

Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.

El Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español, regula las inspecciones en carretera de vehículos industriales tanto de transporte de mercancías como de viajeros, incorporando a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2000/30/CE de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulan en la Comunidad.

Esta normativa europea fue modificada por la Directiva 2003/26/CE, de la Comisión, de 3 de abril de 2003, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que se refiere a los dispositivos de limitación de velocidad y las emisiones de gases de escape de los vehículos comerciales, y por la Directiva 2010/47/UE, de la Comisión de 5 de julio de 2010, para su adaptación al progreso técnico.

Ambas modificaciones fueron incorporadas a nuestro ordenamiento jurídico mediante el Real Decreto 122/2004, de 23 de enero, que modificó el citado Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, al objeto de incorporar una revisión de los valores límite de emisión aplicables en las inspecciones e incluir la inspección funcional de los dispositivos de limitación de velocidad, así como por la Orden IET/557/2012, de 14 de marzo, por la que se actualizan los anexos de dicho Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre.

En mayo de 2014 entró en vigor la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión Europea, la cual deroga la Directiva 2000/30/CE, con efectos a partir del 20 de mayo de 2018. Esta nueva Directiva actualiza el régimen de inspecciones técnicas en carretera, e incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/379/UE, de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de riesgo de las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales de conformidad con la Directiva 2000/30/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo.

Su objetivo es mejorar las condiciones de seguridad en las vías de tránsito de la Unión Europea, tomando como base el establecimiento de unos requisitos mínimos comunes apoyados en la armonización de las normativas existentes en la actualidad en los diferentes Estados Miembros, cuyo fundamento se encuentra en la política de transportes y de seguridad vial de la Unión Europea, en concreto en el Libro Blanco de Transportes y en el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial al fijar la meta de conseguir reducir el número de número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020 en relación a los datos de accidentalidad registrados en 2011, todo ello bajo la perspectiva de la «visión cero» que consiste en que la Unión Europea se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera.

Para alcanzar este fin se confía en que la tecnología de los vehículos contribuirá de forma notable a conseguir unos niveles más elevados de seguridad en el transporte por carretera. Este hecho exige que por parte de los Estados Miembros se establezcan unos controles más estrictos y aleatorios en orden a garantizar que los vehículos que circulan por las carreteras nacionales cumplen la legislación vigente en relación al estado de aquéllos, todo ello con la seguridad de que el cumplimiento de la normativa no sólo permitirá mejorar la seguridad vial sino también reducirá las emisiones contaminantes y evitará la posible existencia de una competencia desleal en el seno del transporte por carretera, contribuyendo de esta forma a un transporte y una movilidad segura, sostenible y sin perturbaciones.

La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso.

Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de los vehículos y, como complementarias, las inspecciones técnicas en carretera con carácter aleatorio de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por dichas vías, para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular. Durante el período

2009-2010, más de 350.000 vehículos sometidos a inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión Europea tuvieron que ser inmovilizados por no cumplir con los requisitos exigidos para su circulación.

Para evitar una carga y unos costes administrativos innecesarios y reforzar la eficacia de las inspecciones, se deben inspeccionar prioritariamente los vehículos explotados por empresas que no cumplen las normas de seguridad y protección del medio ambiente, y recompensar a los vehículos de transportistas responsables y preocupados por la seguridad y a los vehículos cuyo mantenimiento sea correcto, sometiéndolos a inspecciones en carretera menos frecuentes.

La selección de vehículos para inspecciones técnicas en carretera basada en el perfil de riesgo de los operadores debe resultar una herramienta útil a efectos de controlar mejor y con más frecuencia a las empresas de alto riesgo. A tal fin las inspecciones técnicas en carretera deben apoyarse en un sistema de clasificación de riesgos, que incluya la información relativa al número y la gravedad de las deficiencias detectadas en los vehículos.

Las inspecciones técnicas en carretera consistirán en una inspección inicial y a continuación, si resultara necesario, otra más minuciosa, que podrá realizarse por unidades móviles de inspección o bien en las estaciones fijas ITV más cercanas.

