

GUÍA DE REGLAMENTACIÓN SOBRE HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS

Versión 1.0

Publicación: Diciembre 2020.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO



MINISTERIO DE INDUSTRIA,
COMERCIO Y TURISMO

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO
NORMATIVO, INFORMES Y PUBLICACIONES
CENTRO DE PUBLICACIONES

Panamá, I. 28036 Madrid
Tels. 91 349 51 29 / 913 494 000 (centralita)

CentroPublicaciones@mincotur.es
<https://www.mincotur.gob.es>

**GUÍA DE REGLAMENTACIÓN SOBRE
HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS**

Edición 1.0: diciembre 2020.

NIPO: 112-20-042-9 (En línea)

P.V.P. 0,00 €

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

Introducción

La Dirección General de Industria 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.

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@mincotur.es.

Esta Guía se complementa con la información de la página WEB del Ministerio de Industria, Comercio 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**
 - <http://www.f2i2.net/legislacionseguridadindustrial/Vehiculos.aspx>

Temas
Legislación: Reales Decretos, Órdenes Ministeriales, Resoluciones, Manuales
Información adicional: Guías de adaptación, Requisitos aplicables
Homologaciones concedidas: Parciales, WVTA, 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*)
- 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

Índice

Homologación.....	8
General.....	9
Clasificación de los vehículos	9
Homologación Multifásica	10
Homologaciones Individuales (HI).....	16
Requisitos generales exigidos para HI de vehículos	16
Requisitos específicos relativos a la inscripción en el Registro de Fabricantes y Firmas autorizadas.....	17
Requisitos específicos para HI de vehículos categorías M1 y N1 producidos en grandes series	17
Aplicaciones particulares de vehículos nuevos.....	18
Requisitos generales exigidos para Aplicaciones particulares de vehículos nuevos	18
Homologación. Vehículos	19
Remolques	20
ADR	21
Emisión de certificado de ADR por primera vez.....	21
Renovación de Certificado de ADR.....	21
Ambulancias	22
Consideración de la Masa en Orden de Marcha (MOM) a nivel de homologación:	22
Transporte escolar	23
Vehículos homologados para transporte escolar.....	23
Vehículos Euro modulares	24
Requisitos técnicos aplicables para la homologación de los vehículos destinados a transporte Euro modular	24
Máquinas Automotrices	25
Homologación de Tipo.....	25
Para máquinas automotrices categoría 3:.....	25
Para el caso de Homologaciones Individuales:.....	26
Homologación de Máquinas automotrices en lo relativo a Emisiones.....	26
Requisitos de protección frente a objetos para MA de aplicaciones forestales en Homologación Nacional..	27
Puesta en servicio	27
Consideración de la potencia máxima a efectos de la definición de tipo.....	27
Vehículo de categorías R y S	28

Vehículos con volante a la derecha	28
Vehículos de categoría M1:	28
Vehículos de categoría N	28
Máquinas automotrices de categoría MA1	29
Vehículos de servicio público urbano	30
Consideración de vehículo especial destinado a servicio público urbano:.....	30
Homologación nacional de vehículos destinados a servicio público urbano:.....	30
Homologación. Sistemas y Componentes	31
Reglamentos UN	32
Acuerdo de 1958.....	32
Emisiones	32
Categorías M y N.....	32
Reparto de Cargas MMTA y MMA	35
Dispositivos de acoplamiento	36
Lanzas de remolque.....	36
Dispositivos antiproyección	37
Accesorios y Piezas	37
Fabricación de nuevos vehículos a partir de piezas usadas	37
Instalación de placas de matrícula	38
Instalación de placas de matrícula en vehículos basureros	38
Matriculación	39
Tarjetas ITV	40
Validez de tarjetas ITV:	40
Emisión de tarjetas ITV:	40
Campo “Procedencia” en tarjetas tipo A:.....	40
Campo “Altura total”:	41
Campos “Vía anterior”, “Vía posterior” y “Voladizo posterior”:.....	41
Campo “K.2” en vehículos completados:	41
Campo “L”:	41
Campo P.2 en vehículos Máquinas automotrices con motor eléctrico	41
Cumplimentación del campo “V.7” – Emisiones de CO ₂ (gCO ₂ /km):.....	41
Procedimiento de medida: NEDC vs WLTP	42
Vehículos de fabricación multifásica.....	42
Ecoinnovaciones.....	42
Correspondencia emisiones CO ₂ ITV – eITV – CoC	43

