



## CENTRO I.T.V.

### **Procedimiento de valoración de la eficacia del freno de servicio en vehículos de la categoría L**

#### Descripción

Desde el Departamento de Seguridad Vial de la ONG Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas se advierte que en determinadas ocasiones, la “no aceptación” por parte del centro de ITV de valores superiores al 25 % pero inferiores al 50 % es contraria a la norma.

## Centros de ITV. Procedimiento de valoración de la eficacia del freno de servicio en vehículos de la categoría L.

23 de febrero de 2016

Ref.: 2016\_SV\_055

Departamento de Seguridad Vial

[seguridadvial@defensamotociclistas.org](mailto:seguridadvial@defensamotociclistas.org)

Se ha tenido conocimiento que ciertos centros de ITV han puesto inconvenientes en la superación de los valores de la eficacia del sistema de frenado en algunos vehículos de la clase L3e, con eficacia total superior al 25 %.

Desde el Departamento de Seguridad Vial de la ONG Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas se advierte que en determinadas ocasiones, la “no aceptación” por parte del centro de ITV de valores superiores al 25 % pero inferiores al 50 % es contraria a la norma.

### Primero.

La última revisión del “Manual de procedimiento de inspección de las estaciones I.T.V.” de enero de 2016 (Revisión 7ªc5) en la sección II “INSPECCIONES DE VEHÍCULOS DE DOS, TRES RUEDAS, CUADRICICLOS Y QUADS”, apartado 6.1 “Freno de servicio”, establece que para determinar la eficacia se tendrán en cuenta los valores mínimos de eficacia de frenado según la Directiva 2010/48/UE de 5 de julio de 2010 por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques.

Este manual de ITV establece que:

“Se tendrán en cuenta los valores de eficacia mínimos de frenado según la Directiva 2010/48/UE, para vehículos con contraseña europea 2002/24/CE o posteriores:

<b>Total:</b>	
<b>Categoría L1e:</b>	<b>42 %</b>
<b>Categoría L2e, L6e:</b>	<b>40 %</b>
<b>Categoría L3e:</b>	<b>50 %</b>
<b>Categoría L4e:</b>	<b>46 %</b>
<b>Categoría L5e, L7e:</b>	<b>44 %</b>

Para el resto de los vehículos la eficacia total será del 25 %

¿Qué entendemos por eficacia de frenado?

Se entiende por eficacia (E) la relación de las fuerzas de frenado respecto a la masa máxima autorizada (M.M.A.). Se deducirá por la fórmula:

$$E = \frac{F}{M.M.A. g} 100$$

#### **Segundo.**

La revisión, a modo de ejemplo, del “Manual de procedimiento de inspección de las estaciones I.T.V.” de febrero de 2015, establecía que la eficacia del sistema de frenado, para la categoría L y sus subcategorías no podría ser inferior al 25 %.

#### **Tercero.**

El Reglamento nº 78 de la Comisión Económica para Europa de las naciones Unidas (CEPE) sobre Disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos de las categorías L1, L2, L3, L4 y L5 con relación al frenado, establece una serie de requisitos y condiciones del sistema de frenado y procedimientos de ensayo y evaluación que difieren en mucho (no equivalentes ni similares) a los procedimientos establecidos en los Manuales publicados por el Ministerio para las estaciones de ITV.

Su lógica se sostiene en la dificultad de reproducir los ensayos de eficacia del sistema de frenado para la homologación y es, por tanto, razonable pensar la inviabilidad del proceso por complejidad y coste.

#### **Cuarto.**

La Directiva 2010/48/UE de 5 de julio de 2010 por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques, entró en vigor en vigésimo día siguiente a su publicación en el diario oficial de la Unión Europea (artº3), siendo publicada el 8 de julio de 2010.

Pero los estados miembros tuvieron de plazo hasta el 31 de diciembre de 2011 para poner en vigor las disposiciones legales y reglamentarias necesarias para su transposición.

Por otro lado, entendiéndose el concepto de la “No retroactividad normativa”, por el respeto al derecho individual y a la realidad del parque circulante de vehículos en España y que se encuentran debidamente homologados y legalizados para su circulación, se pronuncia el párrafo 6 del punto “I Introducción” de la Directiva 2010/48/UE.

El párrafo 6 del punto “I Introducción” del Anexo de la Directiva 2010/48/UE referenciada, que reproduce el también anexo II de la anterior Directiva 2009/40/CE, dicta y lo hace sin temor a la duda que:



*Las «causas de no aceptación» no serán aplicables cuando se refieran a requisitos no prescritos en la legislación pertinente sobre homologación de vehículos en el momento de la primera matriculación o de la primera puesta en circulación o adaptación.*

Por otro lado y como norma general, sin querer entrar en el debate de lo excepcional, el principio de irretroactividad de las normas se predica en nuestro ordenamiento jurídico en el artículo 9.3 de la C.E. y tiene su sanción en el artículo 47.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El 47.2 trata la “Nulidad de pleno derecho” y lo hace textualmente replicando en anterior 62.2 de la antigua LRJPAC de 1.992, en un modelo conservador y protector del derecho individual.

Dicta el 47.2 que “También serán nulas de pleno derecho las disposiciones administrativas que vulneren la Constitución, las leyes u otras disposiciones administrativas de rango superior, las que regulen materias reservadas a la Ley, y las que establezcan la retroactividad de disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales”.



## CONCLUSIONES

Para la valoración positiva de la eficacia del sistema de frenado en los centros de ITV, el valor requerido de eficacia mínima de frenado para los vehículos de la categoría L y queremos concretar en la subcategoría L3e, debería ajustarse a los criterios de homologación en el momento de su primera matriculación.

Las «causas de no aceptación» no serán aplicables cuando se refieran a requisitos no prescritos en la legislación pertinente sobre homologación de vehículos en el momento de la primera matriculación o de la primera puesta en circulación o adaptación.

Podemos decir también que en base a la fecha límite de transposición de la Directiva 2010/48/UE, 31 de diciembre de 2011, todos los vehículos de la categoría L anteriores a esa fecha debería establecerse el habitual valor mínimo del 25 % para la eficacia total del sistema de frenado.

En cualquier caso, el planteamiento diferenciador entre los vehículos con contraseña europea y los que no tienen contraseña europea, presenta una barrera clara sobre la credibilidad de los objetivos del Manual de ITV.

---

En base a todo lo anterior, se ha solicitado al Ministerio de Industria que facilite las instrucciones necesarias para la reforma del “Manual de procedimiento de inspección de las estaciones I.T.V.” de enero de 2016 (Revisión 7ªc5) en la sección II “INSPECCIONES DE VEHÍCULOS DE DOS, TRES RUEDAS, CUADRICICLOS Y QUADS”, apartado 6.1 “Freno de servicio” adaptando los valores a la realidad de los requisitos no prescritos en la legislación pertinente sobre homologación de vehículos en el momento de la primera matriculación o de la primera puesta en circulación o adaptación.

Por otro lado, también se ha solicitado que facilite las instrucciones necesarias a los centros de ITV para evitar una aplicación incorrecta de los valores de eficacia de frenado.

*Juan Carlos Toribio  
Director  
Departamento de Seguridad Vial*