En este sentido el recurso a unidades móviles de inspección por una parte permite reducir los costes de las operadoras, y por otra, permite asegurar que los vehículos que circulan por las carreteras nacionales cumplen los requisitos fijados en la normativa sectorial existente favoreciendo a la mejora de la seguridad de todos los usuarios de las vías.

Otro punto fundamental sobre el que incidir se refiere a la correcta sujeción de la carga al considerarla aspecto esencial para la seguridad vial, cuya disposición debe garantizar que permanece perfectamente impedida a cualquier movimiento derivado de los propios del vehículo en el que va transportada, así como cumplir lo contemplado en cuanto a la disposición de la carga en el artículo 14 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.

A tenor de lo expuesto, se procede a través de este real decreto a incorporar a nuestro ordenamiento interno la citada Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014.

El capítulo I se dedica a su objeto y ámbito de aplicación, incluyendo una relación de las definiciones necesarias para la correcta interpretación del texto.

El capítulo II establece el régimen de inspección técnica en carretera distinguiendo entre las inspecciones técnicas iniciales y las inspecciones técnicas más minuciosas.

Como novedades cabe destacar, por una parte, que se fija un número mínimo de inspecciones técnicas iniciales tanto de vehículos matriculados en España como en otros Estados miembros, que vendrá determinado por un porcentaje representativo de los vehículos matriculados en España, de forma que contribuya de manera significativa al cumplimiento del objetivo europeo de que cada año el número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera en la Unión Europea corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros.

Y, por otra, la implantación de un sistema de clasificación de riesgos, para definir a aquellas empresas operadoras del transporte por carretera que tienen un mal historial en cuanto al cumplimiento de lo exigido en la normativa tanto de inspecciones técnicas periódicas como en carretera. Esta clasificación se podrá utilizar para controlar de forma más estricta y con mayor frecuencia a las empresas clasificadas de riesgo alto, todo ello con el fin de asegurar que el transporte se realiza de la forma más sostenible, segura, competitiva y por aquellos operadores más concienciados con las normas de seguridad vial y con el respeto al medio ambiente.

El capítulo III se refiere a los procedimientos de inspección, regulando, entre otros aspectos, el objeto de las inspecciones técnicas en carretera, con especial referencia a la inspección de la sujeción de la carga, una de las novedades en esta materia, así como las clases de deficiencias que puedan detectarse en función de su gravedad y el seguimiento al que habrán de someterse a efectos de que sean subsanadas.

También se relaciona la información que deberá obtenerse resultado de una inspección técnica inicial, así como los modelos de informes que se emitirán en las inspecciones técnicas más minuciosas conforme se recogen en el anexo IV. Igualmente se determinan las comunicaciones que habrán de efectuarse al organismo autónomo Jefatura Central de

Tráfico en relación a las inspecciones efectuadas, al que se designa punto de contacto como responsable de asegurar la recopilación, coordinación, custodia e intercambio de información en los términos previstos en la Directiva objeto de transposición.

Finalmente, el capítulo IV se remite a la normativa aplicable en materia sancionadora, determina el responsable de mantener el vehículo en condiciones aptas, y establece los sujetos que tendrán la condición de inspector.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de acuerdo con el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Además, se ha sometido al trámite de audiencia conforme a lo contemplado en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de junio de 2017,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de este real decreto es regular las condiciones en que se deben realizar las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulen en el territorio nacional, con independencia de su Estado de matriculación, con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto será de aplicación a los vehículos comerciales que circulan por el territorio español, con independencia del Estado en que se hayan matriculado, con una velocidad nominal superior a 25 km/h, pertenecientes a las siguientes categorías, definidas según lo estipulado en el Reglamento (UE) n.º 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) n.º 715/2007 y (CE) 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE, en el Reglamento (UE) n.º 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, y en lo no previsto en los mismos, 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:

a) Vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de personas y sus equipajes, con más de ocho plazas además de la del conductor – vehículos de las categorías M₂ y M₃.

b) Vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías N₂ y N₃.

c) Remolques diseñados y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para el alojamiento de personas, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías O₃ y O₄.

d) Vehículos de las categorías T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b y T4.3b utilizados principalmente en vías públicas para el transporte comercial por carretera, con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h.

e) Vehículos comerciales ligeros de la categoría N1 con un peso inferior a 3,5 toneladas dentro de los controles e inspecciones que se puedan realizar a este tipo de vehículos.