Vehículos de la categoría O1 y los R1 menores de 750 kg de MMTA.....	44
Matriculación de vehículos con volante a la derecha	45
Vehículos procedentes de otros países	46
Dispositivos de acoplamiento en vehículos M1 matriculados y procedentes de Estados Miembros del EEE.	46
Fecha de primera matriculación en el EEE	46
Pos-Homologación	47
Reformas.....	48
Instalación de sistemas de GLP y GNC	48
Recambios Equivalentes.....	48
Conjuntos Funcionales	50
Instalación de sistemas de adaptación para el uso de GLP/GNC/GNL.....	50
Incorporación, retirada, modificación del listado de talleres en los Conjuntos Funcionales definidos en el R.D. 866/2010 de retroadaptación a gas.....	50
Conformidad de la Producción	51
Ambulancias	51
MOM en la Legalización de ambulancias mediante reformas:.....	51

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

Homologación Multifásica

1. *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 exigirá al 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. El cumplimiento de los AR y de los Informes según nota "(H)" del Real Decreto 2028/1986, realizados por el fabricante de fases sucesivas deberán cumplir con los criterios de la letra "(T)" establecidos en el Real Decreto 2028/1986 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.
 - 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, 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.

- c) Una vez al año el fabricante de 2ª o sucesivas fases actualizará su documentación de homologación mediante revisión/extensión para incluir las extensiones del vehículo de base recogidas en los informes de afectación mencionados en el párrafo anterior.

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).

2. *Aplicación del Reglamento UN Nº 29. Prescripciones uniformes sobre la homologación de vehículos en lo relativo a la protección de los ocupantes de la cabina de un vehículo comercial:*

Para las homologaciones multifase, dicho Reglamento establece como fecha de entrada en vigor de las modificaciones recogidas en la enmienda 03 (última enmienda publicada) el 30/01/2011.

La disposición transitoria del citado Reglamento se establece como obligatorio, para los nuevos tipos de vehículos, a partir del 30/01/2017 (72 meses desde la fecha de entrada en vigor de la serie 03 de enmiendas).

Según el punto 3.2 del Anexo XVII de la Directiva 2007/46/CE y Anexo IX del Reglamento (UE) 2018/858:

“3.2. Para la homologación de tipo de vehículos completados, la legislación (en particular, los requisitos del anexo II y los actos específicos enumerados en el anexo IV y el anexo XI de la presente Directiva) se aplicará del mismo modo que si la homologación se concediera (o se extendiera) al fabricante del vehículo de base.

3.2.1. Si no se ha modificado un tipo de sistema/componente de vehículo, la homologación del sistema/componente concedida en la fase anterior seguirá siendo válida en la medida en que no se haya llegado a la fecha para la primera matriculación que se establece en el acto reglamentario específico.

3.2.2. Cuando se haya modificado un tipo de sistema de vehículo en la fase posterior de tal manera que deba volver a someterse a ensayo con fines de homologación de tipo, la evaluación se limitará a las partes del sistema que se han modificado o se han visto afectadas por los cambios.”

Según lo considerado anteriormente conviene analizar las posibles situaciones que se pueden generar y el procedimiento de actuación a seguir en cada una de ellas:

a. Vehículo de base tipo homologado antes del 30/01/2017 sin Reglamento UN N° 29: El completado del vehículo (Homologación Individual, NKS o WVTA) se puede legalizar sin exigirle el cumplimiento del Reglamento 29. (Ver punto 3.2. del Anexo XVII de la Directiva Marco 2007/46/CE) hasta el 30/01/2021 como fecha límite de cumplimiento para las nuevas matrículas.

b. Vehículo de base tipo homologado antes del 30/01/2017 con Reglamento UN N° 29: Si el fabricante de primera fase homologó de forma voluntaria la cabina del vehículo según el Reglamento UN N° 29, el fabricante de segunda fase deberá acreditar el cumplimiento con el Reglamento en la parte que le corresponda cuando se anexa un módulo de cabina independiente de la cabina original, al menos al nivel de la enmienda homologada optativamente por el fabricante de 1ª fase.

En el caso de realizarse alguna transformación que altere las condiciones originales de la cabina (corte, ampliación, estrechamiento) el fabricante de la fase correspondiente sí deberá acreditar el cumplimiento del

Reglamento UN N° 29 en su totalidad, también al menos, al mismo nivel de enmienda que acreditó la primera fase.

c. Vehículo de base homologado de tipo después del 30/01/2017: (la cabina de estos vehículos siempre cumplirá con Reglamento UN N° 29)

El fabricante de la fase que haya modificado la cabina deberá cumplir, tanto para modificaciones de cabina original, como para anexos de cabina, con el Reglamento UN N° 29 en todos sus puntos.

3. *Aplicación del Reglamento UN N° 58. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de Dispositivos de protección trasera contra el empotramiento:*

A. Si el vehículo de base NO dispone de homologación con el Reglamento UN N° 58.02 ni Reglamento UN N° 58.03, el fabricante de segunda fase puede completar el vehículo:

a. Hasta el 31/08/2021, con una homologación o informe H según Reglamento UN N° 58.02 (emitido antes del 1/09/2019).

b. Con una homologación o informe H según Reglamento UN N° 58.03 si dispone del Acto Reglamentario o Informe H a este nivel, debiendo dotar al vehículo de todos los elementos que exige este nivel reglamentario.

c. Realizando los ensayos según el Reglamento UN N° 58.03, siendo válidos únicamente para el VIN del vehículo presentado a homologación individual y/o para el tipo de vehículo amparado por la serie corta nacional. Se recuerda que en estos casos no se podrá aplicar el procedimiento de homologación individual multifase "extendida".

B. Si el vehículo de base dispone de homologación con el Reglamento UN N° 58.03, el fabricante de segunda fase puede completar el vehículo:

a. Respetando el Reglamento UN N° 58.03 del fabricante de primera fase en su totalidad. El servicio técnico deberá verificar este hecho.

- b. Si se modifica la homologación del fabricante de primera fase, el fabricante de segunda fase podrá justificar el acto reglamentario con:
 - I. El Reglamento UN N° 58.02 del fabricante de segunda fase, si dispone del Acto Reglamentario o Informe H emitido antes del 01/09/2019.
 - II. El R58.03 si dispone del Acto Reglamentario o Informe H a este nivel, debiendo dotar al vehículo de todos los elementos que exige este nivel reglamentario.
 - III. Realizar los ensayos según el Reglamento UN N° 58.03, siendo válidos únicamente para el VIN del vehículo presentado a homologación individual y/o para el tipo de vehículo amparado por la serie corta nacional. Se recuerda que en estos casos no se podrá aplicar el procedimiento de homologación individual multifase “extendida”.

- C. Si el vehículo de base dispone de homologación con el Reglamento UN N° 58.02, el fabricante de segunda fase puede completar el vehículo:
 - a. Respetando el Reglamento UN N° 58.02 del fabricante de primera fase en su totalidad. El servicio técnico deberá verificar este hecho.
 - b. Si se modifica la homologación del fabricante de primera fase, el fabricante de segunda fase podrá justificar el acto reglamentario con:
 - I. Hasta el 31/08/2021, el Reglamento UN N° 58.02 del fabricante de segunda fase, si dispone del Acto Reglamentario o Informe H emitido antes del 01/09/2019.
 - II. El Reglamento UN N° 58.03 si dispone del Acto Reglamentario o Informe H a este nivel, debiendo dotar al vehículo de todos los elementos que exige este nivel reglamentario.
 - III. Realizar los ensayos según el Reglamento UN N° 58.02 (hasta el 01/09/2021) o Reglamento UN N° 58.03, siendo válidos únicamente para el VIN del vehículo presentado a homologación individual y/o para el tipo de vehículo amparado por la serie corta nacional. Se recuerda que en estos casos no se podrá aplicar el procedimiento de homologación individual multifase “extendida”.

4. *Aplicación del Reglamento UN N° 48. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa:*

Para la homologación individual y la serie corta nacional será de aplicación lo siguiente:

- a. **Vehículo base que cumple con el Reglamento UN N° 48.05:** en este caso el fabricante de segunda fase, puede optar por completar el vehículo con la enmienda 06 si dispone del Acto Reglamentario o Informe H a este nivel, debiendo dotar al vehículo de todos los elementos que exige este nivel reglamentario.

No obstante, lo anterior, el fabricante de segunda fase, si dispone de informe H o AR según la enmienda 05, podrá completar el vehículo cumpliendo con dicha enmienda.

En el caso de que no dispusiera de informe H o AR según Reglamento UN N° 48.05, podrá solicitar que el Servicio Técnico realice los ensayos según dicho nivel, siendo válidos únicamente para el VIN del vehículo presentado a homologación individual y el tipo de vehículo amparado por la serie corta nacional. Se recuerda que en estos casos no se podrá aplicar el procedimiento de homologación individual multifase “extendida”.

b. **Vehículo base que cumple con el Reglamento UN Nº 48.06:** el fabricante del vehículo completado deberá cumplir con dicha enmienda

5. *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.

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 183/2011) de la Comisión.
 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.

Requisitos específicos para HI de vehículos categorías M1 y N1 producidos en grandes series

Para la emisión de una homologación individual de ámbito europeo es requisito indispensable el cumplimiento con las condiciones reglamentarias que establece el Reglamento (UE) Nº 183/2011.

Para la emisión de una homologación individual de ámbito nacional, al amparo del considerando (7) del Reglamento (UE) Nº 183/2011, que permite que se continúen aplicando los regímenes de homologación individual vigentes en cada Estado, se aplicará lo siguiente:

- Las prescripciones administrativas y reglamentarias son las establecidas en el 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.
- El alcance técnico establecido para cada Acto Reglamentario, de acuerdo con la letra (H) del apéndice 5 de cada uno de los Anexos del citado RD será el marcado por el Reglamento (UE) Nº 183/2011.
- Las equivalencias con reglamentación de otros Estados serán las establecidas en el Reglamento (UE) Nº 183/2011.
- Solo en estos casos de homologación individual nacional, el usuario podrá suministrar un certificado que acredite el cumplimiento de cualquiera de los Actos Reglamentarios establecidos. Dicho certificado de cumplimiento solo podrá ser emitido por el organismo del fabricante del vehículo capaz de asumir totalmente la responsabilidad legal del fabricante respecto al diseño y fabricación del vehículo.
-

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 183/2011) de la Comisión.
 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.

- **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*”
http://www.f2i2.net/documentos/Isi/Vehiculos/Trenes_Turísticos_Mayo_2018.pdf

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, 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.

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 1789:2007:A2, 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 certificase 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.

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

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 máquina automotriz 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,

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.

Para máquinas automotrices categoría 3:

En el caso de los vehículos de categoría N que anteriormente servían de base para la homologación de una máquina agrícola automotriz de categoría 3 (MA3) según el Real Decreto 750/2010, deben homologarse como vehículos especiales todoterreno Portador multiequipamiento (Anexo II, Parte A, Punto 5.12 de la Directiva 2007/46/CE), cumpliendo con el Apéndice IV del Anexo XI de la citada directiva.

Estos vehículos, que antes se homologaban como máquinas agrícolas automotrices, con el fin de que el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente los pueda identificar como vehículos de uso exclusivo agrícola y proceda a su inscripción en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola, con la clasificación 55xx, en la documentación de homologación deberá constar la clasificación de portador multiequipamiento N (SM), e indicar también la clasificación que les corresponde como máquina agrícola automotriz según el anexo II del Real Decreto 2822/1998 (Reglamento General de Vehículos).

Estos criterios son también aplicables 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 (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.

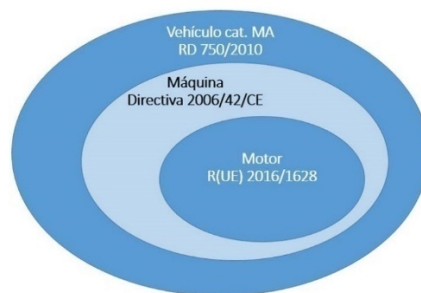


Figura 1: Cronología de los requisitos técnicos para MA

Homologación de Máquinas automotrices en lo relativo a Emisiones

- Máquinas automotrices 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 los requisitos con el resto de los actos reglamentarios del apéndice V del Anexo VII en su última aplicación.

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 que no cumplan con el calendario mencionado anteriormente, salvo que dichas MA 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.

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.

Puesta en servicio

- Para MA puestas en servicio en otros EEMM en las que no se requiere matriculación, se aplicará lo establecido en los artículos 5.3b y 5.4b del Real Decreto 750/2010.
- Se acreditará la puesta en servicio mediante un comprobante de pago de impuestos, certificado de la autoridad del país de origen o cualquier documentación que acredite dicha puesta en servicio del vehículo.

Consideración de la potencia máxima a efectos de la definición de tipo

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.

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.”

Vehículos con volante a la derecha

Vehículos de categoría M1:

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 categoría N

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.
- Los reglamentos UE Nº 661/2009, Nº 347/2012 y Nº 351/2012 eximen 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 categoría 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 categoría 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"

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. 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.

Se aplicará también para vehículos incompletos que no dispongan en su homologación de parámetros límite para el completado del vehículo.

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.

Reparto de Cargas MMTA y MMA.

Según lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CE) N° 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.

Dispositivos de acoplamiento

Lanzas de remolque.

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

El Reglamento UN N° 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 N° 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

Según establece el Reglamento (UE) Nº 109/2011, los vehículos todoterreno están exentos 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 la Directiva 2007/46/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolque, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, 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 mm que establece el R(UE) 1003/2010.

El citado Reglamento considera, como única exención, cuando la estructura o carrocería del vehículo no lo permita, aumentar la altura hasta 2 000 mm.

En el caso de los vehículos basureros, se observa que, por construcción, deben instalar la placa de matrícula a más de 2.000 mm de altura.

Por otro lado, el Apéndice 4 del Anexo XI de la Directiva 2007/46/CE, para otros vehículos especiales, permite determinadas excepciones, siempre que el fabricante pueda garantizar que, dada la función especial que realiza el vehículo, no puede cumplir la totalidad de los requisitos:

Por tanto, se permite la instalación de placas de matrícula a una altura superior de 2.000 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 (clasificación RGV: xx18)."

Matriculación

Tarjetas ITV

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.

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 pueden rellenar tarjetas ITV de los tipos B, C y/o D.
- 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.

Campo "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, 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.

Campo "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 "Vía anterior", "Vía posterior" y "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

Campo "K.2" 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":

- 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.

Campo P.2 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.

Cumplimentación del 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*, 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 será derogado 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) del vehículo.

⁽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>).

Correspondencia emisiones CO₂ ITV – eITV – CoC

	ITV	eITV	CoC
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), <emiespWLTPPondcicmix> y 49.4-"Ponderado, ciclo mixto"

Tarjetas ITV tipo AT, BT, CT y DT

No será obligatorio cumplimentar el dato V.7 mientras no exista un valor de homologación de emisiones de CO₂ del vehículo.

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

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.

Matriculación de vehículos con volante a la derecha

Se acepta la autorización administrativa de vehículos con volante a la derecha de la categoría M1, 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

Dispositivos de acoplamiento en vehículos M1 matriculados y procedentes de Estados Miembros del EEE.

En la inspección técnica unitaria, a que deben someterse los vehículos procedentes de los Estados miembros del EEE o de terceros países, si dicho vehículos presenta modificaciones que no aparecen en la homologación de tipo se debe aportar una homologación individual española.

No obstante, en el caso de vehículos M1 matriculados y procedentes de Estados Miembros del EEE que incorporan dispositivos de acoplamiento debidamente homologados y que están anotados en la documentación del vehículo del país de origen, o se aporte un certificado emitido por el fabricante del vehículo o su representante legal, en el que figure la contraseña de homologación del dispositivo y se indique que su montaje ha sido realizado de acuerdo con las instrucciones dadas por el fabricante del vehículo, se aceptarán dichos dispositivos sin exigir la homologación individual española.

En tal caso, se anotará la contraseña de homologación del dispositivo de acoplamiento como diligencia en la tarjeta ITV.

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.

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 N° 115 para cuya utilización el importador-distribuidor esté autorizado y reconocido como representante legal por parte del titular de la homologación del Reglamento UN N° 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 N° 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.O. 2028/86.

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
- discos de freno
- llantas
- Latiguillos de frenos

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.

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..... es un recambio apto para sustituir al componente original instalado en el/los tipo/s de vehículo/s con contraseña/s de homologación, 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).....

Nota (*): Localización de las marcas identificativas

Más información del producto en: www.xxxxxxxx.com **(OPCIONAL)**

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.

Ambulancias

MOM en la Legalización de ambulancias mediante reformas:

En el informe de conformidad y en el informe técnico de la Norma UNE-EN 1789:2007:A2, 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”*