en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola.

Este criterio **es** también aplicable a los vehículos matriculados que vayan a transformarse según lo dispuesto en el Real Decreto 866/2010.

Para el caso de Homologaciones Individuales:

- A. El fabricante del vehículo **MA, MTC y TCA** (sea o no el mismo que el de la máquina) debe aportar, como documento para la homologación, una declaración de conformidad de marcado CE, de acuerdo con lo indicado en la Directiva de máquinas 2006/42/CE, firmado por el fabricante de la máquina.
- B. En caso de que el certificado de conformidad de marcado CE no sea expedido directamente por parte del fabricante de la máquina, sino por parte de su representante autorizado, se deberá aportar documento acreditativo de relación entre el fabricante de la máquina y su representante, de forma que se asegure su responsabilidad tanto en la emisión del certificado de conformidad de marcado CE como en el mantenimiento del expediente técnico de la máquina.
- C. El fabricante del vehículo (sea o no el mismo que el de la máquina) debe aportar una declaración de conformidad expedida por parte del fabricante o representante autorizado del vehículo para la circulación vial de acuerdo con el siguiente contenido mínimo:
 - a) Identificación de fabricante del vehículo (Logo o anagrama de empresa, nombre y cargo de la persona firmante)
 - b) Identificación del vehículo (Nº de bastidor, marca, tipo y fecha de fabricación)
 - c) Declaración expresa de asumir la responsabilidad jurídica del fabricante en el diseño y fabricación del vehículo teniendo en cuenta los requisitos legales aplicables para la circulación en España.
 - d) Declaración expresa de que se trata de un vehículo nuevo y por lo tanto nunca ha sido matriculado previamente ni ha sido puesto en servicio.

- e) Declaración, en caso de que sea aplicable, de que se cumplen los requisitos de marcado CE de máquinas de acuerdo con lo especificado en el certificado de conformidad emitido por parte de fabricante de la máquina con fecha de emisión xx/xx/xxxx y que se adjuntará al expediente de la homologación.

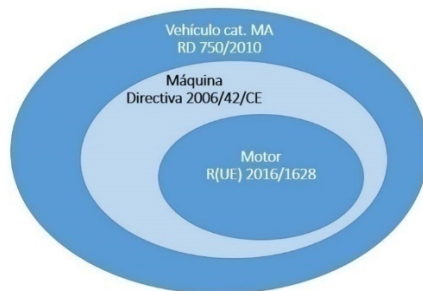


Figura 1: Cronología de los requisitos técnicos para MA

Homologación de Máquinas automotrices en lo relativo a Emisiones

- **MA, MTC y TCA** homologadas de tipo y puestas en el mercado como máquina con anterioridad al calendario de aplicación establecido en el Reglamento (UE) nº 2016/1628, podrán matricularse sin restricciones, siempre que cumplan con el resto de los actos reglamentarios del apéndice V del anexo correspondiente **del RD 750/2010**, en su versión en vigor.
- Se entiende como “puesta en el mercado”, la primera comercialización en la UE de un motor o máquina móvil no de carretera. Por tanto, si un fabricante de vehículos ha adquirido máquinas equipadas con motores de fase anterior a la V, y las máquinas han sido introducidas en el mercado antes de la fecha establecida en el calendario de aplicación establecido en el Reglamento (UE) 2016/1628, estos vehículos pueden venderse posteriormente sin restricciones. En este sentido, se puede considerar que un motor o una máquina que se encuentra en un distribuidor antes de dichas fechas ya está introducida en el mercado.
- No se concederán homologaciones a nuevos tipos ni extensiones de HT a **MA, MTC y TCA** que no cumplan con el calendario mencionado anteriormente, salvo que dichas **MA, MTC y TCA** estén dotadas de motores Fase V o de transición.
- Fines de serie: No se conceden fines de serie una vez finalizadas las fechas indicadas dentro de un esquema de flexibilidad, pudiendo utilizarse estas máquinas para mercados fuera de la UE, siempre que el motor cumpla con requisitos del mercado previstos por el país donde se desee matricular. (punto 34.1 del Reglamento 2016/1628).
- Máquinas automotrices puestas en el mercado como máquina con anterioridad al calendario de aplicación establecido en el Reglamento (UE) 2016/1628, podrán homologarse con Homologación Individual según el Artículo 4 del Real Decreto 750/2010.

Homologación de Máquinas automotrices en lo relativo a frenado

A nivel nacional se permite el sistema de frenado de conducto único de acuerdo al Apéndice 5 del Anexo VII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, que establece para el AR de frenado el cumplimiento con el Reglamento General de Vehículos y el ensayo tipo 0, según punto 2.2.2 del Anexo II del Reglamento (UE) 2015/68.

Homologación de Máquinas automotrices propulsadas por hidrógeno

Las máquinas automotrices que, previa a la homologación como vehículo, cumplan con la Directiva 2006/42/CE, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE, podrán homologarse de acuerdo al Real Decreto 750/2010 siempre que el fabricante del vehículo declare que en la evaluación de riesgos y la implementación de medidas adecuadas para limitar los mismos, previa a la introducción en el mercado de la máquina con marcado CE, ha considerado de manera específica los riesgos derivados del uso de la máquina en vía pública y la interacción con otros usuarios de la vía.

Homologación individual de máquinas algodóneras

Teniendo en cuenta lo siguiente:

1. El Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, establece, en su considerando (40) que:

“La producción de algodón dentro de la Unión está limitada a muy pocos Estados miembros. Debido a los elevados costes de las máquinas destinadas a la cosecha del algodón y para evitar imponer una carga financiera adicional al sector algodónero que amenazaría aún más su viabilidad económica, es preciso conceder a los operadores el acceso a una gran variedad de máquinas cosechadoras de algodón de segunda mano. Por tanto, los Estados miembros deben poder contar con la posibilidad de aplicar, durante un período limitado de tiempo, el Derecho nacional a los motores instalados en dichas máquinas.”

Asimismo, el Artículo 58 del citado Reglamento, acerca de las Disposiciones transitorias, en su apartado 12, establece lo siguiente:

“Los Estados miembros podrán decidir no aplicar el presente Reglamento durante un período que finalice a más tardar el 17 de septiembre de 2026 a los motores instalados en máquinas para la recolección del algodón.”

Procede clarificar que, de acuerdo con lo anterior, estas máquinas usadas podrían ser homologadas de acuerdo con el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio mediante homologación individual, según lo establecido en los epígrafes 3 o 4 del artículo 5, siempre y cuando cumplan con todos los requisitos establecidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio 3, a excepción de los requisitos relativos a los límites de emisiones y partículas contaminantes.

Por lo tanto, en base a lo anteriormente expresado, se podrá conceder una homologación individual (Art 5.3 o 5.4) al tipo de máquina anteriormente descrito con la exención del acto reglamentario de emisiones de maquinaria fuera de carretera.

Requisitos de protección frente a objetos para MA de aplicaciones forestales en Homologación Nacional

- En lo relativo a la materia de parabrisas y otros vidrios, las máquinas automotrices que demuestren ser utilizadas en aplicaciones forestales podrán cumplir con los requisitos especificados en el Anexo XX del Reglamento (UE) Nº 1322/2014, de manera alternativa a lo indicado en el Apéndice 5 del Anexo VII del Real Decreto 750/2010, de 4 junio.

Definición de tipo

Potencia máxima

A falta de una reglamentación específica, para motores eléctricos montados en maquinaria fuera de carretera, se considerará la potencia de salida nominal del motor declarada por el fabricante en su documentación técnica y manuales de servicio.

Para motores térmicos, el dato que debe considerarse es la potencia neta máxima que el fabricante del motor haya declarado en la homologación del mismo.

Género (MA y MTC)

El Real Decreto 750/2010 establece para la determinación del tipo de vehículos agrícolas (MA y MTC), entre otros criterios, pertenecer al mismo "género" según establece la Norma UNE 68051:1988.

Puesto que la Norma UNE 68051-0:2022 anula y sustituye Norma UNE 68051:1988, a efectos de la definición de tipo se considerará lo siguiente:

- **En tipos ya existentes** -> Se mantienen en el tipo, aunque según la nueva clasificación pueda haber géneros distintos. Si el género se ha visto modificado, se indicará en ficha de características y en ficha reducida también el nuevo género según la Norma UNE 68051-0:2022
- **En nuevos tipos** -> se aplicará el género de la norma 68051-0:2022 hasta el Nivel 3. No obstante, a fin de facilitar información suficiente para la inscripción en el ROMA, en la FC y FR se podrá indicar los niveles 4 ó 5 para identificarlos claramente.

A modo de ejemplo, en el caso concreto de las cosechadoras, en algunos casos para identificar el vehículo, se podrá indicar el nivel 3 y en otros, el fabricante puede considerar necesario, llegar hasta el nivel 4:

- 07.2.03 Cosechadoras de cereales (llega a nivel 3)
- 07.3.01.2 Cosechadoras de patatas (llega a nivel 4)
- 07.3.02.3 Cosechadoras de remolacha (llega a nivel 4)
- 07.9.03 Cosechadoras de caña de azúcar (llega a nivel 3)

Vehículo de categorías R y S

Asignación de categorías R y S a vehículos agrícolas remolcados para homologación nacional conforme al RD 750/2010:

Los vehículos que cumplan con la parte de la definición relativa a la utilización del remolque y equipo intercambiable remolcado que establece el R(UE) Nº 167/2013, pero cuya relación entre la masa máxima en carga y la masa en vacío del vehículo sea inferior a 3,0, a efectos de la homologación nacional y mientras no exista un criterio único establecido a nivel europeo, serán asimilables a la categoría que corresponda en función del criterio de utilización (R o S).

Sin perjuicio de su clasificación como equipos intercambiables remolcados (S), los vehículos que, atendiendo al criterio de utilización, se correspondan con la categoría S (equipos intercambiables remolcados), pero tengan una relación entre la masa máxima en carga y la masa en vacío igual o superior a 3,0 deberán equipar dispositivo de protección trasera, salvo que estén exentos según lo que se establece en el anexo XXVI del R (UE) 2015/208:

"Los vehículos cuyo uso es incompatible con la protección trasera contra el empotramiento no han de ajustarse a los requisitos del presente anexo relativos a la protección trasera contra el empotramiento. Estarán exentos de cumplir estos requisitos los vehículos con dispositivos operativos instalados en la parte posterior que sean incompatibles con cualquier estructura de protección trasera. De lo contrario,

el vehículo deberá estar equipado con una estructura de protección trasera que no obstruya la función de esos dispositivos operativos.”

Freno de servicio en máquinas remolcadas.