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de este real decreto se entenderá por:

1. «Carga»: Todas las mercancías que normalmente se transportarían en o sobre la parte del vehículo diseñada para soportar una carga y que no estén fijadas a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajones, cajas móviles o contenedores.

2. «Vehículo comercial»: Un vehículo de motor y su remolque o semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercancías o pasajeros con fines comerciales, como el transporte por cuenta ajena o el transporte por cuenta propia, u otros fines profesionales.

3. «Vehículo matriculado en un Estado miembro»: Vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro.

4. «Inspección técnica en carretera»: La inspección técnica no anunciada, y por tanto inesperada, de un vehículo comercial que circule en el territorio nacional, efectuada en la vía pública por la autoridad competente en materia de tráfico o bajo su supervisión.

5. «Empresa»: Persona física o jurídica que transporta viajeros o mercancías con fines comerciales.

6. «Certificado de inspección técnica»: Un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene los resultados de la inspección técnica.

7. «Inspector»: Los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en lo que afecta a las inspecciones técnicas iniciales, y las personas que reúnan la cualificación técnica precisa para llevar a cabo inspecciones técnicas más minuciosas, de acuerdo con lo previsto en las normas aplicables a las inspecciones técnicas de vehículos.

8. «Deficiencias»: Fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera.

9. «Unidad móvil de inspección»: Un sistema transportable del equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

CAPÍTULO II

Régimen de inspección técnica en carretera

Artículo 4. *Régimen de inspección técnica en carretera.*

El régimen de inspección técnica en carretera consistirá en inspecciones técnicas iniciales en carretera, e inspecciones técnicas más minuciosas en carretera, como se establece en el artículo 8.1 y 3, respectivamente.

Artículo 5. *Porcentaje de vehículos por inspeccionar.*

El número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera de vehículos comerciales definidos en el artículo 2.a), b) y c), tanto de vehículos matriculados en España como en otros Estados miembros, será respecto a un porcentaje representativo de los vehículos matriculados en España, de forma que contribuya de manera significativa al cumplimiento del objetivo europeo de que cada año el número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera en la Unión Europea corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros.

Artículo 6. *Sistema de clasificación de riesgos.*

1. Respecto de los vehículos mencionados en el artículo 2.a), b) y c), se establece un sistema de clasificación de riesgos según se define en el anexo I de este real decreto, al que se incorporará la información establecida en el anexo II y, cuando sea aplicable, la contenida en el anexo III, relativa al número y gravedad de las deficiencias detectadas en vehículos explotados por cada empresa.

2. Para la atribución de perfiles de riesgo a las empresas, se aplicarán los criterios previstos en el anexo I. Dicha información se podrá utilizar para controlar de forma más estricta y con mayor frecuencia a las empresas con una clasificación de riesgo alto. Ese sistema de clasificación de riesgos será gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

3. La información recibida de los restantes Estados Miembros sobre el resultado de las inspecciones en carretera de vehículos matriculados en España se incorporará en el Registro de Vehículos, a efectos de su aplicación en la clasificación de riesgos.

CAPÍTULO III

Procedimientos de inspección

Artículo 7. *Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección técnica inicial en carretera.*

1. En el caso de realizar una inspección técnica inicial en carretera, en la selección se podrá dar prioridad a los explotados por empresas con un perfil de riesgo alto de acuerdo con el sistema de clasificación de riesgos definido en el artículo 6.

2. Podrán seleccionarse asimismo para inspección otros vehículos al azar o si se sospecha que presentan un riesgo para la seguridad vial o el medio ambiente.

3. Las inspecciones técnicas en carretera se llevarán a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial, y teniendo en cuenta la necesidad de reducir al mínimo los costes y los retrasos ocasionados a los conductores y a las empresas.

Artículo 8. *Objeto de las inspecciones técnicas en carretera y métodos aplicados.*

1. En la inspección técnica inicial en carretera de un vehículo, el inspector:

a) Comprobará el último certificado de inspección técnica periódica y el informe de inspección técnica en carretera, si están disponibles, o justificantes electrónicos de estos, que deben conservarse a bordo del vehículo. En particular, para los vehículos matriculados o puestos en circulación en un Estado miembro de la Unión Europea, se verificará la existencia del comprobante de que el vehículo comercial ha sido sometido a la inspección técnica periódica obligatoria de acuerdo con la normativa reguladora de la misma.

b) Podrá realizar una inspección visual del estado técnico del vehículo.

c) Podrá realizar una inspección visual de la sujeción de la carga del vehículo de conformidad con el artículo 11.

d) Podrá efectuar controles técnicos por cualquier método que se estime apropiado. Tales controles técnicos podrán efectuarse para justificar una decisión de someter el vehículo a una inspección técnica más minuciosa en carretera o para solicitar que se subsanen sin demora las deficiencias, de conformidad con lo establecido en el artículo 12, apartado 1.

Si en el informe de la inspección técnica en carretera anterior se hubieran consignado deficiencias, el inspector verificará si han sido subsanadas.

2. Sobre la base de los resultados de la inspección técnica inicial, el inspector decidirá si el vehículo o su remolque deben someterse a una inspección técnica más minuciosa en carretera.

3. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera cubrirán aquellos elementos enumerados en el anexo II que se consideren necesarios y pertinentes en función de la inspección técnica inicial realizada y tendrán en cuenta, en particular, la seguridad de frenos, neumáticos, ruedas, chasis y emisiones contaminantes, así como los métodos recomendados para la inspección de dichos elementos.

Dichas inspecciones técnicas más minuciosas se efectuarán según los procedimientos de inspección aplicables en cada uno de los elementos a inspeccionar del anexo II, previstos en la reglamentación de inspección técnica de vehículos.

4. Si en el certificado de inspección técnica o en el informe de inspección en carretera se indica que, a lo largo de los tres meses precedentes, se ha inspeccionado uno de los

elementos enumerados en el anexo II, este punto no volverá a inspeccionarse, excepto si ello estuviera justificado, en particular, debido a una deficiencia evidente o a una no conformidad manifiesta.

Artículo 9. *Instalaciones de inspección.*

1. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera se llevarán a cabo utilizando una unidad móvil o se realizarán, a la mayor brevedad posible, en una de las estaciones ITV fijas más próximas, en función de la disponibilidad de medios y alcance de la inspección.

2. Las unidades móviles de inspección estarán provistas del equipo adecuado para efectuar una inspección técnica más minuciosa en carretera, incluido el equipo necesario para evaluar el estado de los frenos y la eficiencia de frenado, la dirección, la suspensión y las emisiones contaminantes del vehículo, según sea necesario.

3. Cuando las unidades móviles de inspección no estén provistas del equipo necesario para inspeccionar algún elemento indicado en una inspección técnica inicial, o cuando no existan unidades móviles de inspección, el vehículo será dirigido a una estación fija ITV donde pueda procederse a una inspección técnica más minuciosa.

Artículo 10. *Evaluación de las deficiencias.*

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, en el anexo II se define una lista de posibles deficiencias, junto con su categoría de gravedad, que se utilizarán en las inspecciones técnicas en carretera.

2. Las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos se clasificarán en una de las categorías siguientes:

a) deficiencias técnicas leves, que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo ni impacto en el medio ambiente, y otros incumplimientos leves.

b) deficiencias graves, que pueden perjudicar la seguridad del vehículo o tener un impacto en el medio ambiente o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más importantes.

c) deficiencias peligrosas, que crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad vial o que tienen un impacto en el medio ambiente.

3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías a que se refiere el apartado 2 se clasificará en la categoría correspondiente a la deficiencia más grave. Un vehículo que presente deficiencias graves en las materias de inspección de las que se enumeran en el ámbito de la inspección técnica en carretera a que se refiere el anexo II, punto 1, podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si se considera que el efecto combinado de dichas deficiencias constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

Artículo 11. *Inspección de la sujeción de la carga.*

1. Durante una inspección en carretera se podrá someter un vehículo a inspección de la sujeción de su carga de acuerdo con lo dispuesto en el anexo III, a fin de comprobar que la carga está sujeta de forma que no interfiera con la conducción segura, ni suponga un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente. Se pueden realizar inspecciones para comprobar que en todas las situaciones de funcionamiento del vehículo, incluidas las situaciones de emergencia y las maniobras de arranque cuesta arriba:

a) El cambio de posición de las cargas entre sí, contra las paredes o las superficies del vehículo sea mínimo.

b) Las cargas no puedan salirse del espacio de carga ni desplazarse fuera de la superficie de carga.