El Anexo VIII del Reglamento General de Vehículos, establece lo siguiente:

Vehículos especiales

Categoría	Servicio	Socorro	Estacionamiento
<i>Máquina agrícola remolcada</i>	<i>Sí (4)</i>		<i>Sí (3)</i>
<i>Máquina de obras o de servicios remolcada</i>	<i>Sí</i>		<i>Sí</i>

- (3) Los remolques y semirremolques agrícolas, las máquinas agrícolas remolcadas y los aperos, cuyas masas máximas autorizadas excedan de 750 kg, deberán estar equipados de un dispositivo de acción puramente mecánica, capaz de mantenerlos inmóviles, cualesquiera que sean sus condiciones de carga, en una pendiente del 18%. Se admitirán los calzos como dispositivo de accionamiento puramente mecánico.
- (4) Las máquinas agrícolas remolcadas cuyas masas máximas autorizadas no excedan de 3.000 kg podrán carecer de freno de servicio; las restantes estarán sometidas a las mismas condiciones de frenado que los remolques agrícolas.

El Anexo I del R(UE) 2015/68, que complementa el Reglamento (UE) 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de frenado de vehículos para la homologación de vehículos agrícolas y forestales, establece lo siguiente:

“Los vehículos de las categorías R1a y S1a no necesitan estar provistos de un sistema de frenado de servicio. Los vehículos de las categorías R1b y S1b, cuando la suma de las masas técnicamente admisibles por eje no sea superior a 750 kg, no necesitan estar provistos de un sistema de frenado de servicio. No obstante, si los vehículos de estas categorías están equipados con un sistema de frenado de servicio, dicho sistema cumplirá los mismos requisitos establecidos para las categorías R2 o S2, lo que proceda.”

El Reglamento (UE) 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, define:

“16) «Categoría S1»: equipos intercambiables remolcados en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es inferior o igual a 3 500 kg”

Por tanto, en aplicación del R(UE) 2015/68, los vehículos de categorías S1a, con independencia de la clasificación por criterios de construcción otorgada, no están obligados a equipar un sistema de frenado de servicio, lo que será válido tanto para la homologación europea o nacional, como para las inspecciones técnicas del vehículo.

Freno de estacionamiento para remolques especiales y máquinas agrícolas remolcadas

Dado que el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, establece lo siguiente:

“(3) Los remolques y semirremolques agrícolas, las máquinas agrícolas remolcadas y los aperos, cuyas masas máximas autorizadas excedan de 750 kg, deberán estar equipados de un dispositivo de acción puramente mecánica, capaz de mantenerlos inmóviles, cualesquiera que sean sus condiciones de carga, en una pendiente del 18%. Se admitirán los calzos como dispositivo de accionamiento puramente mecánico.”

Por tanto, en las homologaciones nacionales se permitirá el uso de calzos.

En nuevos tipos de homologaciones europeas, únicamente se admitirá el uso de calzos en vehículos no equipados de freno de servicio.

Protección eléctrica en vehículos R y S

Según lo acordado en el grupo de trabajo de vehículos agrícolas (WGAT), a efectos del cumplimiento del anexo XXIV del R(UE) 2015/208 en homologaciones de tipo europeo o nacional, no será obligatorio la instalación de fusibles de protección cuando el vehículo R o S no disponga de fuentes eléctricas o dispositivos de almacenamiento eléctrico.

Vehículos con volante a la derecha

Vehículos de categoría M1 y N1:

Se permite la autorización administrativa de vehículos de esta categoría con volante a la derecha, cumpliendo con los siguientes requisitos:

- El vehículo debe disponer de dos retrovisores exteriores (uno a la derecha y otro a la izquierda) que garanticen un campo de visión hacia atrás que se ajuste a las exigencias del acto reglamentario sobre retrovisores.
- El vehículo deberá realizar el cambio de proyectores, ya que el haz de cruce es diferente en los proyectores de circulación por la derecha y los de circulación por la izquierda. Los proyectores deberán estar homologados según el acto reglamentario correspondiente.

Vehículos de categorías N2 y N3

Se permite la autorización administrativa de vehículos con volante a la derecha en esta categoría, que por su funcionalidad deben equipar volante a la derecha, tales como los vehículos de limpieza de vía pública, especialmente barredoras, siempre que cumplan lo siguiente:

- Que el vehículo de base disponga de una homologación de tipo europeo válida según la normativa armonizada, que ampare la configuración con volante a la derecha.
- El fabricante del vehículo de base, en la documentación emitida para dicho vehículo, expresará que el vehículo está destinado exclusivamente a su carrozado como barredora urbana, no pudiendo efectuar otro servicio. Asimismo, se impedirá cualquier uso diferente al indicado, así como cualquier transformación a otro servicio y así se debe indicar en la tarjeta ITV del vehículo.
- El vehículo continuará perteneciendo a la categoría N.
- Su clasificación respecto al RD2822/1986 (Reglamento General de Vehículos) será 20, 21 o 22 respecto al primer grupo de cifras y 65 respecto al segundo grupo de cifras.
- El volante a la derecha se anotará en el apartado "Observaciones" de la tarjeta ITV.

Máquinas automotrices de categoría MA1

Se permite la autorización administrativa de máquinas automotrices con puesto de conducción a la derecha siempre que su velocidad máxima por construcción no exceda de 25 km/h.

En el caso específico de equipos o máquinas para limpieza de vías públicas, no se aplicará la limitación de velocidad antes mencionada.

Vehículos de servicio público urbano

Consideración de vehículo especial destinado a servicio público urbano:

- El Reglamento (UE) 2018/858 define Vehículo especial como aquel vehículo de categoría M, N u O con características técnicas específicas para desempeñar una función que requiere disposiciones o equipamiento

especiales y permite la exención de la incorporación de sistemas ESC (control de estabilidad), LDWS (advertencia de abandono involuntario de carril) y AEBS (sistema avanzado de frenado de emergencia) para los vehículos especiales de la subcategoría SG (Grupo Especial).

Homologación nacional de vehículos destinados a servicio público urbano:

- Para la homologación como Serie Corta Nacional u Homologación Individual:
 - Se podrá realizar como homologación del vehículo incompleto, completo o completado perteneciente a la subcategoría S (vehículo especial) y se admitirán las exenciones indicadas cuando el fabricante así lo haga constar en la información aportada para la homologación (informe según nota “H” del R.D. 2028/1986, ficha de características y/o ficha reducida de características).
 - El fabricante deberá estar al día en las obligaciones de verificación inicial y conformidad de la producción.
 - Las exenciones aplicadas se reflejarán en el acta de ensayos de homologación de los vehículos emitida por los servicios técnicos y en el certificado de homologación.
 - En el apartado OBSERVACIONES de la tarjeta ITV tipo A, B o D de los vehículos afectados se hará constar la indicación “Vehículo destinado a tareas urbanas tipo limpieza viaria, recolectores de residuos sólidos urbanos y similares, en servicios con recorridos comprendidos en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación”

Emisión de CoC en series cortas nacionales.

La obligación de emisión de CoC no aplica a las series cortas nacionales (NKS).

No obstante, si voluntariamente el fabricante decide emitir CoC, la cumplimentación de este se verificará durante la CoP.

El formato se ajustará al establecido en el Reglamento (UE) 2020/683 de la Comisión de 15 de abril de 2020 por el que se desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículo, indicando, en el caso de vehículos completos y completados, que es válido únicamente para matriculación en España. Adicionalmente, se podrá añadir información en el apartado de “observaciones”, a fin de matizar que la validez de la homologación fuera de España está sujeta a aceptación previa por parte de cada Estado Miembro.

Los firmantes deberán estar inscritos en el RFFR.

No será necesario incluir modelo/firmantes en la documentación de homologación.

Homologación. Sistemas y Componentes

Reglamentos UN

Acuerdo de 1958.

Con la entrada en vigor de la revisión 3 del Acuerdo de 1958 se permite a las Partes Contratantes la concesión de homologaciones de conformidad con series de enmiendas anteriores a la última aprobada para un determinado Reglamento, conforme a lo descrito en el punto 4 del artículo 12:

“4. Notwithstanding that transitional provisions in any version of UN Regulations may have stipulated otherwise, Contracting Parties to this Agreement which are applying UN Regulations may, subject to compliance with the provisions of Article 2, nevertheless issue type approvals pursuant to earlier versions of UN Regulations. However, subject to paragraph 3 of this Article, Contracting Parties applying a UN Regulation shall not be obliged to accept type approvals issued pursuant to these earlier versions.”

Se permitirá la concesión de homologaciones para series de enmiendas anteriores. Para estos casos, se deberá incluir mención específica del hecho en el punto 9, si lo hubiere, o en otro lugar fácilmente identificable del certificado de homologación:

“Esta homologación ha sido concedida de conformidad con lo descrito en el punto 4 del artículo 12 de la revisión 3 del acuerdo de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) y no cumple con la última serie de enmiendas en vigor /

This approval has been granted according to Revision 3 of 1958 Agreement(E/ECE/TRANS/505/Rev.3), Article 12.4 and does not comply with the last series of amendments.”

Emisiones

Categorías M y N

Aclaraciones relativas a la aplicación del Reglamento (UE) 2017/1151.

1. Para vehículos sin matricular, son de aplicación las disposiciones relativas a fin de serie, de conformidad con el Artículo 27 de la Directiva 2007/46/CE 49. La solicitud de la exención de fin de serie corresponde al fabricante titular del acto reglamentario.
2. En el caso de vehículos presentados a homologación multifásica:
Para vehículos completos transformados se estará a lo dispuesto en el punto 2.8 del Anexo XII del Reglamento (UE) 2017/1151:

“2.8.- En el caso de homologaciones de tipo multifásicas u homologación de vehículo individual, cuando el vehículo de base sea un vehículo completo con un certificado de conformidad válido, el fabricante de la fase final consultará al fabricante del vehículo de base para establecer el nuevo valor de CO2 de acuerdo con la interpolación de CO2 empleando los datos adecuados del vehículo completado o calcular el nuevo valor de CO2 sobre la base de los parámetros del vehículo completado según se especifica en el punto 3.2.4 del sub anexo 7 del anexo XXI y utilizando la herramienta facilitada por el fabricante del vehículo de base conforme al punto 2.3 anterior. Si no se dispone de la herramienta o no es posible la interpolación de CO2, se utilizará, con el acuerdo de la autoridad de homologación, el valor de CO2 del vehículo «High» del vehículo de base.”

Se entenderá otorgado el acuerdo de la autoridad de homologación si la masa real del vehículo transformado, no supera los 2.840 Kg, o en el caso de superarla, si esta es inferior a la masa de ensayo correspondiente al vehículo “high” de la homologación de emisiones del vehículo base.

3. En el caso de vehículos especiales presentados a homologación (parte III del Anexo II del Reglamento (UE) 2018/858, letras “Q” y “W1”), la homologación de tipo UE concedida al vehículo más representativo seguirá siendo válida, independientemente de que la masa de referencia varíe:

“Q: Se admite la modificación de la longitud del dispositivo de escape después del último silenciador, si no supera 2 m, sin necesidad de realizar más ensayos. La homologación de tipo UE concedida al vehículo de base más representativo seguirá siendo válida independientemente de que el peso de referencia varíe.”

“W1: Se cumplirán los requisitos, pero se admitirá la modificación del sistema de escape sin ensayos adicionales de las emisiones del tubo de escape y del CO₂ / consumo de combustible a condición de que no se vean afectados los dispositivos de control de las emisiones que incluyan filtros de partículas (en su caso). No será necesario un nuevo ensayo de evaporación en el vehículo modificado, siempre que los dispositivos de control de evaporación se mantengan tal y como los instaló el fabricante en el vehículo de base.”

La homologación de tipo UE concedida al vehículo de base más representativo seguirá siendo válida independientemente de que la masa de referencia varíe.”

4. En el caso de reformas de vehículos matriculados, el emisor del informe de conformidad para la tramitación de la reforma comprobará que el acto reglamentario de emisiones sigue siendo válido en todos los códigos de reforma (en adelante, CR), según la categoría del vehículo transformado. No será necesario incluir el dato de CO₂, salvo mención explícita en el CR correspondiente. Se considerará que el acto de emisiones sigue siendo válido si se cumple alguna de las siguientes condiciones:

- a) Una vez reformado el vehículo, los siguientes parámetros se mantienen dentro del rango que el fabricante del vehículo base incorpora en la ficha de características de la homologación de emisiones y en las listas de transparencia:-
 - I. masa en orden de marcha del vehículo final,
 - II. área frontal del vehículo reformado,
 - III. resistencia a la rodadura,
 - IV. área frontal proyectada de la entrada de aire de la rejilla delantera.
- b) En el caso de que los anteriores parámetros no hayan sido definidos durante el proceso de homologación del vehículo, la masa real del vehículo reformado, no supera los 2 840Kg, o si la superase, es inferior a la masa de ensayo correspondiente al vehículo “high” de la homologación de emisiones del vehículo antes de la reforma.

En caso contrario, se considerará que el certificado de emisiones del vehículo ha perdido su validez y deberán realizarse las actuaciones correspondientes para garantizar el cumplimiento de dicho acto reglamentario.

5. Para aquellos vehículos con homologación anterior al Reglamento (UE) 2017/1151, la homologación de emisiones concedida al vehículo de base seguirá siendo válida independientemente de que la masa de referencia varíe tras el completado del vehículo.

Masas y dimensiones

Reparto de Cargas MMTA y MMA.

Según lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CE) Nº 1230/2012, en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo relativos a las masas y dimensiones, es necesario determinar la MMA para los vehículos antes de la matriculación y puesta en servicio:

“1. Para la matriculación y puesta en servicio de vehículos de tipo homologado conforme al presente Reglamento, las autoridades nacionales deberán determinar, en relación con cada variante y con cada versión del tipo de vehículo, cada una de las siguientes masas que la Directiva 96/53/CE permite para el tráfico nacional o internacional:

- a) masa máxima en carga admisible para la matriculación/circulación;*
- b) masa máxima admisible sobre el eje o ejes para la matriculación/circulación;*
- c) masa máxima admisible sobre el grupo de ejes para la matriculación/circulación;*
- d) masa remolcable máxima admisible para la matriculación/ circulación;*
- e) masa máxima en carga admisible para la matriculación/circulación del conjunto.*

Las autoridades nacionales establecerán el procedimiento de determinación de las masas máximas admisibles para la matriculación/circulación a las que se refiere el párrafo primero. Deberán designar a la autoridad competente que se encargará de determinar esas masas, y especificar la información que deberá proporcionarse a dicha autoridad.”

Por tanto, para las homologaciones de ámbito nacional (homologaciones individuales y series cortas), se recogerán en el dossier de homologación los cálculos en base a la MMTA y la MMA de los vehículos.

La MMA del vehículo será siempre inferior o igual a la MMTA.

La MMA será inferior a las máximas establecidas en el RGV, salvo que se trate de vehículos especiales.

En vehículos arrastrados de MMTA superior a 750 kg, la MMA también deberá ser superior a 750 kg. Por ejemplo, para un vehículo de categoría O2 la MMA siempre será superior a 750 kg y por tanto, su matriculación será obligatoria.

Dispositivos de acoplamiento

Lanzas de remolque.

El Reglamento UN Nº 55, atañe a las “barras de tracción que constituyen una unidad independiente, que no forma parte del bastidor del vehículo remolcado”.

El Reglamento UN Nº 55 sólo se aplica a los elementos que no se encuentran integrados en el vehículo o en el chasis del remolque y explicita que a diferencia de la fijación de un elemento con la ayuda de piezas estándar (pernos y tuercas, por ejemplo), la soldadura integraría de manera permanente el dispositivo de enganche al chasis y, por tanto, no precisa la aplicación de este reglamento.

Por tanto, si el fabricante considera que la lanza soldada forma parte del bastidor, no será precisa la aplicación del reglamento para este elemento.

Los esquemas del bastidor deberán recoger este hecho y se incluirán en las homologaciones de tipo, masas y dimensiones y en la propia homologación según el Reglamento UN Nº 55 del vehículo.

Este mismo criterio se aplicará también al punto 2.1.5 del Anexo I de la Directiva 94/20/CE hasta su derogación.

Dispositivos antiproyección

Los vehículos todoterreno están exentos **en homologación** de sistemas antiproyección, por lo que, en el proceso de homologación no se le puede exigir que disponga de los mismos.

Si para evitar posibles sanciones, el usuario decidiera instalar, guardabarros, por ejemplo, no se les exige que cumplan con los requisitos de instalación que establece el citado reglamento.

Accesorios y Piezas

Fabricación de nuevos vehículos a partir de piezas usadas

Según lo dispuesto en Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos y en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) Nº 715/200 y (CE) Nº 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE, no se pueden utilizar ciertas piezas usadas en el proceso de homologación o fabricación de un vehículo; puesto que la citada reglamentación no permite este tipo de actuaciones.

Este requisito imposibilita la puesta en servicio de nuevos vehículos utilizando la estructura resistente, ejes, suspensión o frenos de un vehículo usado (por ejemplo, una cisterna autoportante que se modifica para instalarla como carrocería sobre otro chasis) y no será aplicable a carrocerías, elementos o partes constitutivas del carrozado que no afecten al correcto funcionamiento de los sistemas esenciales del vehículo (dirección, ejes, ruedas, suspensión, frenos, ...), y que vayan a ser instalados en vehículos completados, cumpliendo con el nivel reglamentario exigido para cada caso.

El fabricante de la fase correspondiente será el responsable de los elementos añadidos, de la homologación del vehículo y de la conformidad de la producción.

Instalación de placas de matrícula

Instalación de placas de matrícula en vehículos basureros

Ubicación de placas de matrícula en vehículos basureros que superan el límite máximo de ~~2 000~~ 1.500 mm que establece el Anexo III del R(UE) 2021/535.

El citado Reglamento considera, como única exención, para vehículos especiales, cuando la estructura o carrocería del vehículo no lo permita, aumentar la altura:

“2.3.4.3.3.1. En el caso de los vehículos especiales, cuando no sea posible cumplir el requisito relativo a la altura para el emplazamiento de la placa de matrícula delantera o trasera debido al diseño del vehículo, no obstante lo dispuesto en el punto 2.3.4.3.3, la altura máxima podrá ser superior 1 500 mm, siempre que se mantenga tan cerca de este límite como lo permitan las características de fabricación del vehículo.”

Los vehículos basureros y lavacontenedores se considerarán “especiales” a efectos de la aplicación del párrafo anterior, con independencia de que cumplan la categorización de “vehículo especial” incluida en el R(UE) 2018/858

En vista de lo anterior, se permite la instalación de placas de matrícula a una altura superior de 1.500 mm, siempre y cuando el informe según nota “H” recoja esta excepción. Por ejemplo, con la siguiente anotación:

“Altura del borde inferior: 3 800 mm (*)

(*): no se puede respetar la cota máxima exigida por el tipo de carrocería y utilización de vehículo que es basurero/lavacontenedor (clasificación RGV: xx yy).

Matriculación

Tarjetas ITV

Las referencias realizadas en este apartado a tarjetas ITV tipo A, se entenderán aplicables también para tarjetas ITV tipo AL, AR y AT. Del mismo modo, con las tarjetas B, C y D, salvo en los casos en los que el campo no sea pertinente para la categoría de vehículo.

Validez de tarjetas ITV:

La validez de la Tarjeta de ITV expirará cuando nuevos requisitos que figuren en cualquier acto reglamentario aplicable al vehículo homologado sean obligatorios para la matriculación de dicho vehículo.

Si un vehículo ha recibido una Tarjeta de ITV y por cualquier circunstancia no hubiera sido matriculado o puesto en servicio durante el periodo de validez de su tarjeta y no haya recibido una exención por parte de esta autoridad de homologación en forma de fin de serie o cualquier otra de las previstas en la reglamentación aplicable, deben obtener una nueva Tarjeta de ITV para lo cual, deberá cumplir con los requisitos y trámites administrativos previstos en el Real Decreto 750/2010.

Vehículos de la categoría O1 y los R1 menores de 750 kg de MMTA

En tarjetas ITV en formato papel, los fabricantes remitirán a la DGT por correo ordinario las copias de las fichas ITV en un plazo máximo de tres meses desde la comercialización del vehículo. La documentación que deberán aportar será:

- 1) Copias de las tarjetas ITV de los vehículos.
- 2) Relación que especifique los bastidores de los vehículos cuya ficha ITV se ha remitido a la DGT.
- 3) Dirección de notificación del fabricante.

Emisión de tarjetas ITV

- Todo vehículo completo o completado que disponga de una homologación en vigor puede obtener la tarjeta de inspección técnica de vehículos, a través de una estación ITV, en la que se le dotará de una tarjeta ITV tipo A.
- Los fabricantes inscritos en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas de la autoridad de homologación que certifiquen el cumplimiento con los requisitos de la evaluación inicial y conformidad de la producción y/o dispongan de al menos una homologación de tipo europea, pueden rellenar tarjetas ITV de los tipos B, C y/o D para vehículos nuevos no puestos en servicio.
- No obstante, en caso de las homologaciones individuales de vehículos completos que se resuelvan a nombre del titular del vehículo, deberán acudir a una estación de ITV para la obtención de la tarjeta ITV tipo A previa inspección unitaria.

Contraseñas de homologación

En la tarjeta ITV y CoC debe figura la contraseña indicando la extensión, sin necesidad de identificar la revisión/corrección, si la hubiera.

Como excepción a lo indicado anteriormente es el caso de las homologaciones individuales, sí que se debe identificar la revisión/corrección en la tarjeta ITV.

Campo CL: “Clasificación del vehículo”

Vehículos agrícolas, obras o servicios

La “Clasificación por construcción” (los dos primeros dígitos) es algo fijo, que debe definirse en el momento de emitir la Tarjeta ITV, no durante la matriculación.

Por tanto, si bien la homologación nacional puede incluir varias clasificaciones (agrícola/obras/servicios) y la europea no lo especifica, en la Tarjeta ITV únicamente se permite una clasificación.

Remolques Especiales (RA), Tractocarros (TCA) y Motocultores (MTC)

Se actuará según la tabla siguiente:

Vehículo	Campo CL Clasificación	Campo “Observaciones”
Remolque especial de OBRAS	54 XX	Remolque especial de obras
Remolque especial de SERVICIOS	54 XX	Remolque especial de servicios
Tractocarro de OBRAS	53 XX	Tractocarro de obras
Tractocarro de SERVICIOS	53 XX	Tractocarro de servicios
Motocultor de OBRAS	51 XX	Motocultor de obras
Motocultor de SERVICIOS	51 XX	Motocultor de servicios

Quads – ATV – “Side by side”.

La clasificación **“66”** se debe utilizar únicamente para los **Quads o ATV** que quedan fuera de los Reglamentos (UE) Nº 167/2013 y Nº 168/2013. Son vehículos que se homologaron a nivel nacional según lo dispuesto en el RD 750/2010 y la Resolución de 21 de marzo de 2020, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, relativa a los requisitos técnicos exigibles para la homologación de vehículos todoterreno (ATV) y “side by side” (SbS) no incluidos en el campo de aplicación de los Reglamentos (UE) 167/2013 y 168/2013. En tal caso, si se tratase de un **“side by side”** (el conductor no va a horcajadas y tiene volante) se debería clasificar como **“64”**.

A modo orientativo:

QUADS – ATV	
Homologación	Categoría/clasificación
Directiva 92/61/CEE ó 2002/24CE	L6e / 03 Ciclomotor
	L7e / 06 Automóvil de tres ruedas
R (UE) 167/2013	T3 / 50 Tractor agrícola
	T3 / 60 Tractor de obras
	T3 / 63 Tractor de servicios
R (UE) 168/2013	L6e-XX / 03 Ciclomotor
	L7e-XX / 06 Automóvil de tres ruedas
Uso específico muy concreto (RD 2140/1985) Aplicación particular (RD 750/2010)	Q / 66 QUAD – ATV

Sbs (UTV)	
Homologación	Categoría/clasificación
R (UE) 167/2013	T / 50 tractor agrícola
	T / 60 Tractor de obras
	T / 63 Tractor de servicios
R(UE) 168/2013	L6e-XX / 03 Ciclomotor
	L7e-XX / 06 Automóvil de tres ruedas
Uso específico muy concreto (RD 2140/1985) Aplicación particular (RD 750/2010)	SbS / 64 Máquina de servicios automotriz

Doble clasificación por criterios de utilización

En el caso de vehículos polivalentes, por ejemplo, vehículo quitanieves/esparcidor de sal se permitirán varias clasificaciones siempre que se cumplan los AR establecidos para cada una de las clasificaciones.

Anotándose en la tarjeta ITV las masas reales, las modificaciones dimensionales y las clasificaciones de cada configuración.

Campo D.6 “Procedencia” en tarjetas tipo A

El campo D.6, denominado PROCEDENCIA, se cumplimentará, en su caso, si el vehículo es procedente del Espacio Económico Europeo o importado, identificándose con la anotación: “EEE” o “IM” respectivamente. Si el vehículo tiene procedencia nacional, no se realizará ninguna anotación”.

En el caso de la emisión de tarjetas ITV por parte de una estación ITV para vehículos no matriculados, de conformidad con el acuerdo adoptado a este respecto por la Conferencia Sectorial de Industria y PYME, en su sesión del 4/7/2014, la anotación “IM” se efectúa si la dirección del fabricante de última fase que figura en el certificado CoC o ficha reducida es de un tercer país con respecto al Espacio Económico Europeo, según figura en el apartado 2.5 de la sección V del manual de procedimiento de estaciones ITV previsto en el artículo 8 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

En conclusión, el campo D.6 de una tarjeta ITV emitida en una estación ITV (tipo A) no incluye información sobre la tramitación comercial/aduanera del citado vehículo, ya que exclusivamente incorpora la procedencia del fabricante de última fase consignado en el CoC.

En el caso de vehículos matriculados o puestos en circulación (si el país de procedencia no matricula esa categoría de vehículo), se cumplimentará el campo D.6, según el país de matriculación que conste en la documentación original de dicho vehículo.

Campo F.1.1: “Masa máxima en carga técnicamente admisible en cada eje 1º/2º/3º/...”

Se debe indicar la masa máxima en carga técnicamente admisible en cada eje; se trasladará el dato que figura en el campo 16.2 del CoC_{MNO}.

A modo de ejemplo, en un remolque O1 de eje central: F.1.1:650 (no se incluye el dato en el punto de acoplamiento – ver F.1.5)

Campo F.1.5: “Masa máxima en carga técnicamente admisible en 5ª rueda o pivote de acoplamiento”

En vehículos de categoría M

Los vehículos M no disponen de 5ª rueda. Por ello, no será necesario incluir información adicional en el campo “Observaciones” que determina el Anexo XII del RD 750/2010.

Para un vehículo de categoría M, el valor del campo F.1.5 de la tarjeta ITV corresponde con el punto 19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento del certificado de conformidad.

En vehículos de categoría O

En el caso de vehículos de categoría O, en el campo F.1.5, se indicará la masa máxima en carga técnicamente admisible en el pivote de acoplamiento; se trasladará el dato que figura en el campo 19 del CoC_{MNO}

Campo F.2.1: “Masa máxima autorizada en cada eje 1º/2º/3º...”

Se cumplimentará de acuerdo al campo 17.2 del CoC_{MNO}. En el caso de que dicho dato no esté disponible, se indicará la MMTA que consta en el CoC, salvo que sea superior a la MMA que establece el Reglamento General de Vehículos; en estos casos, se limitará a lo establecido en el citado reglamento.

Campo F.3: “Masa Máxima técnicamente admisible del conjunto (MMTAC) en remolques aptos para remolcar (combinaciones modulares)

En remolques con capacidad de remolcado, se considerará el conjunto remolque remolcador y remolque/s remolcado/s. No se considerará el vehículo motor tractor.

Los conjuntos euromodulares pueden estar formados por más de tres módulos, y es posible que en algunos casos puedan intercambiar posiciones con lo que, en determinadas situaciones, podrían actuar de remolque remolcador y en otras, cuando van al final de conjunto, solo de remolque. Por tanto, por seguridad y para tener garantías de la viabilidad del conjunto final que se forme, se debe actuar de este modo:

- a cualquier módulo remolcador con quinta rueda para unirse al siguiente remolcado, se le consigne la MMTAC del conjunto mayor del que pueda formar parte,
- si tiene campana para que el siguiente remolcado se una con lanza, se le consigne la MMR que corresponda.

Campo F.3.1: “Masa máxima autorizada del conjunto en remolques aptos para remolcar (combinaciones modulares)

En remolques con capacidad de remolcado, se considerará el conjunto remolque remolcador y remolque/s remolcado/s. No se considerará el vehículo motor tractor.

Campo F.4: “Altura total”

La cumplimentación del campo F.4 para los vehículos de categoría N2 y N3, no es de cumplimentación obligatoria. No obstante, dado que el Real Decreto 750/2010 no prohíbe explícitamente que se rellene el mismo, el fabricante podrá cumplimentar este campo, siempre que el dato consignado coincida fielmente con el incluido en la homologación.

Campos F.7: “Vía anterior”, F.7.1: “Vía posterior” y F.8: “Voladizo posterior”

La cumplimentación de los campos F.7 y F.7.1 para los vehículos de categoría N2 y N3, así como el campo F.8 para los vehículos de categoría M1 y N1 no son de cumplimentación obligatoria. No obstante, dado que el Real Decreto 750/2010 no prohíbe explícitamente que se rellenen los mismos, el fabricante

podrá cumplimentar estos campos, siempre que los datos consignados coincidan fielmente con los incluidos en la homologación

Para los vehículos de categoría O no será obligatorio cumplimentar los campos F.7 y F7.1.

Campo G.1: “Masa en vacío para vehículos categoría L”

En el caso de tarjetas ITV AL y BL que documenten vehículos homologados según el R(UE) 168/2013 no se cumplimentará el campo G.1 relativo a la Masa en Vacío, puesto que no se dispone de este dato en la documentación de homologación del vehículo.

Los vehículos matriculados en otros países y homologados con Directiva 2002/24/CE, que se legalicen a través de una Estación ITV y, por tanto, deban documentarse con una tarjeta ITV AL, sí deberán incluir este dato puesto que la citada Directiva así lo establecía.

Campo J: “Categoría del vehículo”

En el caso de vehículos todo terreno, se añadirá la letra «G» como sufijo a la letra y el número que identifican la categoría de vehículo. A modo de ejemplo: *J: N2G*.

En el caso de vehículos incompletos destinados a ser clasificados en la subcategoría de «vehículo especial», se añadirá la letra «S» como sufijo a la letra y el número que identifican la categoría de vehículo. A modo de ejemplo: *J: N2S*.

En el caso de vehículos todo terreno incompletos destinados a ser clasificados en la subcategoría de «vehículo especial», se añadirá la letra «G» como sufijo a la letra y el número que identifican la categoría de vehículo y la letra «S» como segundo sufijo. A modo de ejemplo: *J: N2GS*.

Campo J.1: “Carrocería del vehículo” para vehículos de las categorías M, N y O

Se utilizarán los códigos de tipo de carrocería establecidos en la parte C del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858 incluyendo, si procede, la clasificación según Apéndice 2 (*01 Plataforma, 02 Lateral abatible...*) o, en el caso de un vehículo especial, además de los códigos de tipo de carrocería establecidos en la parte C del anexo I, los códigos establecidos en el punto 5 de la parte A de dicho anexo.

Tipo de carrocería vehículo especial (CoC 51, CoC 38).

Campo K.2: “Número de certificado de la Tarjeta ITV del vehículo de base” en vehículos completados

Para cumplimentar el campo K.2 de una tarjeta ITV tipo D, cuando el fabricante del vehículo base no entrega tarjeta ITV tipo C sino el CoC del vehículo, se podría hacer una llamada, tipo (*) o (1), que se desarrolle en el campo de “observaciones” de la Tarjeta ITV tipo D que emite el fabricante del vehículo completado.

El texto a incluir podría ser: “(*) Datos de primera fase procedentes de CoC”

Campo L: “Nº de ejes y ruedas”

Para cumplimentar el campo “L” de una tarjeta ITV, para vehículos de categorías M, N y O, en el caso de doble ruedas (rueda gemela) se trasladará el dato que figure en su CoC_{MNO}.

Campo O.1 “Masa remolcable con frenos” en remolques aptos para remolcar (combinaciones modulares)

En el caso de los remolques que actúan como remolcadores, se deberá cumplimentar el campo O.1

Campo P.2: “Potencia del motor”

En vehículos Máquinas automotrices con motor eléctrico

A falta de una reglamentación específica para ese tipo de motores montados en maquinaria fuera de carretera, en el campo P.2 de la tarjeta ITV, se deberá indicar la potencia de salida nominal del motor declarada por el fabricante en su documentación técnica y manual de servicio.

Campo P.2.1: "Potencia fiscal"

Vehículos híbridos y eléctricos puros

Para el cálculo de la potencia fiscal se utilizará el dato correspondiente a potencia máxima durante 30 min (campo 27.4 del COC_{MNO}), siempre que dicho valor exista en la homologación de la potencia del vehículo. En caso de que dicho valor no conste en la documentación de homologación (ni, en su caso, en la documentación de homologación del vehículo de base), por tratarse de un vehículo anterior a la entrada en vigor del Reglamento (UE) 136/2014, se utilizará el valor de la potencia neta, que también se encuentra disponible en la homologación.

Aunque el Reglamento General de Vehículos recoge la posibilidad de calcular tanto la potencia de un motor térmico como la de un eléctrico, para la cumplimentación del campo P.2.1. se debe tomar el mayor, nunca la suma de ambos motores.

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

Las consideraciones de este apartado relativo al campo P.3 únicamente son aplicables para vehículos de categorías M y N:

El campo P.3 se rellenará de la forma "Tipo / Combustible"

"Tipo":

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

Los vehículos híbridos eléctricos (HEV, REEV y PHEV), eléctricos puros (BEV) y en los eléctricos de autonomía extendida (REEV) se consideran siempre monocombustible "M".

"Combustible":

G – Gasolina; D – Diesel; E – Eléctrico; GLP – Gas licuado de petróleo; GNC – Gas natural comprimido; GNL – Gas natural licuado; H – Hidrógeno; BM – Biometanol; ET – Etanol; BD – Biodiesel

Únicamente se consignará la "E" para eléctricos puros (BEV) y para los eléctricos de autonomía extendida (REEV).

Para los vehículos Eléctricos (BEV) e Híbridos eléctricos (HEV, REEV y PHEV) y únicamente en el caso de emisión de TITV en formato papel, se deben cumplimentar los siguientes datos en el campo de Observaciones:

"P.3.: Consumo Wh/km / Tipo de vehículo Eléctrico / Autonomía eléctrica."

"Tipo de vehículo Eléctrico"

PHEV ó REEV (Campo 23.1 CoC_{MNO}: VEH-CCE); HEV (VEH-SCE); FCEV (CoC_{MNO}: VHPC-CCE, VHPC-SCE); BEV

Ejemplos

Vehículo bicombustible GLP/gasolina: "B / G-GLP"

Vehículo PHEV/Gasolina: "M / G" -> Observaciones "P.3.: 100/PHEV/45"

Vehículo HEV/Gasolina: "M / G" -> Observaciones "P.3.: ---/HEV/---"

Vehículo REEV/Gasolina: "M / E" -> Observaciones "P.3.: 110/REEV/245"

Vehículo BEV: "M / E" -> Observaciones "P.3.: 199/BEV/300"

Vehículo FCEV: "M / H" -> Observaciones "P.3.: ---/FCEV/---"

Vehículos completos:

La anotación del consumo (Wh/km) y la autonomía eléctrica no se rellenará en el caso de vehículos eléctricos homologados como pesados*, identificados como “eléctricos puros” en el punto 23 del CoC_{MNO}.

Estos vehículos están fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 715/2007 de emisiones de vehículos ligeros y sus actos de desarrollo, en particular el R(UE) 2017/1151 sobre ensayos WLTP.

Vehículos completados:

a) Vehículos eléctricos de base homologados como ligeros*:

El fabricante de la fase final consultará al fabricante del vehículo de base para establecer los valores de consumo (Wh/km) y autonomía eléctrica utilizando la herramienta facilitada por el fabricante del vehículo de base.

Si no se dispone de la herramienta, no es posible el cálculo, o se excede la masa de referencia del vehículo “High”, se indicará con el acuerdo de la autoridad de homologación, los valores de consumo (Wh/km) y autonomía eléctrica del vehículo “High” del vehículo de base.

b) Vehículos eléctricos de base homologados como pesados*:

Para los vehículos eléctricos de base homologados como pesados, identificados como “eléctricos puros” en el punto 23 del CoC, no se anotarán los datos de consumo eléctrico y emisiones, debido a que dichos vehículos están fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 715/2007 y sus actos de desarrollo, en particular el Reglamento (UE) 2017/1151 sobre ensayos WLTP.

*Para información sobre consideración ligero/pesado, ver campo V.7

Campo Q: “Relación Potencia/masa”

La cumplimentación del campo “Q” es obligatoria en las tarjetas AL, BL, CL y DL únicamente cuando se trata de vehículos equipados con motor de combustión, tal como establece el Reglamento (UE) 901/2014 (punto 1.10 del CoC_L).

Campo T: “Velocidad máxima”

En el caso de vehículos de categoría T se rellenará con el dato de “velocidad máxima del vehículo por construcción” (Campo 5.1.1.1 del CoC); para MA, según el punto 4.5 del Apéndice 1, parte II del Anexo VII del Real Decreto 750/2010.

Campo V.7: – “Emisiones de CO₂ (g_{CO2}/km)”:

1. Reglamentación de aplicación de emisiones: Vehículo pesado (HDV) vs Vehículo ligero (LDV)

Según los requisitos de aplicación en materia de emisiones, los vehículos de categorías M y N se clasifican en dos tipos:

- **Vehículos ligeros**, de masa de referencia <2610 kg⁽¹⁾, cuyos requisitos se establecen en el R(CE) 715/2007. Los procedimientos de ensayo se detallan en actos de desarrollo del reglamento de base. Inicialmente, R(CE) 692/2008 (“NEDC”), que fue y sustituido por el R(UE) 2017/1151 (“WLTP”). El valor calculado de emisiones de CO₂ del vehículo se expresa en g/km.
- **Vehículos pesados**, con masa de referencia ≥2610 kg⁽¹⁾, cuyos requisitos se establecen en el R(CE) 595/2009. El procedimiento para la determinación de las emisiones de CO₂ del vehículo se desarrolla en el R(UE) 2017/2400. Para cada vehículo ⁽²⁾, se determinan las emisiones en función de sus características. Según se establece en el artículo 9.4 de este reglamento *“Todo vehículo que vaya a venderse, matricularse o ponerse en servicio deberá ir acompañado del archivo de información del cliente elaborado por el fabricante siguiendo el modelo de la parte II del anexo IV”*. El archivo contiene información sobre las emisiones de CO₂ en diferentes formatos (g/km, g/t-km, g/m³-km) y para diferentes usos previstos (largo recorrido, reparto regional, reparto municipal...).

El campo **V.7 no se rellenará en el caso de vehículos pesados**. Para dichos vehículos, la información de emisiones de CO₂ quedará reflejada en el *“Archivo de información del cliente”*, así como en los campos específicos para vehículos pesados incluidos en el Certificado de conformidad (CoC_{MNO}) del vehículo y, en el caso de tratarse de tarjetas ITV en papel de vehículos nuevos y datos necesarios para la comunicación anual, en el apartado *“Observaciones”* (ver apartado *Información adicional de CO2*).

⁽¹⁾ Para el intervalo de masas 2380-2840 kg, los vehículos pueden catalogarse como pesados o ligeros, a elección del fabricante, según los establecido en los Reglamentos (CE) 715/2007 y 595/2009.

⁽²⁾ Únicamente para vehículos dentro del campo de aplicación del R(UE) 2017/2400. Pueden existir vehículos pesados para los no existe un valor de emisiones de CO₂ determinado durante el proceso de homologación.

Procedimiento de medida: NEDC vs WLTP

Para vehículos ligeros de categorías M1 y N1: **NEDC hasta 31/12/2020**. El valor WLTP podrá anotarse en el campo observaciones. A partir de 01/01/2021, el campo V.7 reflejará el valor WLTP ⁽³⁾ también para las tarjetas ITV tipo A que documenten vehículos procedentes de otros países

Vehículos ligeros de otras categorías: valor de homologación. Dichos vehículos únicamente tienen un valor válido de homologación, NEDC si están homologados según el Reglamento (CE) 692/2008 o WLTP si lo están conforme al Reglamento (UE) 2017/1151, al no ser de aplicación los reglamentos de correlación Reglamento (UE) 2017/1152 y 1153 para dichas categorías.

⁽³⁾ Salvo vehículos homologados según Reglamento (CE) 692/2008 e incluidos en un fin de serie.

Vehículos de fabricación multifásica

El campo V.7 de la tarjeta ITV tipo D se rellenará del siguiente modo:

- Homologación “NEDC”, según Reglamento (CE) 692/2008: se trasladará el valor del campo V.7 de la tarjeta del vehículo de base, salvo que el completado del vehículo invalide la homologación de emisiones del vehículo de base
- Homologación “WLTP”, según Reglamento (UE) 2017/1151: valor de emisiones de CO₂ calculado para el vehículo completado.

Ecoinnovaciones

El valor en el campo **V.7 no incluye las ecoinnovaciones**. El fabricante de primera y sucesivas fases, en caso de vehículos completados, anotará en el apartado de observaciones (ITV): “V.7 [valor]/[reducción ecoinnovación]/[código ecoinnovación]” o en los campos específicos al efecto de la tarjeta eITV (<ecoinnovacion>, <reduccioneco>, <codigoeco>). Adicionalmente, se indicará la reducción **total** de emisiones de CO₂ debida a ecoinnovaciones (CoC_{MNO} campo 49.3.2 – ver apartado *Información adicional de CO₂*).

En el caso de tarjetas ITV tipo A, para vehículos nuevos (no matriculados) también se deberán indicar en el apartado de observaciones, los datos que consten en el CoC_{MNO}.

Correspondencia emisiones CO₂ ITV – eITV – CoC_{MNO}

	ITV	eITV	CoC _{MNO}
NEDC	V.7	<eco2cmixto>	49.1-“Mixto”
WLTP	V.7	<emiespWLTPMixto> ⁽⁴⁾	49.4-“Mixto” ⁽⁴⁾

- ⁽⁴⁾ En el caso de vehículos híbridos enchufables (VEH-CCE / OVC-HEV), <emiespWLTPPondicmix> y 49.4-“Ponderado, ciclo mixto”. En el caso de disponer del dato de emisiones en modo combustión puro, no se deberán considerar ambos valores como un rango, al referirse a parámetros diferentes. Se debe anotar en el campo V.7 de la TITV el valor de emisiones de CO₂ del vehículo en el ciclo WLTP, entendiendo como tal el valor ponderado, ciclo mixto. Dicho valor es el utilizado, por ejemplo, para verificar el cumplimiento de las obligaciones del fabricante con respecto a las emisiones de CO₂ de los vehículos puestos en el mercado europeo (R(UE) 2019/631).

Información adicional de CO₂ necesaria para la comunicación, según R(UE) 2019/631, en vehículos ligeros y R(UE) 2018/965, en vehículos pesados

A fin de disponer de los datos necesarios para cumplir con las obligaciones de comunicación, según R(UE) 2019/631 y sus reglamentos de ejecución, así como R(UE) 2018/956, en tarjetas ITV en papel tipo A, B y D y únicamente para vehículos nuevos, se incluirá en el campo observaciones los siguientes campos del CoC_{MNO}. En tarjetas ITV A, en caso de no disponer de dicho documento, se aceptará certificado del fabricante:

Vehículos Ligeros:

0.2.3.1 Identificador de la familia de interpolación

47.1.1 Masa de ensayo, kg:

49.3.2. Reducción total de emisiones de CO₂ debidas a ecoinnovación

49.4 Consumo de combustible en ciclo mixto (mixto ponderado, en el caso de PHEV)

Vehículos Pesados:

29. Velocidad máxima

49. Emisiones de CO₂/consumo de combustible/consumo de energía eléctrica:

49.1. Etiqueta criptográfica del archivo de registros del fabricante:

49.2. Vehículo pesado de cero emisiones: sí/no

49.3. Vehículo profesional: (sí/no)

49.4. Etiqueta criptográfica del archivo de información del cliente:

49.5. Emisiones específicas de CO₂: ... g CO₂/tkm (en M2, M3, si aparece en CoC: 49.5.1: *gCO₂/pkm*)

49.6. Valor medio de carga útil: t (en M2, M3, si aparece en CoC: 49.6.1: Ocupación media_número de personas)

49.7. Subgrupo/grupo de vehículos: ...

Tarjetas ITV tipo AT, BT, CT y DT

No será obligatorio cumplimentar el dato V.7, al no disponer de un valor de emisiones obtenido durante la homologación y comparable al valor, en gCO₂/km de los vehículos ligeros.

Campo V.8: – “Emisiones de CO”:

Se consignará el valor al régimen de ralentí normal, según el punto 3.2.15.2. del CoC.

Campo V.9: “Nivel de emisiones”

Para vehículos de categorías M y N, en el campo V.9 se consignará el número del nivel Euro y, si procede, el carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación de tipo (e.g. Euro 5^a, Euro 6AP, Euro VI E, Euro 6AX), según se establece en el RD 750/2010, Anexo 12 y en el punto 47 del CoC_{MNO}.

En vehículos con homologación de emisiones según R(UE) 2016/1628 (agrícolas, determinadas máquinas automotrices, ...) debe rellenarse con la fase: *FASE V, FASE IIIB, FASE IIIA...*

En el caso de vehículos procedentes del EEE cuyo CoC_{MNO} no indica el nivel EURO que cumplen pero sí el nivel de AR de emisiones, se podrán utilizar las tablas del Anexo I de esta Guía para cumplimentar el campo V.9 de las tarjetas tipo A.

Matriculación de vehículos con volante a la derecha

Se acepta la autorización administrativa de vehículos con volante a la derecha de la categoría M1 y N1, quedando excluidos los demás vehículos por razones de seguridad, salvo las excepciones referidas en la sección de homologación de esta Guía.

Para ello se deberán cumplir los siguientes requisitos:

- En el caso de que el vehículo sólo dispusiese de un retrovisor situado a la derecha, se deberá instalar otro espejo retrovisor a la izquierda que garantice un campo de visión hacia atrás que se ajuste a las exigencias de la normativa europea sobre retrovisores.
- En el caso de que el vehículo disponga de los dos retrovisores, deberá respetarse el campo de visión exigido por la normativa antes citada.
- Asimismo, se deberá realizar el cambio de proyectores, ya que el haz de cruce es diferente en los proyectores de circulación por la derecha y los de circulación por la izquierda.
- Los proyectores deberán estar homologados.

Vehículos procedentes de otros países

Fecha de primera matriculación en el EEE

Para los vehículos a los que les es de aplicación el artículo 5.3 b) del RD 750/2010 y puesto que los requisitos técnicos aplicables varían en función de la fecha de primera matriculación en el EEE, ésta deberá aparecer en el informe del ST.

A este efecto, se considera que el campo B: “fecha de la primera matriculación” del permiso de circulación, según se define en la Directiva 1999/37/CE, no constituye una justificación válida de la fecha de primera matriculación en el EEE, pues no aporta información sobre el lugar en el que ha tenido lugar esa primera matriculación.

En los casos en los que el permiso de circulación del país de procedencia no contenga información suficiente para determinar la fecha y el lugar de primera matriculación en el EEE, corresponde al interesado aportar aquella documentación que considere oportuna para demostrarlo.

A tal efecto, se acepta la documentación de la primera matriculación del vehículo en el EEE así como diferentes documentos oficiales y no oficiales a fin de demostrar la citada fecha tales como informe de inspección técnica, factura de revisión periódica, impuestos oficiales, seguros, así como informes de entidades independientes especializadas en el historial de vehículos, etc.

Para vehículos puestos en servicio en otros EEMM en los que no se requiere matriculación, se considerará la puesta en servicio como fecha de matriculación, a efectos de la consideración de requisitos aplicables según los artículos 5.3b y 5.4b del Real Decreto 750/2010. Puesto que estos vehículos carecen de permiso de circulación, se podrá acreditar la puesta en servicio mediante un comprobante de pago de impuestos, certificado de la autoridad del país de origen, factura de venta o similar.

Nivel de emisiones admisible en vehículos procedentes de Estados Unidos:

Para vehículos procedentes de Estados Unidos, se considerará que cumplen los requisitos de emisiones establecidos en el punto 2ª de la Resolución de 25 de octubre de 2019, relativa a los requisitos técnicos exigibles para la homologación nacional de vehículos y se concretan aspectos del procedimiento para autorizar la puesta en circulación en España de vehículos ya matriculados en otros Estados, aquellos vehículos que cumplan con la regulación de emisiones aplicable en Estados Unidos (CARB / US-EPA) para el Model Year 2015 o posteriores.

Pos-Homologación

Reformas

Instalación de sistemas de GLP y GNC

- a) Sólo se podrán emitir informes de conformidad si están basados en un Conjunto Funcional con resolución favorable emitida por esta Subdirección General y siempre que los tipos de vehículos y equipos instalados para los que se emite dicho informe de conformidad se amparen en este Conjunto Funcional,
 - b) Como alternativa al punto anterior, se podrán emitir informes de conformidad siempre que se cumpla con los tres apartados siguientes:
 - i. Estén basados en una homologación oficialmente certificada (*) según Reglamento UN Nº 115 para cuya utilización el importador-distribuidor esté autorizado y reconocido como representante legal por parte del titular de la homologación del Reglamento UN Nº 115 y siempre que los tipos de vehículos y equipos instalados para los que se emite dicho informe de conformidad se amparen en esta homologación,
 - ii. Los importadores o distribuidores autorizados a utilizar el Reglamento UN Nº 115 - por el titular de la homologación- aporten al Servicio Técnico de Reformas una declaración firmada incluyendo el listado de talleres autorizados y donde se garantice que existen los procedimientos de formación al taller, de control de calidad y de trazabilidad en el montaje de los equipos,
 - iii. Se justifiquen todos los Actos Reglamentarios mencionados en las fichas 2.2 y 2.7 del Manual de Reformas de Vehículos mediante un informe favorable de los ensayos realizados en el vehículo objeto del informe de conformidad, emitido por un Servicio Técnico designado por este Ministerio
- (*): Con certificado ECE emitido por una Autoridad Competente en materia de homologación.
- Alternativamente, resolución favorable de este Ministerio según nota “H” del R.ØD. 2028/86.

Conjuntos Funcionales

Instalación de sistemas de adaptación para el uso de GLP/GNC/GNL

Para la instalación de sistemas de adaptación para el uso del **GLP/GNC/GNL** en Conjuntos Funcionales se seguirán las instrucciones siguientes:

- Los solicitantes de conjuntos funcionales presentarán al Servicio Técnico de Homologación responsable de su verificación, en la documentación de fabricante, dos nuevos anexos que serán incluidos en la solicitud del fabricante en el apartado “otros documentos añadidos” para ser auditados posteriormente por la UCA:
 - a) Listado de los talleres autorizados para instalar los equipos de gas contemplados en el conjunto funcional.
 - b) Procedimientos definidos por el solicitante para asegurar el control en el montaje de los equipos por parte de los talleres instaladores. Para ello el solicitante debe aportar los procedimientos donde se describían los criterios de selección de los talleres instaladores, la formación que se les da antes de empezar la actividad y durante la realización de esta y los medios para asegurar la trazabilidad de los montajes.

Incorporación, retirada, modificación del listado de talleres en los Conjuntos Funcionales definidos en el R.D. 866/2010 de retroadaptación a gas.

El trámite para las ampliaciones de Conjunto Funcional de retroadaptación a gas, según el RD 866/2010 que se soliciten exclusivamente: por motivo de modificación, inclusión o eliminación de talleres instaladores, se realizará por parte del Servicio Técnico que realizó los ensayos de dicho “Conjunto Funcional”, con el formato de “modificaciones aceptadas”. Se tiene que indicar la lista de nombres y direcciones de los talleres y, de cada uno, hay que aportar información particularizada: fecha y nombres de las personas que recibieron la formación y cualificación y certificado con el índice de la formación aportada al taller haciendo constar explícitamente los nuevos talleres y aquellos que se dan de baja, de

manera que la documentación de fabricante anexa a la “modificación aceptada al informe” sea exclusivamente la lista actualizada de talleres.

Para este caso, la solicitud al Servicio Técnico será exclusivamente de actualización de la lista de talleres. Para poder realizar dicha solicitud, el solicitante deberá estar al corriente de sus obligaciones legales con respecto a su registro y su CoP.

El listado de talleres, en las mismas condiciones, también podrá ser modificado en cualquier extensión del Conjunto Funcional por modificación de las condiciones técnicas del mismo.

Dicha actualización constará en el registro del Ministerio y el listado siempre estará actualizado en la última “modificación aceptada” del expediente o en su caso la última extensión.

Documentación que debe aportar el titular del Conjunto Funcional al Servicio Técnico que realizó los ensayos:

- Certificado de la UCA en vigor.
- Listado de los talleres en los que figure de manera clara, el listado completo de talleres actualizado, haciendo constar de manera explícita el título “LISTADO COMPLETO DE TALLERES QUE SUSTITUYE LA ANTERIOR VERSIÓN DE FECHA.....” con la palabra “INCORPORADO” al lado de los talleres que se incorporan respecto a la versión anterior, y listado al final, bajo el epígrafe “Talleres retirados respecto a la anterior versión” de aquellos que se hayan dado de baja. Del mismo modo, este documento servirá para ser incorporado en una “modificación aceptada” o en una “extensión” según las condiciones anteriormente indicadas.
- Declaración particularizada de la formación proporcionada a cada uno de los talleres.

Conformidad de la Producción.

Se deberá demostrar la conformidad de la producción anual de los actos reglamentarios afectados.

Para el cumplimiento de dichas exigencias reglamentarias deberán contactar con el Servicio Técnico de Conformidad de la Producción a efectos de la obtención del certificado de conformidad de la producción.

Carga máxima vertical en el punto de acoplamiento

Código de reforma 8.52

Para que la estación ITV pueda realizar la anotación en tarjeta ITV, el informe de conformidad deberá incluir “Instala soporte de carga: dispositivo no apto para remolcar. Carga vertical máxima: kg”

Código de reforma 10.1

El apartado de “NORMALIZACIÓN DE LA ANOTACIÓN DE LA REFORMA EN LA TARJETA ITV” del CR 10.1 de la Sección I del Manual de Reformas de Vehículos establece lo siguiente:

“___/___/___ Instala dispositivo con contraseña de homologación_____, apto para remolcar (según proceda):

_____ kg. para remolques de ejes centrales y/o

_____ kg para remolques con barra de tracción

Carga máxima vertical en el punto de acoplamiento: kg”

Conviene aclarar que cuando en el campo F.1.5. de la tarjeta ITV no conste el dato de la carga máxima vertical en el punto de acoplamiento, no será necesario que el emisor del informe de conformidad lo indique.

No obstante, si el emisor del informe de conformidad es el fabricante del vehículo o un servicio técnico de reformas, en base a su conocimiento y capacitación técnica, podrá indicarlo en todos los casos.

Criterio para la aplicación de la exención marcada en la “INFORMACIÓN ADICIONAL” de los CR 8.50, 8.51 y 8.52

Los Agentes Forestales, Medioambientales o Policía Medioambiental, los ayuntamientos y aquellos organismos declarados de utilidad pública en el ámbito de las emergencias (Cruz Roja, por ejemplo), pueden considerarse dentro del grupo de organismos sujetos a la exención marcada en la “INFORMACIÓN ADICIONAL” de los CR 8.50, 8.51 y 8.52 de la Sección I del Manual de Reformas de Vehículos:

“Los Actos Reglamentarios relativos a protección delantera contra el empotramiento, protección de los peatones, sistemas de protección delantera, colisión frontal y colisión lateral no se exigirán a los vehículos matriculados antes de la fecha de obligatoriedad marcada en el Real Decreto 2028/1986 para estos Actos Reglamentarios.

Los AR mencionados en el párrafo anterior, no se exigirán a los vehículos para uso exclusivo por las fuerzas armadas, protección civil, servicio de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público. El emisor del Informe de Conformidad deberá verificar que el vehículo se destina a uno de estos usos. A tal efecto, se entenderá suficiente declaración por parte del responsable del organismo oficial que solicita la transformación (no necesaria cuando el vehículo, por antigüedad no esté sujeto al cumplimiento del AR).”

Del mismo modo, los vehículos particulares que vayan a prestar servicios de emergencias a los organismos mencionados en el primer párrafo (quitanieves o esparcidora de sal, por ejemplo) podrán acogerse a esta exención, siempre que el organismo oficial, en su declaración, indique este hecho.

Recambios Equivalentes

La sustitución de componentes originales que no son considerados “reforma” se podrá autorizar solo para las siguientes partes de un sistema:

- Amortiguadores.
- Muelles.
- Tambores o discos de freno*.
- Llantas.
- Latiguillos de frenos.
- Lámparas LED de sustitución homologados según regulación nacional de un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo. En estos casos, la homologación queda limitada a tipo de vehículo y tipo específico de faro, hecho que se deberá indicar en el certificado de fabricación de recambio equivalente, incluyendo la anotación especificada entre []. La homologación como fuente luminosa de sustitución es independiente y adicional a otros requisitos, por ejemplo, de compatibilidad electromagnética, según Reglamento UN Nº 10 de Naciones Unidas.

*Según R(UE) 2015/166, determinados tambores o discos destinados deben disponer de homologación según Reglamento UN Nº 90. En dicho caso, no será necesario la emisión del “Certificado de fabricación”.

En el caso de componentes sujetos a homologación, se estará a lo dispuesto en el Manual de Reformas de Vehículos.

Se acompaña con el modelo de certificado de fabricación. La anotación entre [] únicamente será necesaria para Lámparas LED.

CERTIFICADO DE FABRICACIÓN

El abajo firmante D.....con la delegación de responsabilidad y autorización dada por la empresa con domicilio y dedicada (p.e.: a la fabricación de componentes de recambio para vehículos).

CERTIFICA

Que el (descripción del componente) de nuestra fabricación, identificado (*) con la Marca:, modelo:, tipo: ..., nº de serie..... [con contraseña de homologación nacional en (Francia/Alemania/....)**] es un recambio apto para sustituir al componente original instalado en el/los tipo/s de vehículo/s con contraseña/s de homologación, [y contraseña de homologación de faro:] responsabilizándose de ello.

El recambio se considera equivalente dado que las características mecánicas, dimensionales y funcionales son las mismas que las del componente de origen.

En....., a ... de..... de

Fdo: (Nombre).....

Notas:

(*) Localización de las marcas identificativas

(**) Indicar país de homologación óptica de la fuente luminosa LED

Vehículos de categoría L

Masa real

Para vehículos de categoría L, ya sean anteriores o no al R(UE) 168/2013, se debe aplicar la Masa Real tal como se define en el artículo 2, apartado (29) del Reglamento (UE) Nº 44/2014:

29) «masa real»: en relación con un vehículo, la masa en orden de marcha con arreglo a lo establecido en el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 168/2013, más la masa del conductor (75 kg), más la masa del almacenamiento del propulsante alternativo, en su caso, más la masa del equipo opcional instalado en un vehículo concreto.

Vehículos del cuerpo diplomático

Los vehículos con matrícula diplomática poseen una matrícula ordinaria asociada para uso de la Administración española y circulan con la placa diplomática asignada por el Ministerio de Asuntos Exteriores, aunque no todos disponen de tarjeta ITV.

Si no disponen de tarjeta ITV, no se podrá tramitar la reforma puesto que la estación ITV no podrá realizar la anotación correspondiente.

En el caso de que el vehículo disponga de tarjeta ITV, se podrá legalizar la reforma. Una reforma que modifica datos técnicos del vehículo como, por ejemplo, instalar un dispositivo de acoplamiento, no es incompatible con el régimen diplomático. Las únicas reformas no permitidas para estos vehículos son aquellas que puedan modificar la frecuencia de inspección dado que su servicio debe ser B00 (particular-sin especificar).

El usuario se dirigirá a una Estación ITV para legalizar la reforma (con toda la documentación necesaria, según el CR/s correspondiente/s que establece el Manual de Reformas de Vehículos), posteriormente deberá enviar (a través de su organismo) al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación una copia escaneada de la ficha ITV con la reforma anotada para que la remita a la DGT que actualizará los datos del vehículo.

CR 11.3.- Variación de cualquiera de las Masas Máximas Técnicas Admisibles del vehículo

En el apartado Información Adicional del CR 11.3 se indica:

“Esta reforma solo podrá aceptarse cuando se produzca como consecuencia o derive de la ejecución de otras reformas o esté amparada por una Homologación de Tipo del vehículo para la nueva MMTA”.

No obstante, de manera excepcional debido a la entrada en vigor de la Orden PJC/780/2025, de 21 de julio, por la que se modifican los anexos II, IX, X y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y únicamente en vehículos de categoría O, para Informes de Conformidad emitidos antes de 1 de Enero de 2027, se aceptará también la tramitación de reformas cuando esté amparada por una Homologación de Tipo del AR de Frenado para la nueva MMTA. En los casos mencionados anteriormente, se admitirá el cumplimiento con el nivel (2) para los Actos Reglamentarios de Mecanismos de Dirección y Frenado y no será necesario aportar Certificado de Taller ni Proyecto Técnico/Certificación Final de Obra.

Anexo I

Tabla 1.

Categorías M y N sujetos a la Directiva 70/220/CEE – Reglamento (CE) nº 715/2007		
AR básico	Modificación AR básico	Nivel EURO
70/220/CEE	70/220/CEE	EURO 0
70/220/CEE	91/441ª/CEE	EURO 1
70/220/CEE	91/441B/CEE	EURO 1
70/220/CEE	93/59/CEE	EURO 1
70/220/CEE	94/12/CE	EURO 2
70/220/CEE	96/44/CE	EURO 2
70/220/CEE	96/69/CE	EURO 2
70/220/CEE	98/69ª/CE	EURO 3
70/220/CEE	98/69B/CE	EURO 4
70/220/CEE	98/77ª/CE	EURO 3
70/220/CEE	98/77B/CE	EURO 4
70/220/CEE	1999/102ª/CE	EURO 3
70/220/CEE	1999/102B/CE	EURO 4
70/220/CEE	2001/100ª/CE	EURO 3
70/220/CEE	2001/100B/CE	EURO 4
70/220/CEE	2001/1ª/CE	EURO 3
70/220/CEE	2001/1B/CE	EURO 4
70/220/CEE	2002/80ª/CE	EURO 3
70/220/CEE	2002/80B/CE	EURO 4
70/220/CEE	2003/76ª/CE	EURO 3
70/220/CEE	2003/76B/CE	EURO 4
70/220/CEE	2006/96ª/CE	EURO 3
70/220/CEE	2006/96B/CE	EURO 4
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008ª	EURO 5ª
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008B	EURO 5B
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008C	EURO 5C
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008D	EURO 5D
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008E	EURO 5E
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008F	EURO 5F
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008G	EURO 5G
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008H	EURO 5H
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008I	EURO 5I
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008J	EURO 5J
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008K	EURO 5K

Categorías M y N sujetos a la Directiva 70/220/CEE – Reglamento (CE) nº 715/2007		
AR básico	Modificación AR básico	Nivel EURO
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008L	EURO 5L
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008M	EURO 5M
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008N	EURO 6N
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008º	EURO 6º
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008P	EURO 6P
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008Q	EURO 6Q
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008R	EURO 6R
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008S	EURO 6S
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008T	EURO 6T
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008U	EURO 6U
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008V	EURO 6V
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008W	EURO 6W
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008X	EURO 6X
R(CE) 715/2007	R(CE) 692/2008Y	EURO 6Y
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011ª	EURO 5ª
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011B	EURO 5B
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011C	EURO 5C
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011D	EURO 5D
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011E	EURO 5E
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011F	EURO 5F
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011G	EURO 5G
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011H	EURO 5H
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011I	EURO 5I
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011J	EURO 5J
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011K	EURO 5K
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011L	EURO 5L
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011M	EURO 5M
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011N	EURO 6N
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011º	EURO 6º
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011P	EURO 6P
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011Q	EURO 6Q
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011R	EURO 6R
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011S	EURO 6S
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011T	EURO 6T
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011U	EURO 6U
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011V	EURO 6V

Categorías M y N sujetos a la Directiva 70/220/CEE – Reglamento (CE) nº 715/2007		
AR básico	Modificación AR básico	Nivel EURO
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011W	EURO 6W
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011X	EURO 6X
R(CE) 715/2007	R(UE) 566/2011Y	EURO 6Y
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012F	EURO 5F
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012G	EURO 5G
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012H	EURO 5H
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012I	EURO 5I
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012J	EURO 5J
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012K	EURO 5K
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012L	EURO 5L
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012M	EURO 5M
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012N	EURO 6N
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012º	EURO 6º
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012P	EURO 6P
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012Q	EURO 6Q
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012R	EURO 6R
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012S	EURO 6S
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012T	EURO 6T
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012U	EURO 6U
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012V	EURO 6V
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012W	EURO 6W
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012X	EURO 6X
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012Y	EURO 6Y
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012ZA	EURO 6ª
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012ZB	EURO 6B
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012ZC	EURO 6C
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012ZX	ZX
R(CE) 715/2007	R(UE) 459/2012ZY	ZY
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012F	EURO 5F
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012G	EURO 5G
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012H	EURO 5H
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012I	EURO 5I
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012J	EURO 5J
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012K	EURO 5K
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012L	EURO 5L
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012M	EURO 5M

Categorías M y N sujetos a la Directiva 70/220/CEE – Reglamento (CE) nº 715/2007		
AR básico	Modificación AR básico	Nivel EURO
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012N	EURO 6N
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012º	EURO 6º
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012P	EURO 6P
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012Q	EURO 6Q
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012R	EURO 6R
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012S	EURO 6S
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012T	EURO 6T
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012U	EURO 6U
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012V	EURO 6V
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012W	EURO 6W
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012X	EURO 6X
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012Y	EURO 6Y
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012ZA	EURO 6ZA
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012ZB	EURO 6ZB
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012ZC	EURO 6ZC
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012ZX	ZX
R(CE) 715/2007	R(UE) 630/2012ZY	ZY
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013F	EURO 5F
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013G	EURO 5G
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013H	EURO 5H
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013I	EURO 5I
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013J	EURO 5J
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013K	EURO 5K
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013L	EURO 5L
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013M	EURO 5M
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013Q	EURO 6Q
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013R	EURO 6R
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013S	EURO 6S
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013T	EURO 6T
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013U	EURO 6U
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013V	EURO 6V
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013W	EURO 6W
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013X	EURO 6X
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013Y	EURO 6Y
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013ZA	EURO 6ZA
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013ZB	EURO 6ZB

Categorías M y N sujetos a la Directiva 70/220/CEE – Reglamento (CE) nº 715/2007		
AR básico	Modificación AR básico	Nivel EURO
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013ZC	EURO 6ZC
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013ZX	ZX
R(CE) 715/2007	R(UE) 143/2013ZY	ZY
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013F	EURO 5F
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013G	EURO 5G
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013H	EURO 5H
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013I	EURO 5I
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013J	EURO 5J
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013K	EURO 5K
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013L	EURO 5L
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013M	EURO 5M
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013Q	EURO 6Q
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013R	EURO 6R
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013S	EURO 6S
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013T	EURO 6T
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013U	EURO 6U
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013V	EURO 6V
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013W	EURO 6W
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013X	EURO 6X
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013Y	EURO 6Y
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013ZA	EURO 6ZA
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013ZB	EURO 6ZB
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013ZC	EURO 6ZC
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013ZX	ZX
R(CE) 715/2007	R(UE) 171/2013ZY	ZY
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013F	EURO 5F
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013G	EURO 5G
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013H	EURO 5H
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013I	EURO 5I
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013J	EURO 5J
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013K	EURO 5K
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013L	EURO 5L
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013M	EURO 5M
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013Q	EURO 6Q
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013R	EURO 6R
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013S	EURO 6S

Categorías M y N sujetos a la Directiva 70/220/CEE – Reglamento (CE) nº 715/2007		
AR básico	Modificación AR básico	Nivel EURO
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013T	EURO 6T
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013U	EURO 6U
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013V	EURO 6V
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013W	EURO 6W
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013X	EURO 6X
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013Y	EURO 6Y
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013ZA	EURO 6ZA
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013ZB	EURO 6ZB
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013ZC	EURO 6ZC
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013ZX	ZX
R(CE) 715/2007	R(UE) 195/2013ZY	ZY
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014T	EURO 6T
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014U	EURO 6U
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014V	EURO 6V
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014W	EURO 6W
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014X	EURO 6X
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014Y	EURO 6Y
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014ZA	EURO 6ZA
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014ZB	EURO 6ZB
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014ZC	EURO 6ZC
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014ZX	ZX
R(CE) 715/2007	R(UE) 133/2014ZY	ZY
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014T	EURO 6T
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014U	EURO 6U
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014V	EURO 6V
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014W	EURO 6W
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014X	EURO 6X
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014Y	EURO 6Y
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014ZA	EURO 6ZA
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014ZB	EURO 6ZB
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014ZC	EURO 6ZC
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014ZD	EURO 6ZD
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014ZE	EURO 6ZE
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014ZF	EURO 6ZF
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014ZX	ZX
R(CE) 715/2007	R(UE) 136/2014ZY	ZY

Categorías M y N sujetos a la Directiva 70/220/CEE – Reglamento (CE) nº 715/2007		
AR básico	Modificación AR básico	Nivel EURO
ECE-R83	ECE-R83.00	EURO 0
ECE-R83	ECE-R83.01	EURO 1
ECE-R83	ECE-R83.02	EURO 1
ECE-R83	ECE-R83.03	EURO 2
ECE-R83	ECE-R83.04	EURO 2
ECE-R83	ECE-R83.05I	EURO 3
ECE-R83	ECE-R83.05II	EURO 4
ECE-R83	ECE-R83.05J	EURO 5
ECE-R83	ECE-R83.05K	EURO 5
ECE-R83	ECE-R83.05L	EURO 5
ECE-R83	ECE-R83.05M	EURO 5

Tabla 2.

Categorías M y N sujetas a la Directiva 88/77/CEE o Directiva 2005/55/CE o Reglamento (CE) nº 595/2009		
AR básico	Modificación AR básico	Nivel EURO
88/77/CEE	88/77/CEE	EURO 0
88/77/CEE	91/542/CEE	EURO I
88/77/CEE	91/542A/CEE	EURO I
88/77/CEE	91/542B/CEE	EURO II
88/77/CEE	96/1A/CE	EURO I
88/77/CEE	96/1B/CE	EURO II
88/77/CEE	1999/96A/CE	EURO III
88/77/CEE	1999/96B1/CE	EURO IV
88/77/CEE	1999/96B2/CE	EURO V
88/77/CEE	1999/96C/CE (*)	EURO V
88/77/CEE	2001/27A/CE	EURO III
88/77/CEE	2001/27B1/CE	EURO IV
88/77/CEE	2001/27B2/CE	EURO V
88/77/CEE	2001/27C/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2005/78A/CE	EURO III
2005/55/CE	2005/78B/CE	EURO IV
2005/55/CE	2005/78C/CE	EURO IV
2005/55/CE	2005/78D/CE	EURO V
2005/55/CE	2005/78E/CE	EURO V
2005/55/CE	2005/78F/CE	EURO V
2005/55/CE	2005/78G/CE	EURO V
2005/55/CE	2005/78H/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2005/78I/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2005/78J/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2005/78K/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2006/51A/CE	EURO III
2005/55/CE	2006/51B/CE	EURO IV
2005/55/CE	2006/51C/CE	EURO IV
2005/55/CE	2006/51D/CE	EURO V
2005/55/CE	2006/51E/CE	EURO V
2005/55/CE	2006/51F/CE	EURO V
2005/55/CE	2006/51G/CE	EURO V
2005/55/CE	2006/51H/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2006/51I/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2006/51J/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2006/51K/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2006/81A/CE	EURO III
2005/55/CE	2006/81B/CE	EURO IV
2005/55/CE	2006/81C/CE	EURO IV
2005/55/CE	2006/81D/CE	EURO V
2005/55/CE	2006/81E/CE	EURO V
2005/55/CE	2006/81F/CE	EURO V
2005/55/CE	2006/81G/CE	EURO V
2005/55/CE	2006/81H/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2006/81I/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2006/81J/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2006/81K/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2008/74D/CE	EURO V
2005/55/CE	2008/74E/CE	EURO V
2005/55/CE	2008/74F/CE	EURO V
2005/55/CE	2008/74G/CE	EURO V
2005/55/CE	2008/74H/CE (*)	EURO V

Categorías M y N sujetas a la Directiva 88/77/CEE o Directiva 2005/55/CE o Reglamento (CE) nº 595/2009		
AR básico	Modificación AR básico	Nivel EURO
2005/55/CE	2008/74I/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2008/74J/CE (*)	EURO V
2005/55/CE	2008/74K/CE (*)	EURO V
R(CE) 595/2009	R(UE) 64/2012A	EURO VI A
R(CE) 595/2009	R(UE) 64/2012B	EURO VI B
R(CE) 595/2009	R(UE) 64/2012C	EURO VI C
R(CE) 595/2009	R(UE) 133/2014A	EURO VI A
R(CE) 595/2009	R(UE) 133/2014B	EURO VI B
R(CE) 595/2009	R(UE) 133/2014C	EURO VI C
R(CE) 595/2009	R(UE) 136/2014A	EURO VI A
R(CE) 595/2009	R(UE) 136/2014B	EURO VI B
R(CE) 595/2009	R(UE) 136/2014C	EURO VI C
R(CE) 595/2009	R(UE) 627/2014A	EURO VI A
R(CE) 595/2009	R(UE) 627/2014B	EURO VI B
R(CE) 595/2009	R(UE) 627/2014C	EURO VI C
R(CE) 595/2009	R(UE) 2016/1718C	EURO VI C
R(CE) 595/2009	R(UE) 2018/932D	EURO VI D
R(CE) 595/2009	R(UE) 2019/1939E	EURO VI E
R(CE) 595/2009	R(UE) 2020/1181E	EURO VI E
R(CE) 595/2009	R(UE) 2022/2383E	EURO VI E
ECE-R49	ECE-R49.00	EURO 0
ECE-R49	ECE-R49.01	EURO 0
ECE-R49	ECE-R49.02	EURO I
ECE-R49	ECE-R49.02 A	EURO I
ECE-R49	ECE-R49.02 B	EURO II
ECE-R49	ECE-R49.03	EURO III
ECE-R49	ECE-R49.03 A	EURO III
ECE-R49	ECE-R49.03 B1	EURO IV
ECE-R49	ECE-R49.03 B2	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.03 C (*)	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.04	EURO III
ECE-R49	ECE-R49.04 A	EURO III
ECE-R49	ECE-R49.04 B1	EURO IV
ECE-R49	ECE-R49.04 B2	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.04 C (*)	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.05B	EURO III
ECE-R49	ECE-R49.05C	EURO III
ECE-R49	ECE-R49.05D	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.05E	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.05F	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.05G	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.05H (*)	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.05I (*)	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.05J (*)	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.05K (*)	EURO V
ECE-R49	ECE-R49.06A	EURO VI
ECE-R49	ECE-R49.06B	EURO VI
ECE-R49	ECE-R49.06C	EURO VI

(*) EEV o VEM (vehículo ecológico mejorado) = EURO V