2. Asimismo podrán aplicarse los procedimientos de seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas previstos en el artículo 12 en relación con la sujeción de la carga.

Artículo 12. *Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas.*

1. Como norma general, toda deficiencia grave o peligrosa detectada en una inspección técnica inicial o en una inspección técnica más minuciosa deberá ser subsanada antes de que el vehículo pueda volver a circular por las vías públicas.

2. Si el vehículo está matriculado en España, los inspectores podrán decidir someterlo a una inspección técnica en una estación fija ITV en un plazo de 15 días hábiles y cuyo alcance será definido por el inspector que la prescribe en función de las deficiencias detectadas en la inspección técnica en carretera a la que, previamente, hubiera sido sometido el vehículo. Si el vehículo está matriculado en otro Estado miembro, el punto de contacto podrá solicitar a la autoridad competente de ese otro Estado miembro, que someta al vehículo a una nueva inspección técnica. Cuando se detecten deficiencias graves o peligrosas en un vehículo matriculado fuera de la Unión Europea, el punto de contacto podrá decidir informar a la autoridad competente del país de matriculación del vehículo.

3. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán proceder a la inmovilización del vehículo en los casos previstos en el artículo 104 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuando presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial. Si las deficiencias detectadas suponen un riesgo directo para la seguridad vial se podrá disponer su traslado hasta un taller cercano, sea por medios propios o por medios ajenos. Si las deficiencias no requieren subsanación inmediata, se deberá realizar una reparación del vehículo para corregir estas deficiencias y someterse a una nueva inspección en el plazo de 15 días hábiles.

4. En todo caso, los agentes de la autoridad notificarán a través del correspondiente boletín de denuncia la infracción detectada, de modo que quede constancia al titular o conductor del mismo, en su caso, de la expresa prohibición de circular con dicho vehículo.

Artículo 13. *Gastos de inspección.*

1. Cuando en una inspección técnica más minuciosa se detecten deficiencias, de forma tal que fuera necesaria una inspección posterior en una estación fija ITV, se abonarán las correspondientes tarifas y tasas.

2. En caso de que, tras la realización de estas inspecciones más minuciosas, se acreditara que la deficiencia es constitutiva de una infracción, todos los gastos derivados de aquéllas, incluyendo, en su caso, los de inmovilización, traslado y depósito, correrán de cuenta del titular o arrendatario a largo plazo del vehículo.

Artículo 14. *Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones técnicas en carretera.*

1. Respecto de cada inspección técnica inicial en carretera se recogerá la siguiente información:

- a) El país de matriculación del vehículo.
- b) La categoría de vehículo.
- c) El resultado de la inspección técnica en carretera inicial.

2. Respecto a cada inspección técnica más minuciosa en carretera, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IV, el cual deberá ser firmado por el inspector que la hubiera llevado a cabo y la autoridad de tráfico competente. El conductor del vehículo inspeccionado recibirá una copia del informe de inspección.

Artículo 15. *Comunicaciones.*

1. Con una periodicidad mensual deberán remitirse al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los datos relativos al número de vehículos comerciales inspeccionados en carretera, clasificados por categorías y por país de matriculación, así como los puntos controlados y las deficiencias encontradas de acuerdo con los modelos contemplados en el anexo V, a los efectos de comunicar a la Comisión Europea la información correspondiente.

2. Asimismo, en el caso de vehículos matriculados en otro Estado miembro, deberán remitirse los informes de las deficiencias que den lugar a la prohibición de circular conforme

a lo previsto en el artículo 12, con el fin de que el Ministerio del Interior lo comunique a las autoridades competentes del citado Estado miembro y, en su caso, solicite la adopción de medidas complementarias.

3. Las estaciones fijas ITV que hayan efectuado la inspección del vehículo a que se refiere el apartado 1 remitirán, en el plazo de diez días siguientes a la misma, el informe correspondiente a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente a la provincia donde se haya efectuado la inspección técnica del vehículo.

4. De conformidad con la legislación aplicable en materia de protección de datos, se conservará esa información por lo menos durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.

5. Se designa como Punto de Contacto a los efectos recogidos en la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE, al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior, que será responsable de:

a) La recopilación y custodia de la información referida a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.

b) La información relacionada con los resultados de las inspecciones realizadas sobre vehículos matriculados en España, la cual será gestionada en el Registro General de Vehículos.

c) La coordinación con los puntos de contacto designados por los demás Estados Miembros en relación con las medidas adoptadas con arreglo al artículo 12 de este real decreto.

d) La coordinación con otros Estados miembros para la realización de actividades concertadas de inspección en carretera.

e) La transmisión a la Comisión Europea de los datos a que se refiere el primer punto de este artículo.

f) Asegurar, si procede, cualquier otro intercambio de información y asistencia con los puntos de contacto de otros Estados miembros.

CAPÍTULO IV

Régimen sancionador

Artículo 16. *Régimen sancionador.*

1. El régimen de sanciones que proceda aplicar cuando no se respeten los requisitos técnicos controlados será el establecido en la legislación sobre tráfico y seguridad vial correspondiente en función del marco competencial correspondiente, o, en su caso, en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. Las medidas cautelares que se puedan acordar y, en concreto, cuando se refieran a la inmovilización del vehículo, se ajustarán a lo establecido en el artículo 104 y siguientes del referido texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 17. *Responsabilidades.*

1. El titular de la autorización administrativa para circular y, en su caso, el arrendatario a largo plazo del vehículo, serán responsables de mantener el vehículo en condiciones aptas para la circulación, sin perjuicio de la responsabilidad de sus conductores.

2. El titular o arrendatario a largo plazo del vehículo y los conductores de un vehículo sometido a una inspección técnica en carretera deberán cooperar con los inspectores y facilitar el acceso al vehículo, a sus partes y a toda la documentación pertinente a fines de la inspección.

Artículo 18. *Inspectores.*

1. En el ejercicio de las funciones que les atribuye la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y en lo que se refiere a las inspecciones

técnicas iniciales en carretera, los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad tienen la condición de inspector.

2. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera que se realicen en unidades móviles de inspección serán efectuadas, bajo la dirección de la autoridad competente en materia de tráfico por personal que cumpla los mismos requisitos que los previstos en la normativa para la Inspección Técnica de Vehículos a realizar en estaciones fijas ITV, cumpliendo los requisitos exigidos en la normativa reguladora sobre instalación y funcionamiento.

3. A la hora de realizar una inspección técnica en carretera, los inspectores no tendrán ningún conflicto de intereses que pudiera influir en la imparcialidad y objetividad de su decisión.

4. La remuneración de los inspectores no guardará relación directa con el resultado de las inspecciones técnicas iniciales o las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

Disposición adicional primera. *Normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.*

Lo previsto por el presente real decreto se entenderá sin perjuicio de lo establecido en la normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.

Disposición adicional segunda. *Vehículos de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.*

Las inspecciones técnicas de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad se regirán por su propia normativa, en caso de disponer la misma.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español, y la Orden INT/316/2003, de 13 de febrero, sobre inspecciones técnicas en carretera de vehículos industriales, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final segunda. *Desarrollo normativo.*

1. Se habilita a los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y la aplicación del presente real decreto.

2. Se habilita al Ministro de Economía, Industria y Competitividad para actualizar el contenido de los anexos cuando varíen los criterios técnicos de inspección, como consecuencia de modificaciones de la legislación nacional, comunitaria o internacional.

3. Mediante orden a propuesta de los Ministros competentes por razón de la materia, se establecerán las condiciones y características de la formación destinada a los inspectores para la comprobación de la sujeción de la carga a que se refiere el artículo 11.

Disposición final tercera. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión Europea por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE.