



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

DIRECCIÓN GENERAL DE
ESTRATEGIA INDUSTRIAL
Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA

Subdirección General de Calidad
y Seguridad Industrial

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE ACTUALIZA EL ANEXO I DEL REAL DECRETO 2028/1986, DE 6 JUNIO, SOBRE LAS NORMAS PARA LA APLICACIÓN DE DETERMINADAS DIRECTIVAS DE LA CEE, RELATIVAS A LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, REMOLQUES, SEMIRREMOLQUES, MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES Y VEHÍCULOS AGRÍCOLAS, ASÍ COMO DE PARTES Y PIEZAS DE DICHOS VEHÍCULOS; LOS ANEXOS II, VII Y XVIII DEL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR REAL DECRETO 2822/1998, DE 23 DICIEMBRE; LOS ANEXOS III, IV, XI Y XII DEL REAL DECRETO 750/2010, DE 4 DE JUNIO, POR EL QUE SE REGULAN LOS PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR Y SUS REMOLQUES, MÁQUINAS AUTOPROPULSADAS O REMOLCADAS, VEHÍCULOS AGRÍCOLAS, ASÍ COMO DE SISTEMAS, PARTES Y PIEZAS DE DICHOS VEHÍCULOS Y EL ANEXO VI DEL REAL DECRETO 920/2017, DE 23 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULA LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

Memoria abreviada

PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE ACTUALIZA EL ANEXO I DEL REAL DECRETO 2028/1986, DE 6 JUNIO, SOBRE LAS NORMAS PARA LA APLICACIÓN DE DETERMINADAS DIRECTIVAS DE LA CEE, RELATIVAS A LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, REMOLQUES, SEMIRREMOLQUES, MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES Y VEHÍCULOS AGRÍCOLAS, ASÍ COMO DE PARTES Y PIEZAS DE DICHOS VEHÍCULOS; LOS ANEXOS II, VII Y XVIII DEL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR REAL DECRETO 2822/1998, DE 23 DICIEMBRE; LOS ANEXOS III, IV, XI Y XII DEL REAL DECRETO 750/2010, DE 4 DE JUNIO, POR EL QUE SE REGULAN LOS PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR Y SUS REMOLQUES, MÁQUINAS AUTOPROPULSADAS O REMOLCADAS, VEHÍCULOS AGRÍCOLAS, ASÍ COMO DE SISTEMAS, PARTES Y PIEZAS DE DICHOS VEHÍCULOS Y EL ANEXO VI DEL REAL DECRETO 920/2017, DE 23 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULA LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

1.	FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO.....	4
2.	JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA.....	7
3.	OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.....	7
3.1.	MOTIVACIÓN.....	7
3.2.	OBJETIVOS Y ADECUACIÓN DE LA NORMA A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN.....	8
3.3.	ALTERNATIVAS.....	9
4.	TÍTULO COMPETENCIAL PREVALENTE.....	9
5.	CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	9
5.1.	CONTENIDO.....	9
5.2.	ANÁLISIS JURÍDICO.....	10
5.3.	DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	12
6.	ANÁLISIS DE IMPACTOS.....	13
6.1.	IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.....	13
6.2.	IMPACTO SOBRE LA PYME.....	13
6.3.	IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO.....	13
6.4.	IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA.....	14
6.5.	IMPACTO EN LA FAMILIA.....	14
6.6.	IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO.....	14
7.	VALORACIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.....	14
8.	EVALUACIÓN EX POST.....	15
9.	ANEXO I – ANÁLISIS DE ALEGACIONES RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE AUDIENCIA.....	16
10.	ANEXO II – ANÁLISIS DE OBSERVACIONES DEL CONSEJO DE COORDINACIÓN DE LA SEGURIDAD INDUSTRIAL.....	86
11.	ANEXO III – ANÁLISIS DE OBSERVACIONES DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	90

12. ANEXO IV – ANÁLISIS DE OBSERVACIONES DE MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO, MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE Y MINISTERIO DEL INTERIOR.....	112
--	-----

1. FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

MINISTERIO /ÓRGANO PROPONENTE	Ministerio de Industria y Turismo / Dirección General de Estrategia Industrial y de la PYME	Fecha:	31/10/2024
TÍTULO DE LA NORMA	Orden por la que se actualiza el anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos; y los anexos II, VII y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre; los anexos III, IV, XI y XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos y el anexo VI del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.		
TIPO DE MEMORIA	Normal <input type="checkbox"/>	Abreviada	<input checked="" type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
SITUACIÓN QUE SE REGULA	<p>El anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, contiene el conjunto de actos y requisitos reglamentarios que se han de cumplir para obtener la homologación nacional de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de las partes y piezas de dichos vehículos. Son necesarios para garantizar la seguridad de los vehículos, de los otros usuarios de las vías públicas y la protección del medio ambiente.</p> <p>Adicionalmente y a fin de mantener la uniformidad en la regulación nacional con la comunitaria en la materia, procede actualizar también, el apéndice 5 de los anexos III y IV y en el anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Estos son los que contienen la lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en Serie Corta Nacional y Homologación Individual Nacional de vehículos de categorías M, N, y O respectivamente.</p> <p>Con la orden se avanza en la digitalización de los procedimientos con la ampliación de la tarjeta ITV en formato electrónico a nuevas tipologías de vehículos y a nuevos actores (tarjeta eITV tipo A, C y D)</p> <p>La modificación del Real Decreto 920/2017, sobre la inspección técnica de vehículos, actualiza el anexo VI, en lo relativo a los requisitos de formación de las personas que realizan la inspección en la línea y toda vez que el título de Técnico en electromecánica de vehículos provee a quienes lo cursan de conocimientos suficientes para el ejercicio de la inspección.</p> <p>Las modificaciones de los anexos II, VII y XVIII del Reglamento General de Vehículos, adaptan dicho texto a fin de prepararlo para soluciones de movilidad de cero emisiones y más respetuosas con los usuarios vulnerables de la vía, que constituyen una parte importante de las víctimas de accidentes de tráfico, especialmente en</p>		

	entornos urbanos. Asimismo, las modificaciones en lo referente a los requisitos de los neumáticos (condiciones invernales de circulación y profundidad) adaptan la normativa nacional a los últimos avances regulatorios en los países de nuestro entorno y en los foros internacionales de reglamentación de vehículos (CEPE/ONU_ITC_wp.29)	
OBJETIVOS QUE SE PERSIGUEN	El objetivo de la orden es alinear los requisitos nacionales con la reglamentación armonizada de la Unión.	
PRINCIPALES ALTERNATIVAS CONSIDERADAS	Inacción. Podría no haberse considerado la actualización. En ese caso, se habrían mantenido, para los ámbitos no armonizados, unos requisitos de seguridad inferiores a los de los países de nuestro entorno, si bien no se aprovecharía las mejoras en seguridad de los vehículos derivados de la introducción a la producción en masa de vehículos que cumplen con los últimos avances en materia de seguridad. El presente texto intenta alcanzar un equilibrio adecuado entre la mejora de la seguridad, con la implementación en los vehículos de los sistemas avanzados de seguridad, y las características específicas de la fabricación de vehículos en pequeñas cantidades.	
CONTENIDO Y ANALISIS JURIDICO		
Tipo de norma	Orden ministerial	
Estructura de la norma	La orden consta de una parte expositiva, cuatro artículos, dos disposiciones transitorias y una disposición final.	
Informes recabados	Consejo de Coordinación la Seguridad Industrial Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible Secretaría General Técnica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria y Turismo Consejo de Estado	
Trámite de audiencia		
ANALISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden de competencias	¿Cuál es el título competencial prevalente?	Este proyecto normativo se dicta al amparo del artículo 149.1.21ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de los vehículos a motor.
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general	No se prevén.
	En relación con la competencia	<div><input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia</div> <div><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia</div>

		<input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input checked="" type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas Cuantificación estimada <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma	<input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales <input type="checkbox"/> Implica un gasto: <input type="checkbox"/> Implica un ingreso:
Impacto género	La norma tiene un impacto por razón de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
Impacto cambio climático	La norma tiene un impacto por razón de cambio climático	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
Otros impactos considerados	PYME, Género, Infancia y adolescencia y familia.	
Otras consideraciones		

2. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA

Se elabora una memoria abreviada para el proyecto de orden ministerial de referencia, al considerar que el proyecto no tiene incidencia económica y que carece de impacto de género, introduciendo además modificaciones muy concretas en el anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos. Del mismo modo, se modifican los apéndices 5 de los anexos III y IV, y los anexos XI y XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, a fin de incluir consideraciones específicas para las homologaciones de serie corta nacional y homologación individual nacional para los nuevos requisitos introducidos a nivel europeo por el nuevo reglamento general de seguridad, Reglamento (UE) 2019/2144, así como avanzar en la digitalización de los procesos de matriculación, con la inclusión de la tarjeta electrónica para las tarjetas ITV de tipo A, AL, C, CL, D y DL.

Este real decreto ya ha sido objeto de múltiples actualizaciones por las Órdenes de 4 de febrero de 1988, 10 de abril y 24 de noviembre de 1989, 16 de julio de 1991, 24 de enero, 24 de julio y 29 de diciembre de 1992, 10 de junio y 15 de octubre de 1993, 22 de febrero de 1994, 9 de marzo de 1995, 24 de abril de 1996, 25 de abril y 9 de diciembre de 1997, 28 de julio de 1998, 17 de febrero y 14 de junio de 1999, 4 de febrero, 14 de julio y 27 de diciembre de 2000, 23 de julio de 2001, 25 de junio y 26 de diciembre de 2002, 8 de octubre de 2003, 10 de febrero y 23 de septiembre de 2004, 3 de octubre de 2005, 14 de febrero, 13 de junio y 30 de noviembre de 2006, 13 de marzo y 27 de septiembre de 2007, 5 de junio de 2008, 20 de marzo y 16 de octubre 2009, 26 de noviembre 2010, de 10 de mayo de 2012, 22 de octubre de 2013, 26 de junio y 26 de diciembre de 2014, 2 de junio de 2016, 18 de diciembre de 2017 y de 30 de abril de 2020, mediante las que se transpusieron directivas comunitarias y se incluyeron otras normas comunitarias de aplicación directa y los reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU), derivados del Acuerdo de Ginebra, acordados hasta la fecha de la última orden citada.

Por ello, se considera apropiada la realización de la memoria abreviada prevista en el artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo.

3. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

3.1. Motivación

Con posterioridad a la última actualización, publicada el 9 de mayo de 2020 complementada con la corrección de erratas publicada el 15 de mayo de 2020, han sido aprobados diversos Reglamentos (UE) del Parlamento Europeo y del Consejo, Reglamentos de la Comisión que desarrollan los mismos y Reglamentos de las Naciones Unidas. Es, por tanto, necesaria una nueva revisión del anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, así como, del apéndice 5 de los anexos III y IV y en el anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, para mantener alineados los requisitos para la homologación nacional con el avance técnico reflejado en los Reglamentos europeos y de las Naciones Unidas a la vez que se establece un marco específico para la homologación nacional de vehículos fabricados en pequeñas cantidades o de manera individual.

3.2. Objetivos y adecuación de la norma a los principios de buena regulación

La adecuación de la producción normativa europea a nuestro ordenamiento interno mediante este sistema de actualizaciones de los anexos del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, viene realizándose desde hace casi 30 años. Se han realizado más de 40 actualizaciones de los anexos y ha demostrado ser una herramienta de gran utilidad, muy operativa para el sector de fabricantes de vehículos y sus partes y piezas, garantizando así un marco reglamentario de homologación estable, integrado y claro que facilita su conocimiento y comprensión y la actuación de los operadores de acuerdo con el principio de seguridad jurídica.

En esta nueva actualización cabe destacar la inclusión del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) 78/2009, (CE) 79/2009 y (CE) 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) 631/2009, (UE) 406/2010, (UE) 672/2010, (UE) 1003/2010, (UE) 1005/2010, (UE) 1008/2010, (UE) 1009/2010, (UE) 19/2011, (UE) 109/2011, (UE) 458/2011, (UE) 65/2012, (UE) 130/2012, (UE) 347/2012, (UE) 351/2012, (UE) 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión.

El citado Reglamento, de aplicación para vehículos para el transporte de personas, mercancías, así como de sus remolques (categorías M, N y O) establece los requisitos de seguridad general de los vehículos. Es de aplicación desde el 6 de julio de 2022 e incluye nuevos requisitos que mejorarán sobremanera la seguridad de los ocupantes de los vehículos y del resto de usuarios de la vía, con especial atención a los usuarios vulnerables. Entre los nuevos sistemas de seguridad obligatorios en los vehículos se incluye, entre otros, el asistente inteligente de velocidad, la frenada de emergencia, el registrador de datos de incidencias o el sistema de emergencia de mantenimiento de carril. Conviene, no obstante y tal y como se establece en el propio reglamento, establecer condiciones específicas para los vehículos fabricados en pequeñas cantidades para tener en consideración la compatibilidad de los nuevos requisitos obligatorios con el ecosistema de producción de los vehículos y, en su caso, establecer fechas de aplicación diferidas que permitan reducir, toda vez que la tecnología específica sea ya de uso común y obligatorio en vehículos fabricados en grandes series, los costes adicionales derivados de la incorporación en el vehículo.

Adicionalmente, resulta necesario alinear los requisitos existentes a nivel nacional en materia de control de emisiones contaminantes y certificación de los valores de emisiones de dióxido de carbono, al haberse publicado desde la última actualización de los anexos del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, diversos reglamentos en materia de emisiones que modifican las condiciones existentes para los en condiciones reales de circulación y en laboratorio (ensayo WLTP), así como para los ensayos en laboratorio para vehículos ligeros o la certificación de las emisiones de CO₂ en vehículos pesados.

Por todo lo anterior, esta iniciativa normativa está justificada por una razón de interés general que es la de garantizar la seguridad de los vehículos, de los otros usuarios de las vías públicas y la protección del medio ambiente, teniendo a su vez en cuenta las singularidades del tejido productivo de la industria de fabricación de los vehículos. Son estos los fines perseguidos y ésta la mejor alternativa para su consecución, adecuando ésta actuación a los principios de necesidad y eficiencia. De acuerdo con el principio de proporcionalidad, este proyecto contiene la regulación imprescindible para adaptar la normativa en estas materias al progreso técnico y a la producción normativa de la Unión Europea.

El principio de transparencia regirá a lo largo de todo el procedimiento de elaboración de esta orden, dando conocimiento de la misma tanto en el trámite de consulta pública previa, como en el de

audiencia e información pública en la web del Ministerio de Industria y Turismo, para posibilitar a los potenciales destinatarios su participación activa en el citado procedimiento, y solicitando todos los informes que sean necesarios.

3.3. Alternativas

- a) No actualizar el Real Decreto.

La no actualización no se considera una acción razonable, pues el progreso técnico del sector es constante y los requisitos técnicos a nivel nacional deben mantenerse en línea, en la medida de lo posible, con aquellos armonizados a nivel europeo o internacional.

- b) No se aprecia mejor alternativa.

En el año 1988 se realizó la primera actualización. Consultado el sector en el año 2015, consideraron que el marco reglamentario de homologación quedaba claro y resultaba operativo, facilitando esta orden la aplicación normativa. Hay claramente una habituación del sector empresarial afectado a este modo de proceder.

4. TÍTULO COMPETENCIAL PREVALENTE

Esta orden actualiza el Anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, y adicionalmente y a fin de mantener la uniformidad en la regulación nacional, así como con la normativa de la UE en la materia, actualiza también el formato del apéndice 5 de los anexos III (categorías M y N) y IV (categoría O) y los anexos XI y XII, relativos a la tarjeta de inspección técnica de vehículos, del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio. Dicha orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. De acuerdo con la habilitación conferida por la disposición final primera del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, que faculta al Ministerio de Industria y Energía (hoy Ministerio de Industria y Turismo) para actualizar los Anexos.

5. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

5.1. Contenido

La orden proyectada consta de una parte expositiva, cuatro artículos, dos disposiciones transitorias, una disposición final y tres anexos. En el preámbulo se abordan las modificaciones contenidas en la orden.

El artículo primero plantea la sustitución del anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el anexo I de esta orden.

El artículo segundo incluye modificaciones en el Reglamento General Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 diciembre, a fin de considerar nuevas formas de movilidad urbana, estableciendo una clasificación y placas de matrícula diferenciadas para vehículos para vehículos de categoría L1e-B de baja potencia y velocidad máxima hasta 25 km/h, en línea con otras medidas para la extensión generalizada del calmado del tráfico en las vías urbanas. También incluye el artículo segundo modificaciones relativas al uso de neumáticos de invierno. Estas adaptaciones van en línea con los avances técnicos con respecto a la adherencia de los neumáticos y que se refleja en las últimas modificaciones del reglamento nº 117 de Naciones Unidas, en lo referente a las propiedades de

adherencia en condiciones de nieve extremas, donde por ya se contemplan ensayos reglados para la garantizar un nivel mínimo de prestaciones.

En línea con la modificación del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, el artículo tercero de la presente orden actualiza también, el apéndice 5 de los anexos III y IV y los anexos XI y XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. El apéndice 5 del anexo III, del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, contiene la lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en Serie Corta Nacional y Homologación Individual de vehículos de categorías M, N y se sustituye por el Anexo II de la presente orden. De forma análoga, el apéndice 5 del anexo IV, del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, hace lo propio para los vehículos de categoría O y queda sustituido por el anexo III de la presente orden. Los apartados tercero y cuarto del artículo tercero de la presente orden incluyen la modificación obligatoriedad de la tarjeta ITV electrónica para las tarjetas de tipo A, AI, C, CL, D y DL, en vehículos de categorías M, N y L, así como la eliminación del requisito de envío duplicado al Ministerio de Industria y Turismo de las tarjetas ITV electrónicas de los vehículos que se quieran matricular en España, toda vez que los operadores económicos ya están realizando una comunicación a un registro de la administración, el de la Dirección General de Tráfico.

El artículo cuarto incluye modificaciones en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos para adecuar los requisitos de capacitación de los inspectores a la realidad formativa actual y a paliar los problemas de contratación de inspectores reportados por los operadores y diversas comunidades autónomas.

Las disposiciones transitorias primera y segunda, establecen regímenes temporales para la adaptación a los nuevos requisitos de homologación de serie corta nacional y homologación individual, así como para la sustitución de las placas de matrícula en ciclomotores ligeros o microciclos.

La disposición final única indica la entrada en vigor de la Orden.

En el anexo I se enumeran las funciones objeto de homologación y las normas europeas de acuerdo con las cuales los fabricantes o representantes han de solicitar la homologación de sus productos, matizaciones referidas a los nuevos tipos que vayan a ser homologados y a las nuevas matriculaciones, y exenciones de algunos de los requisitos técnicos previstos en las funciones citadas. Por último, los anexos II y III recogen las modificaciones pertinentes del apéndice 5 del anexo III y del apéndice 5 del anexo IV, respectivamente, del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio. Estos son los que contienen la lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en Serie Corta Nacional y Homologación Individual de vehículos de categorías M, N, el primero de ellos y O, el último.

5.2. Análisis jurídico

El artículo 4.1 b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, atribuye a los Ministros el ejercicio de la potestad reglamentaria en las materias propias de su Departamento.

Con respecto a las modificaciones del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, la disposición final primera faculta al Ministerio de Industria y Energía, hoy Ministerio de Industria y Turismo, para modificar el anexo I, a fin de adaptarlo a las disposiciones de las directivas que puedan dictarse en el futuro y a los reglamentos derivados del Acuerdo de Ginebra.

Por tanto, puesto que se dicta en uso de la habilitación contenida en la disposición final primera del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, el rango de la disposición proyectada es el adecuado. De acuerdo con la habilitación conferida por la disposición final primera del citado real decreto, puesta en conexión con la potestad reglamentaria que en las materias propias de su departamento confiere a los Ministros el artículo 4.1.b) de la Ley del Gobierno, los anexos del real decreto pueden ser modificados mediante orden ministerial.

Las modificaciones mediante orden ministerial del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, y del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 diciembre, quedan amparadas por lo establecido en la disposición final sexta, disposición final segunda y disposición final tercera, respectivamente, de los citados reales decretos.

La presente disposición tendrá una vigencia indefinida, hasta que se derogue o modifique por otra de igual o superior rango, dado que su objeto se referencia a una realidad limitada temporalmente, sino que afecta de manera general a los requisitos técnicos que han de cumplir los vehículos para su puesta en el mercado, comercialización y matriculación.

Técnica de remisión normativa al derecho de la Unión Europea

Para la incorporación de las normas de la Unión Europea a nuestro ordenamiento jurídico se ha utilizado la técnica de transposición por remisión o referencia que, en nuestro caso, se articula mediante la cita de las mismas en el anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, enumerándose previamente en la parte expositiva del proyecto.

El dictamen del Consejo de Estado núm. 707/2013, que fue evacuado para la actualización de los anexos de la orden publicada en el BOE de 24 de octubre de 2013 (Orden IET/1951/2013, de 22 de octubre), y en el que se apoyó el dictamen 933/2014 que fue favorable a la aprobación de la actualización publicada en el BOE de 9 de enero de 2015 (Orden IET/2556/2014, de 26 de diciembre), expresa que dicha técnica excepcionalmente puede ser utilizada cuando sea imprescindible y por tanto el Consejo de Estado no se opone a la aprobación del proyecto en los términos planteados, lo que se reitera en el dictamen núm. 186/2016, previo a la aprobación de la actualización de los anexos mediante orden publicada en el BOE de 10 de junio de 2016 (Orden IET/904/2016, de 2 de junio). No obstante, el órgano consultivo recomendó trasladar el contenido de la versión consolidada de las directivas en vigor a disposiciones nacionales de carácter general.

Las novedades introducidas en este proyecto normativo derivan de reglamentos del Parlamento Europeo y del Consejo, así como de reglamentos delegados de la Comisión y reglamentos de ejecución de la Comisión, al igual que las que se publicaron en las tres órdenes precedentes: la Orden IET/904/2016, de 2 de junio, la Orden EIC/1337/2017, de 18 de diciembre, y la Orden ICT/397/2020, de 30 de abril. En el dictamen 574/2017, el Consejo de Estado afianza las consideraciones que se formularon en el dictamen número 186/2016, en cuanto que considera la técnica de remisión normativa adecuada para los reglamentos de la UE ya que la jurisprudencia europea es contraria a la reproducción de los reglamentos a través de normas nacionales.

Si bien los reglamentos de homologación de vehículos nuevos son de aplicación directa en los Estados Miembros y no requieren transposición, resulta necesaria la incorporación de los mismos a la reglamentación nacional, a fin de que sean de aplicación en aquellas actividades relacionadas con la homologación de tipo, pero no incluidas en la reglamentación de homologación armonizada, por ejemplo, transformaciones en vehículos matriculados y homologación de vehículos usados procedentes de otros países.

Del mismo modo, las modificaciones mediante orden ministerial del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, y del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 diciembre, quedan amparadas por lo establecido en la disposición final sexta, disposición final segunda y disposición final tercera, respectivamente, de los citados reales decretos. En el caso de la modificación del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, la habilitación para modificación es compartida con el Ministerio de Interior. La habilitación para la modificación del Reglamento General de Vehículos compete a los Ministerios de Interior, Industria y Turismo, Transición Ecológica y el Reto Demográfico y Transportes y Movilidad Sostenible, por lo que el proyecto será sometido a informe de dichos departamentos.

En la orden proyectada no se dispone la derogación de ninguna norma de nuestro ordenamiento interno.

5.3. Descripción de la tramitación

En cuanto a la tramitación, el 4 de enero de 2022 se obtuvo autorización de la Secretaria General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa para el inicio del procedimiento de elaboración de la orden de referencia.

De acuerdo con el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha procedido al trámite de consulta pública previa a la elaboración del proyecto, en la página Web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, en su apartado referente a Industria y PYME (Participación Públicas) y cuyo enlace es:

[Ministerio de Industria y Turismo / Industria y PyME - Participaciones Públicas](#)

La publicación tuvo lugar el 11 de enero de 2022, finalizando el plazo de recepción de observaciones el 28 de enero de 2022. Transcurrido dicho plazo y no habiéndose recibido respuestas se continuó con el procedimiento de elaboración del proyecto.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha llevado a cabo el trámite de audiencia e información pública. A estos efectos, con fecha 3 de julio de 2023 se publicó el texto junto con la versión correspondiente de la MAIN en el portal web del [Ministerio de Industria y Turismo](#), con fecha límite para recepción de observaciones 21 de agosto de 2023.

El informe de la valoración de las observaciones planteadas figura en el anexo I.

Con fecha 16 de febrero de 2024 se presenta el texto para conocimiento y observaciones de los miembros de la comisión permanente del Consejo de Coordinación de la Seguridad Industrial. Recibidas observaciones de las Comunidades Autónomas de Castilla la Mancha, Cataluña y Extremadura, bien propias o en su papel de representación del resto de las Comunidades. El informe de valoración de las mismas se encuentra en el anexo II de esta memoria.

Con fecha 21 de febrero de 2024 se solicita informe del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. El informe de valoración de observaciones figura en el anexo III.

Con fecha 24 de abril de 2024 se solicitan informes al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y al Ministerio del Interior. Recibidos informes el 28 de mayo, 17 de junio y 4 de septiembre, respectivamente, el informe de valoración de las observaciones consta en el anexo IV de esta memoria.

Con fecha xx de noviembre de 2024 se recibe Informe SGT Ministerio de Industria y Turismo. Las valoraciones

Con fecha xx de noviembre de 2024 se cursa solicitud de dictamen al Consejo de Estado. Recibido este con fecha xx de xxxxxx de 2024, el anexo IV contiene la valoración de las observaciones recibidas en el mismo.

6. ANÁLISIS DE IMPACTOS

6.1. Impacto económico y presupuestario

La modificación normativa que se tramita no tendrá impacto en los Presupuestos Generales del Estado, presupuestos de las Comunidades Autónomas o Entidades Locales y tampoco generará costes de personal.

En lo referente al uso de medios o servicios de la administración digital, no se aprecia un efecto económico o presupuestario significativo. Las modificaciones de los artículos primero, segundo y cuarto no suponen cambios en lo referente al uso de sistemas o procedimientos. Con respecto a la modificación de aspectos referentes a la tarjeta ITV y el paso del formato en papel al modo digital en el caso de la tarjeta ITV A, ya existe en la actualidad un canal establecido de comunicación entre el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico y las estaciones ITV, por el que estas comunican a dicho registro, en tiempo real, los resultados de inspección. La implementación de la tarjeta ITV A electrónica no precisa del desarrollo de nuevos sistemas de intercambio, más allá de los ya existentes.

Lo que se dispone en la orden proyectada no tiene incidencia económica para las Administraciones públicas, ya que no se generan tasas ni precios públicos, no hay pues ingresos. Tampoco implica gastos para las Administraciones.

No se derivan de la publicación de esta orden efectos económicos.

6.2. Impacto sobre la PYME

El estudio del impacto que la normativa tiene sobre las PYME es especialmente importante en España donde la Pequeña y Mediana Empresa representa el 99,8% del tejido empresarial español, siendo su contribución al Valor Añadido Bruto de aproximadamente el 56,3% y del 59,4% al empleo total, por lo que su actividad es crucial para determinar la marcha de la economía española.

Tal y como se ha señalado en el apartado de esta memoria relativo a la justificación de la memoria abreviada, la presente propuesta de orden vendría a hacer modificaciones muy concretas en el anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, consistentes en la actualización de los citados anexos, a fin de adaptarlos a la evolución producida por la publicación de nuevas normas tanto europeas, como derivadas de acuerdos a los que se adhiere la Unión Europea. Para ello se incorporan al citado proyecto actos reglamentarios referidos a la homologación de vehículos a motor, a sus piezas y equipos, actualizando así los actos de los anteriores anexos a los que sustituyen, a fin de contribuir al progreso técnico y a la adaptación evolutiva mencionada. No se incorporan novedades en los procedimientos administrativos aplicados, ni una mayor carga de tramitación para los agentes económicos, la aprobación de este proyecto no supondrá ningún impacto sobre las PYME.

6.3. Impacto por razón de género

La modificación no supondrá impacto de género ya que, no existiendo desigualdades de partida en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres en la materia regulada por la misma, no se prevé modificación alguna de esta situación. Por tanto, el impacto por razón de género es nulo.

6.4. Impacto en la infancia y en la adolescencia

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, en la redacción dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo no tiene impacto en la infancia y en la adolescencia, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas de productos y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

6.5. Impacto en la familia

De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, introducida por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo no tiene impacto en la familia, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas de productos y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

6.6. Impacto por razón de cambio climático

La disposición final quinta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, ha introducido este impacto y modificado el artículo 26.3 la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

La presente propuesta de orden vendría a hacer modificaciones muy concretas en el anexo I del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio y adicionalmente, en el apéndice 5 de los anexos III y IV y el anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, con el objeto de actualizar los citados anexos y adaptarlos a la evolución técnica producida por la publicación de nuevas normas tanto europeas, como derivadas de acuerdos a los que se adhiere la Unión Europea. Por tanto, según lo dispuesto, el presente proyecto normativo no presenta impacto por razón de cambio climático.

7. VALORACIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS

La nueva orden avanza en la implantación de la tarjeta ITV electrónica, obligatoria para tarjetas de tipo B emitidas por los fabricantes de vehículos de categorías M y N desde noviembre de 2015 y para tarjetas ITV de tipo BL emitidas por los fabricantes de vehículos de categoría L desde mayo de 2016. Se fija una fecha de obligatoriedad para la tarjeta ITV tipo A, emitidas por los órganos competentes de la administración: las estaciones ITV, así como las tarjetas tipo C y CL (vehículos incompletos) y D y DL (vehículos completados) de vehículos de categorías M (turismos), N (furgonetas) y L (motocicletas, triciclos y cuatriciclos).

La eliminación de las tarjetas ITV A en papel, supondrá la comunicación directa de la tarjeta desde la estación ITV al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. Además de la eliminación del riesgo de errores durante el proceso de digitalización de los datos que aparecen en la tarjeta ITV A en

papel para su introducción de forma manual en el registro, se elimina dicho proceso. A la hora de calcular la reducción de cargas, se asimila la presentación de la tarjeta ITV A en papel para matriculación a la presentación de una comunicación, con un coste unitario de 30 €.

En el caso de las tarjetas ITV C, CL, D y DL, no se elimina la emisión por parte del documento, pero la reducción de cargas derivada de la digitalización del mismo se estima en 28 €.

Según los datos del servicio de publicaciones del Ministerio de Industria y Turismo, el promedio de ventas de tarjetas ITV durante los años 2022-2023 es de 256 mil para tarjetas tipo A (A, AL, AR, AT, sin incluir la Hoja Adicional) y de 89 mil para el resto de tarjetas que serán ahora sustituidas por el formato electrónico (B, BL, C, CL, D, DL). Lo que supone un ahorro de:

$256\,000 \text{ tarjetas ITV/año} * 30 \text{ €/tarjeta ITV} + 89\,000 \text{ tarjetas ITV/año} * 28 \text{ €/tarjeta ITV} = \mathbf{10\,172\,000 \text{ €}}$

Por último, la eliminación del envío duplicado al registro electrónico del Ministerio de Industria y Turismo supone un ahorro unitario de 2 €, con una reducción total de un número que varía con el volumen de ventas de vehículos, pero que en los años 2022-2023 se ha situado en cifras de entre 1.2 y 1.4 millones envíos/año. Asumiendo una reducción de costes unitaria de 2 €/envío, se obtendría un ahorro entre **2.4 y 2.8 millones €/año**.

8. EVALUACIÓN EX POST

No es necesaria evaluación ex post de la eficacia, sostenibilidad y resultados de la norma, en el sentido del artículo 3.2 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa.

9. ANEXO I – Análisis de alegaciones recibidas en el trámite de audiencia

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
ANESDOR	I	4	<p>“Cascos protectores y viseras”</p> <p>“(1) Se permitirá la comercialización de cascos con la serie de enmiendas 05 hasta el 03/01/2027 03/01/2028 siempre que hayan sido introducidos por primera vez en el mercado de la Unión Europea antes del 03/01/2025 02/01/2025”</p>	<p>La justificación de los cambios propuestos es la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proponemos alargar un año más la fecha de cese de venta (hasta 2028) para no afectar a las tiendas finales de venta al cliente (en muchos casos PYMEs) permitiendo el tiempo suficiente para liberar el stock de cascos con homologación anterior ECE R22.05. - Sin embargo, proponemos un escenario más estricto respecto a las fechas límite de importación. Teniendo en cuenta que desde julio de 2023 ya no se puede fabricar/marcar cascos con la homologación R22.05 consideramos que dar un plazo de un año (hasta julio de 2024) es suficiente para transportar los últimos stocks fabricados, y de esta manera evitar posibles fraudes o fabricaciones más allá de esta fecha. 	Se acepta. Fecha obligatoriedad introducción en el mercado -> entrada en vigor	Sí
ANFAC	I	1	<p>1. En algunas de las materias, se indica el siguiente texto en el apartado “Observaciones” para NKS y homologación individual: “Si el número combinado de unidades del fabricante de todos los tipos de vehículos de las categorías M y N matriculados, comercializados o puestos en servicio anualmente en la Unión no es</p>		Se reformula la observación para un mejor entendimiento	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			<p>superior a 1500, no obligatorio en vehículos completados a partir de un vehículo de base que no cumple con el requisito ni para vehículos completos, siempre que no se deriven de un vehículo fabricado en grandes series". El fabricante nos traslada que les cuesta entender esta frase, pero que la interpretan del siguiente modo: "Si un carrocerero hace menos de 1500 vehículos al año en la UE de todas las marcas (tipos), en el caso de que le llegue un vehículo de base sin los sistemas de seguridad, no tendrá que instalarlos". ¿Sería así? A mí me surge también la duda.</p> <p>2. Para algunos de los sistemas de seguridad de la fase B del GSR, se indica como fecha para nuevos tipos 6 de julio de 2024 y fecha de nuevas matrículas 7 de julio de 2026. Esta sería la fase C del GSR. Entendemos que este aspecto es así porque se quiere aplazar 2 años la obligación del BSIS, MOIS, etc. en el caso de NKS e individual. De hecho, en la introducción de la Orden se establece lo siguiente: "El citado Reglamento (UE) 2019/2144, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, recalca la necesidad de evaluar la conveniencia de una aplicación diferida de</p>			

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			determinados requisitos técnicos para algunos vehículos que se fabrican en pequeñas cantidades. En ese sentido, la presente orden contempla fechas de aplicación diferidas para algunos requisitos técnicos, en homologación de series cortas nacionales y homologación individual nacional". ¿Sería así? ¿Se refieren al vehículo de base? ¿O únicamente al completado?			
ANSEMAT	I	2		<ul style="list-style-type: none"> • En la parte 2 (Vehículos agrícolas o forestales), en la columna 4 (Reglamentación a que se refiere Art. 4.3. (F) (M)) del anexo I se han eliminado casi todas las referencias a los Reglamentos NU que pueden utilizarse como alternativa a los de la columna 1, pero no todas ellas. o No sabemos el motivo. El único que se nos ocurre es que, en aras de simplificar el documento, y dado que los Reglamentos NU alternativos ya figuran en el anexo I de cada uno de los reglamentos, marco y delegados, que aparecen en la columna 1 (Materia objeto de Reglamentación (H) (D). Disposiciones europeas Art. 3.) de dicha tabla, resultaría redundante ponerlos. o Pero, en ese caso, entendemos que se habrían tenido que eliminar todos y no 	Se incluye explicación adicional en el preámbulo. Únicamente se añaden en la columna 4 las alternativas adicionales a las ya contempladas en la homologación de tipo UE que, por supuesto, pueden entenderse como válidas también para la homologación	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				<p>solo la mayoría, dejando algunos, como ha sido el caso.</p> <p>o Dado que el RD 2028/1986 lo utilizan distintos organismos, desde los Servicios Técnicos de Homologación a la hora de realizar homologaciones nacionales a los Servicios Técnicos de Reformas y las estaciones ITV al tramitar reformas en vehículos agrícolas, consideramos que debería incluirse una nota en esa columna 4 (Reglamentación a que se refiere Art. 4.3. (F) (M)) que indique expresamente que los Reglamentos NU que figuran en el anexo I del reglamento UE indicado en la columna 1 de la tabla para cada materia, pueden seguir utilizándose. De no ser así, creemos que puede acabar produciéndose algún problema.</p>	nacional.	
ANSEMAT	II			<ul style="list-style-type: none"> En la tabla del anexo II consideramos que se debería incluir el Reglamento UE 2015/504, relativo a la ejecución del Reglamento (UE) no 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos agrícolas y forestales, que anteriormente sí estaba en la tabla y es uno de los reglamentos que complementan al R (UE) 	Se incluye R(UE) 2015/504 en "Placas y marcado reglamentario"	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				167/2013.		
ASCATRAVI		PREÁMBULO	Disposición final primera. Modificación de los anexos III, IV y XII XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.	Error tipográfico que hace referencia al Anexo XII cuando se refiere al Anexo XI.	Corregido en el texto	<u>Sí</u>
ASCATRAVI	I	1 A21	Serie corta nacional y homologación individual nacional: Si el número combinado de unidades del fabricante de todos los tipos de vehículos de las categorías M y N matriculados, comercializados o puestos en servicio anualmente en la Unión no es superior a 1500, no obligatorio en vehículos completados a partir de un vehículo de base que no cumple con el requisito ni para vehículos completos, siempre que no se deriven de un vehículo fabricado en grandes series .	La condición de que el vehículo de base no debe cumplir con el acto reglamentario no es correcta. En segunda fase es necesario en algunos casos, eliminar sistemas o dispositivos de 1ª fase por ser incompatibles con la utilización de los vehículos.	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					demonstración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 A26	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 A27	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	<u>Sí</u>
ASCATRAVI	I	1 B5	Serie corta nacional y homologación individual nacional: Si el número	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			<p>combinado de unidades del fabricante de todos los tipos de vehículos de las categorías M y N matriculados, comercializados o puestos en servicio anualmente en la Unión no es superior a 1500, no obligatorio en vehículos completados a partir de un vehículo de base que no cumple con el requisito ni para vehículos completos, siempre que no se deriven de un vehículo fabricado en grandes series:</p> <p>(1) 6 de julio de 2024</p> <p>(2) 7 de julio de 2026</p>		(B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 B6	Idem B5	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 B7	Idem B5	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 C2	Idem B5	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 C3	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 C6	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 C7	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
ASCATRAVI	I	1 C8	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	<u>Sí</u>
ASCATRAVI	I	1 C9	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 C13	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 C14	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 D8	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 D18	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					demonstración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 E1	Idem B5	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 E2	Idem B5	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	<u>Sí</u>
ASCATRAVI	I	1 E3	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					(B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 E5	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 E8	Idem A21	Idem A21	Preparar nota adicional. Nota (B). Los vehículos especiales podrán aplicar las condiciones específicas recogidas en el 858, de manera	<u>Sí</u>

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					adicional a las establecidas en el 2028. Del mismo modo, si para un determinado AR, el apéndice de KS/IV recoge condiciones específicas de demostración del cumplimiento, serán de aplicación para las NKS/NIV	
ASCATRAVI	I	1 NOTAS	(M) En los casos en los que no se especifique versión de una reglamentación, se deberá entender que se refiere a la versión en vigor.	Sería interesante que la administración pusiera a disposición en la guía de reglamentación de una tabla con la Materia objeto de Reglamentación y sus versiones en vigor.	Valorar disponibilidad de recursos e incluir en guía si fuera posible.	No
ASEPA		PREÁMBULO	1ª.- En la disposición final primera indica que se modifican los anexos III, IV y XII	Creemos que donde dice Anexo XII debería decir anexo XI	Corregido en el texto	Sí
ASEPA	III	C11		Al final del Anexo III en la tabla de comentarios figura el "(9) Si está instalado"; pero parece que falta darlo	Notas (2), (4) y (6) cubren la casuística	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				aplicaciones a los numerosos Actos Reglamentarios que solo aplican cuando instalan		
ASEPA	III	D17		Al final del Anexo III en la tabla de comentarios figura el "(9) Si está instalado"; pero parece que falta darlo aplicaciones a los numerosos Actos Reglamentarios que solo aplican cuando instalan	Notas (2), (4) y (6) cubren la casuística	
ASEPA	III	E4		Al final del Anexo III en la tabla de comentarios figura el "(9) Si está instalado"; pero parece que falta darlo aplicaciones a los numerosos Actos Reglamentarios que solo aplican cuando instalan	Corregido. Se incluye texto de R(UE) 2019/2144 sobre vehículos de conducción automatizada	Sí
ASEPA	III	E6		Al final del Anexo III en la tabla de comentarios figura el "(9) Si está instalado"; pero parece que falta darlo aplicaciones a los numerosos Actos Reglamentarios que solo aplican cuando instalan	Corregido. Se incluye texto de R(UE) 2019/2144 sobre vehículos de conducción automatizada	Sí
ASEPA	III	E7		Al final del Anexo III en la tabla de comentarios figura el "(9) Si está instalado"; pero parece que falta darlo aplicaciones a los numerosos Actos Reglamentarios que solo aplican cuando instalan	Corregido. Se incluye texto de R(UE) 2019/2144 sobre vehículos de conducción automatizada	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
ASEPA	III	E8		Al final del Anexo III en la tabla de comentarios figura el "(9) Si está instalado"; pero parece que falta darlo aplicaciones a los numerosos Actos Reglamentarios que solo aplican cuando instalan	Corregido. Se incluye texto de R(UE) 2019/2144 sobre vehículos de conducción automatizada	Sí
ASEPA	III	E9		Al final del Anexo III en la tabla de comentarios figura el "(9) Si está instalado"; pero parece que falta darlo aplicaciones a los numerosos Actos Reglamentarios que solo aplican cuando instalan	Corregido. Se incluye texto de R(UE) 2019/2144 sobre vehículos de conducción automatizada	Sí
ASEPA	I	0		Creemos que es conveniente que la nota (2) de la columna observaciones de la fila 0 "Será aplicable a Homologación de Tipo Nacional de Series Cortas y H. Individual." vaya encabezada con una aclaración que lo vincule a la columna 4, , quedando así: ..." El Real Decreto 750/2010 será aplicable a Homologación de Tipo Nacional de Series Cortas y H. Individual.	Redundante	No
ASEPA	I	A16		Aunque la observación de la fila 16 ya estaba en anteriores 2028) , y teniendo en cuenta que esta inspección se refiere a la inspección periódica de las botellas de los vehículos en servicio, y no a requisitos para obtener una	Se modifica la redacción para clarificar que la acreditación como entidad de inspección	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				homologación individual o una NKS. estimamos que esta nota es muy adecuada para el manual de itv's (ya la tiene), pero podría conducir a confusiones su presencia aquí.	tipo A es para la recalificación periódica de las botellas GNC.	
ASEPA	I	A21		<p>Comentar que la cifra 1500, es un límite que pone el Rgto 2018/858 para las Series cortas de rango europeo, no para las nacionales, que tienen un valor local e inferior (250 unidades, , excepto O1 y O2 que son 500) . Por ello, en nuestra opinión, en el R. Decreto 2028 no se debe alusiones al límite 1500.</p> <p>Así mismo, para estar exentos de numerosos Actos Reglamentarios, parece que se ha condicionado a que el vehículo de base no lo incorpore, vetando los homologados en grandes series incorporando el sistema.</p> <p>Creemos conveniente replantear todo ello teniendo en cuenta la situación real constructiva actual, para hacer un encuadramiento claro de lo que procede pedir en cada caso, por lo que en el R. Decreto 2028 se debe prever que existen, diferentes situaciones, y hay que prever el procedimiento para eximir al vehículo completado de cierto dispositivo presente en el vehículo de base, si fuera incompatible con el vehículo completado.</p>	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				<p>Estamos de acuerdo en que hay que establecer excepciones (de hecho, el Rgto 2018/858 las tiene para las series cortas europeas <de momento M1 y N1> No es necesario que el vehículo completado esté” Exento por definición”, basta con dejar abiertos los procedimientos para eximir y permitir el desmontaje durante la fase de completado (por ejemplo, vía Informes H) ; Pero creemos que no es cuestión de establecer cláusulas o exigencias de condicionar la admisión de la ausencia del dispositivo a que el vehículo de base no lo incorpore, vetando los homologados en grandes series, .. En nuestra opinión, y teniendo en cuenta la situación constructiva actual, conviene hacer un encuadramiento de lo que procede pedir en cada caso por lo que en el R. Decreto 2028 se debe prever que existen, entre otras, las siguientes casuísticas:</p> <p>a) Vehículos completos de origen que disponen de Homologación Europea (independientes del R. Decreto 2028 salvo que se modifiquen)</p> <p>b) Vehículos completos de origen que</p>		

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				<p>obtienen en España su Homologación Local (NKS o individual)</p> <p>c) Vehículos completados, legalizados en España (NKS o Individual)</p> <p>A su vez, estos “c)” completados en España, su vehículo de base puede ser</p> <p>1) Vehículos incompletos de origen que disponen de Homologación Europea (independientes del R.Decreto 2028)</p> <p>2) Vehículos incompletos de origen que disponen de Homologación Española NKS (Según RD 750 & 2028)</p> <p>3) vehículos completos de Origen, “supercompletados en 2ª Fase” (Ambulancias, autocaravanas, ...)</p> <p>Por ello, el completado en España, legalizado localmente (RD 750 & 2028), serían situaciones “C-1”, “C-2, “C-3”</p> <p>La situación habitual es la “C-1”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lo normal es que el vehículo incompleto de base corresponda al grupo “1)” y que traiga los elementos de seguridad que le corresponden, incluidos los ADAS. • No obstante, existen situaciones particulares de incompatibilidad de ciertos sistemas “cámaras, sensores, ...” con el equipamiento montado en última fase (Ejemplo, ciertos vehículos de limpieza, recogida de basuras, etc), y no 		

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				<p>está garantizado que siempre pueda mantenerse el sistema de seguridad del vehículo de base. Necesario establecer una pauta para estos casos.</p> <p>Hay que prever como solucionar los problemas indicados en el punto anterior, sin que ello implique rechazar vehículos</p>		
ASEPA	I	A26		Idem A21	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	No
ASEPA	I	A27		Idem A21	La redacción	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	
ASEPA	I	B1		En esta tabla, para los puntos B1 y B2, se indica que no es aplicable para homologaciones nacionales (Serie corta o individual) en contradicción con lo indicado para estos puntos en la tabla de modificaciones del Anexo III del Real Decreto 750/2010	El requisito en RD750/2010 existe, con el nivel del cumplimiento del RD2028/86. En el futuro, si se decide incluir el requisito,	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					bastará con modificación del RD2028.	
ASEPA	I	B2		Idem B2	El requisito en RD750/2010 existe, con el nivel del cumplimiento del RD2028/86. En el futuro, si se decide incluir el requisito, bastará con modificación del RD2028.	No
ASEPA	I	B4		No vamos a hacer objeciones sobre las fechas indicadas, pero consideramos prudente que comprueben que no son erróneas, pues sería delicado corregirlas posteriormente. Resaltamos que en el Rgto 2019/2144, esta materia está asociada a “Grupo de fechas C” es decir: Nuevos tipos 07.07.2024; Nuevas matriculas 07.07.2026; aunque en el Rgto 2018/858 en el Cuadro 1 “Actos reguladores para la homologación de tipo UE de los vehículos de conducción manual fabricados en series cortas con arreglo al artículo 41 indica 2 años después, es decir, Nuevos tipos	La homologación nacional permite un plazo adicional a tipo UE y a KS UE	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				07.07.2026; Nuevas matriculas 07.07.2028. Aquí lo han puesto otros 2 años retrasado frente a lo previsto en el 2018/858.		
ASEPA	I	B5		<p>Comentar que la cifra 1500, es un límite que pone el Rgto 2018/858 para las Series cortas de rango europeo, no para las nacionales, que tienen un valor local e inferior (250 unidades, , excepto O1 y O2 que son 500) . Por ello, en nuestra opinión, en el R. Decreto 2028 no se debe alusiones al limite 1500.</p> <p>Así mismo, para estar exentos de numerosos Acto Reglamentarios, parece que se ha condicionado a que el vehículo de base no lo incorpore, vetando los homologados en grandes series incorporando el sistema.</p> <p>Creemos conveniente replantear todo ello teniendo en cuenta la situación real constructiva actual, para hacer un encuadramiento claro de lo que procede pedir en cada caso, por lo que en el R. Decreto 2028 se debe prever que existen, diferentes situaciones, y hay que prever el procedimiento para eximir al vehículo completado de cierto dispositivo presente en el vehículo de base, si fuera incompatible con el vehículo completado.</p>	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				<p>Estamos de acuerdo en que hay que establecer excepciones (de hecho, el Rgto 2018/858 las tiene para las series cortas europeas <de momento M1 y N1> No es necesario que el vehículo completado esté” Exento por definición”, basta con dejar abiertos los procedimientos para eximir y permitir el desmontaje durante la fase de completado (por ejemplo, vía Informes H) ; Pero creemos que no es cuestión de establecer cláusulas o exigencias de condicionar la admisión de la ausencia del dispositivo a que el vehículo de base no lo incorpore, vetando los homologados en grandes series, .. En nuestra opinión, y teniendo en cuenta la situación constructiva actual, conviene hacer un encuadramiento de lo que procede pedir en cada caso por lo que en el R. Decreto 2028 se debe prever que existen, entre otras, las siguientes casuísticas:</p> <p>a) Vehículos completos de origen que disponen de Homologación Europea (independientes del R. Decreto 2028 salvo que se modifiquen)</p> <p>b) Vehículos completos de origen que obtienen en España su Homologación Local (NKS o individual)</p>		

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				<p>c) Vehículos completados, legalizados en España (NKS o Individual)</p> <p>A su vez, estos “c)” completados en España, su vehículo de base puede ser</p> <p>1) Vehículos incompletos de origen que disponen de Homologación Europea (independientes del R.Decreto 2028)</p> <p>2) Vehículos incompletos de origen que disponen de Homologación Española NKS (Según RD 750 & 2028)</p> <p>3) vehículos completos de Origen, “supercompletados en 2ª Fase” (Ambulancias, autocaravanas, ...)</p> <p>Por ello, el completado en España, legalizado localmente (RD 750 & 2028), serían situaciones “C-1”, “C-2, “C-3”</p> <p>La situación habitual es la “C-1”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lo normal es que el vehículo incompleto de base corresponda al grupo “1)” y que traiga los elementos de seguridad que le corresponden, incluidos los ADAS. • No obstante, existen situaciones particulares de incompatibilidad de ciertos sistemas “cámaras, sensores, ...” con el equipamiento montado en última fase (Ejemplo, ciertos vehículos de limpieza, recogida de basuras, etc), y no está garantizado que siempre pueda mantenerse el sistema de seguridad del 		

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				<p>vehículo de base. Necesario establecer una pauta para estos casos. Hay que prever como solucionar los problemas indicados en el punto anterior, sin que ello implique rechazar vehículos</p> <p>Observación similar a la (β2). Resaltamos que en el Rgto 2019/2144, esta materia está asociada a “Grupo de fechas B” es decir: Nuevos tipos 06.07.2022; Nuevas matriculas 07.07.2024; Aquí lo han puesto 2 años retrasado frente a lo previsto en el 2019/2144. Tal vez sea correcto esta filosofía de 2 años de retraso respecto 2019/2144 en series cortas., pero les rogamos lo revisen.</p>		
ASEPA	I	B6		Idem B5	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	
ASEPA	I	B7		Idem B5	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					instalación.	
ASEPA	I	C2		Idem A21	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	No
ASEPA	I	C3		Idem A21	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	
ASEPA	I	C6		Idem A21	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	
ASEPA	I	C7		Idem A21	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	No
ASEPA	I	C8		Idem A21	La redacción	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	
ASEPA	I	C9		Idem A21	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	
ASEPA	I	C13		Idem A21	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
					completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	
ASEPA	I	C14		Idem A21	La redacción actual intenta reducir al mínimo los casos en los que, partiendo de un vehículo de base con cumplimiento del AR, el vehículo final que se matricule no disponga del avance de seguridad, a causa de un completado realizado sin respetar las condiciones de instalación.	No
BOE	I		<ul style="list-style-type: none"> Hay unas notas que están debajo de la tabla "4.- VARIOS" que parece que explican también el significado de algunos datos de 		Corregido en el texto: se incluyen las	

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			la tabla. Habría que confirmarlo pues, en tal caso, entendemos que las notas deberían repetirse al final de cada tabla.		notas en todos los apartados	
CIMALAB	III		<p>En aras a uniformizar los ítems del RD 750, se propone indicar el encabezado del grupo correspondiente, del siguiente modo:</p> <p>A SISTEMAS DE RETENCIÓN, ENSAYOS DE COLISIÓN, INTEGRIDAD DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE Y SEGURIDAD ELÉCTRICA DE ALTA TENSIÓN</p> <p>B USUARIOS VULNERABLES DE LA VÍA PÚBLICA, VISIÓN Y VISIBILIDAD</p> <p>C CHASIS, FRENADO, NEUMÁTICOS Y DIRECCIÓN DEL VEHÍCULO</p> <p>D INSTRUMENTOS DE A BORDO, SISTEMA ELÉCTRICO, LUCES DEL VEHÍCULO Y PROTECCIÓN FRENTE AL USO NO AUTORIZADO, INCLUIDOS CIBERATAQUES</p> <p>E CONDUCTA DEL CONDUCTOR Y CONDUCTA DEL SISTEMA</p> <p>F ESTRUCTURA GENERAL Y CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL VEHÍCULO</p> <p>G EFICACIA MEDIOAMBIENTAL Y</p>		Se modifica en el texto	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			EMISIONES H ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA AL VEHÍCULO Y ACTUALIZACIONES DE SOFTWARE			
CIMALAB	III		Idem III		Se modifica en el texto	Sí
CIMALAB	I	Observaciones	<p>Se propone modificar el texto "Serie corta nacional y homologación individual nacional: Si el número combinado de unidades del fabricante de todos los tipos de vehículos de las categorías M y N matriculados, comercializados o puestos en servicio anualmente en la Unión no es superior a 1500, no obligatorio en vehículos completados a partir de un vehículo de base que no cumple con el requisito ni para vehículos completos, siempre que no se deriven de un vehículo fabricado en grandes series:"</p> <p>Por el siguiente: Serie corta nacional: Si el número combinado de unidades del fabricante de todos los tipos de vehículos de las categorías M y N matriculados, comercializados o puestos en servicio anualmente en la Unión no es superior a 1500, no obligatorio en vehículos completados a partir de un vehículo de</p>	Para diferenciar ambos conceptos de homologación.	La cifra de 1500 refiere a la capacidad del fabricante para disponer de la tecnología y no tanto al número exacto de vehículos fabricados bajo un tipo. Se pretende diferenciar entre fabricantes "grandes", con mayores posibilidades de disponer de la tecnología y fabricantes "pequeños", que pueden	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			<p>base que no cumple con el requisito ni para vehículos completos, siempre que no se deriven de un vehículo fabricado en grandes series.</p> <p>Homologación individual nacional: no obligatorio en vehículos completados a partir de un vehículo de base que no cumple con el requisito ni para vehículos completos, siempre que no se deriven de un vehículo fabricado en grandes series.</p>		tener mayores problemas para disponer de tecnologías avanzadas de detección de usuarios vulnerables, ISA..... Todo ello es independiente de si la homologación es de serie corta nacional o de individual.	
CIMALAB	I	A26	En algunos Actos Reglamentarios se hace una llamada (1) que no se ve reflejada en las observaciones.		Se modifica en el texto	Sí
CIMALAB	I	A27	Idem A26		Se modifica en el texto	Sí
CIMALAB	I	C3	Idem A26		Se modifica en el texto	Sí
CIMALAB	I	C9	Idem A26	En línea con el Reglamento Marco se propone desarrollar la Materia objeto de Reglamentación	Se modifica en el texto	Sí
CIMALAB	I	H1	R(UE) 2018/858, artículos 61 a 66 y anexo X	En línea con el Reglamento Marco se propone desarrollar la Materia objeto de	Se modifica en el texto	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				Reglamentación		
CIMALAB	I	H2	R(UE) 2018/858, anexo IV Reglamento n° 156 de las Naciones Unidas (NU)		Se modifica en el texto	Sí
CIMALAB	II		Se detecta el siguiente error en la Pag 33 del documento (Sobra un cuatro) R(UE) 540/20144, de 16 de abril de 2014 Nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE.		Se modifica en el texto	Sí
DGT	PREÁMBULO	Disposición final primera	Tres. Se sustituye el apartado 1 y 2 del anexo XI «Modelo y especificaciones de las tarjetas de inspección técnica de vehículos (ITV)» por el siguiente: «1. Las Tarjetas ITV a que se refiere el artículo 12 de este real decreto serán de los siguientes tipos y podrán emitirse, a elección del emisor de la misma, en soporte en papel o en soporte electrónico. Salvo en los siguientes casos: para las tarjetas de inspección técnica tipo B para vehículos de categoría M o N, y tipo BL, deberán emitirse de forma obligatoria en soporte electrónico. A partir del 1 de enero de 2026, también deberán emitirse en soporte electrónico las Tarjetas ITV tipo A emitidas por las Estaciones ITV, las		Se modifica en el texto	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			<p>tarjetas tipo C emitidas por los fabricantes de vehículos base y las Tarjetas ITV tipo D emitidas por fabricantes de última fase relativas a vehículos de categoría M, N y L.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tipo A, AT, AR y AL: Que documentan vehículos completos o completados. - Tipo B, BT, BR y BL: Que documentan exclusivamente vehículos homologados de tipo completos. - Tipo C, CT, CR y CL: Que documentan vehículos incompletos. - Tipo D, DT, DR y DL: Que documentan exclusivamente vehículos homologados de tipo completados.» 			
DGT	PREÁMBULO	Disposición final primera	<p>«2. Las tarjetas ITV en soporte papel tendrán el formato y contenido de los apéndices de este anexo. La tarjeta ITV en soporte papel constará de un original (para el usuario) y dos copias para los servicios de industria de la provincia en la que se matricula el vehículo y para la Jefatura provincial de Tráfico. En el supuesto de los vehículos agrícolas, tendrán otra copia más para la Dirección General de Producción Agraria. En la copia destinada a la Jefatura provincial de Tráfico aparecerá, en el apartado de reformas en el vehículo, la diligencia de venta que tendrá el siguiente formato:</p> <p>D</p>		Se modifica en el texto	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			<p>DNI,</p> <p>En, a, de, de</p> <p>Firma y sello</p> <p>En caso de TIT emitidas en soporte electrónico, se garantizará el acceso al documento electrónico que requieran las autoridades competentes y se emitirá una copia en papel para el adquiriente del vehículo. El formato y el contenido, así como los medios de intercambio de los datos, se establecerán por resolución del Director General de Tráfico, y será coherente con los datos del certificado de conformidad en formato electrónico que se establece en el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/133 de la Comisión de 4 de febrero de 2021 y en sus posteriores modificaciones.»</p>			
DGT	PREÁMBULO	Disposición final primera	<p>Cuatro. Se sustituye el punto 1.6 del Anexo XII «Cumplimentación de tarjetas ITV» «1.6 Vehículos de motor y sus remolques, y máquinas autopropulsadas o remolcadas y vehículos agrícolas. Como norma general y dado que todos estos vehículos deben corresponder a tipos homologados, la expedición de las tarjetas ITV en formato papel, será realizada por el fabricante, según modelo correspondiente a cada categoría que figura en los apéndices</p>		Se modifica en el texto	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			<p>del anexo 11. Los impresos de tarjetas de ITV serán adquiridas por el fabricante en el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en número adecuado a cada caso y siempre que se cumpla lo previsto en la reglamentación vigente.</p> <p>Las tarjetas ITV que se expidan en soporte electrónico deberán contener, en función de su correspondiente categoría, los datos que se indican, por Resolución del Director General de Tráfico, según el anexo XI. Las especificaciones del fichero electrónico que contenga dichos datos serán las que determine la correspondiente norma de la Dirección General de Tráfico.</p> <p>Las tarjetas ITV que se expidan en soporte electrónico se presentarán por el fabricante en el registro telemático de la Dirección General de Tráfico, creado por la Resolución de 26 de agosto de 2007, de la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con el procedimiento que se establezca en disposición que regule la recepción y cancelación de las tarjetas ITV electrónicas en dicho registro.</p>			
GMR Homologaciones S.L.	I	Observaciones	La primera alegación viene respecto del Anexo I del documento, el cual sustituye al Anexo I del Real Decreto 2028/1986, quería trasladar las grandes dudas que nos		Incluir aclaración en preámbulo.	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			<p>asaltan respecto de la interpretación del texto añadido en la columna de observaciones de varios de los Actos Reglamentarios y que indica:</p> <p>Serie corta nacional y homologación individual nacional: Si el número combinado de unidades del fabricante de todos los tipos de vehículos de las categorías M y N matriculados, comercializados o puestos en servicio anualmente en la Unión no es superior a 1500, no obligatorio en vehículos completados a partir de un vehículo de base que no cumple con el requisito ni para vehículos completos, siempre que no se deriven de un vehículo fabricado en grandes series.</p> <p>Entiendo que esta frase deriva de los requisitos para considerar una serie corta europea del Sistema I según el Reglamento UE N° 2018/858, sin embargo, considero que es necesaria una redacción más concisa que no diera lugar a interpretaciones variadas.</p> <p>Analizando por las distintas partes de este texto vemos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Serie corta nacional y homologación 			

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			<p>individual nacional: Si el número combinado de unidades del fabricante de todos los tipos de vehículos de las categorías M y N matriculados, comercializados o puestos en servicio anualmente en la Unión no es superior a 1500.</p> <p>Condicionando la aplicación para homologaciones nacionales a los fabricantes de menos de 1500 unidades año, lo cual encaja por ejemplo con un carrocerero de segunda fase español que vende dentro del territorio de España. Aunque la lectura puede dar a entender que ese Acto Reglamentario solamente se aplica en estos casos, más que lo contrario, que entiendo que es lo que se pretende.</p> <ul style="list-style-type: none"> • no obligatorio en vehículos completados a partir de un vehículo de base que no cumple con el requisito ni para vehículos completos. <p>Esta frase creo que carece de sentido sintáctico respecto de la anterior, y da la sensación de que habla de algo distinto. Aun así podemos llegar a entender que es complementaria a la anterior, pero debería redactarse de una forma más clara.</p> <ul style="list-style-type: none"> • siempre que no se deriven de un vehículo 			

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			<p>fabricado en grandes series.</p> <p>Esta parte del texto es la más confusa:</p> <p>o ¿Qué se considera un vehículo fabricado en grandes series? ¿a partir de cuantas unidades se considera una gran serie? ¿o solamente se tiene en cuenta el tipo de homologación que tenga: europea / NKS?</p> <p>o ¿Qué quiere decir que un vehículo derive de otro?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En un completado podemos llegar a interpretar que se trata del vehículo de base, pero prácticamente todas las homologaciones completadas nacionales (sobre todo en vehículo industrial) se realizan sobre un vehículo que podríamos considerar que se fabrica en grandes series (al venderse en toda Europa mediante por lo general homologaciones europeas), por lo que esta condición no se cumpliría en prácticamente ningún caso ¿en qué vehículos se piensa cuando se trata de esta condición? • En un completo, entiendo que si es un vehículo fabricado desde cero no habría problema, pero en el caso de basarse en un modelo ya existente (y de venta internacional en grandes volúmenes), ¿también se aplicaría aunque el fabricante aporte TODOS los Actos Reglamentarios del vehículo sin tener en cuenta un 			

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			vehículo de base?			
GMR Homologaciones S.L.	I	Observaciones	<p>La segunda alegación tiene que ver con el decalaje en las fechas para nuevos tipos y nuevas matrículas, o su aplicación en diferido, para ciertos Actos Reglamentarios en comparación con las fechas indicadas en el Anexo II del Reglamento UE N° 2019/2144 (GSR2).</p> <p>En el caso de vehículos completados sobre vehículos de base con homologaciones europeas que se encuentren en fin de serie por alguno de estos Actos Reglamentarios, ¿volverá a poder tramitarse otro fin de serie a nivel nacional español cuando llegue la fecha para nuevas matrículas indicada en el RD 2028/86?</p>		Serán susceptibles de un fin de serie al finalizar el plazo ampliado para fabricación/matriculación de los vehículos.	No
GMR Homologaciones S.L.	I		Como tercera y última alegación, con la entrada en vigor de multitud de nuevos sistemas a incorporar en los vehículos nuevos en distintas fechas, y debido a la gran variedad de vehículos industriales que se fabrican en España y su carrozado, la industria vería necesario identificar de alguna forma, bien en el propio RD 2028/86 o en la Guía de Reglamentación de Homologaciones, las exenciones a las que podrían acogerse dependiendo del tipo de carrozado "especial" de que se trate, como por ejemplo: todos los		Especial + NKS, puede combinar condiciones específicas por ser NKS y condiciones específicas por ser especial. En el caso de aplicaciones específicas incompatibles con el uso, se	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			vehículos especiales (bomberos, ambulancias, blindados, fúnebres, grúas, etc.), basureros, basculantes, portavehículos, etc.		tratarán de forma específica por resolución.	

10. ANEXO II - *Análisis de observaciones del Consejo de Coordinación de la Seguridad Industrial*

ORGANISMO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
Castilla La Mancha	Nueva DG	<p>Modificación del apartado I. “Requisitos mínimos de competencia, adiestramiento y certificación de los inspectores”, punto 1 “Competencia” del Anexo VI del Real Decreto 920/2017:</p> <p>“Los candidatos a inspector deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>A) Tener titulación de Técnico en Electromecánica de Vehículos Automóviles, o titulaciones equivalentes, y, adicionalmente,</p> <p>B) poseer al menos un año de experiencia laboral documentada o una experiencia equivalente, como estudios o prácticas documentados, en los ámbitos cubiertos por dicha titulación. No obstante lo anterior, en caso de no poseer experiencia o que esta sea inferior a 6 meses, el proceso de adiestramiento inicial se incrementará en 40 horas.</p> <p>Asimismo, en el supuesto de poseer entre 6 meses y un año de experiencia, el proceso de adiestramiento inicial se incrementará en 20 horas.</p> <p>En caso de tener titulación de Técnico Superior de Automoción, o titulación equivalente, no será necesario poseer la mencionada experiencia previa”.</p>	En relación con el proyecto de orden por la que se modifican los anexos I y II del RD2028/86 para informe del Consejo de Coordinación de la Seguridad Industrial y estando la Comunidad de Castilla - La Mancha, como miembro de la permanente, se remite la petición recibida por las Comunidades Autónomas adjuntas, para que se incluya en el mencionado documento reglamentario.	Se incluye nueva Disposición Final	Sí
Cataluña		Modificación del apartado I. “Requisitos mínimos de competencia, adiestramiento	Contratación personal muy problemática para los operadores ITV	Se incluye nueva Disposición Final	Sí

ORGANISMO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
		<p>y certificación de los inspectores”, punto 1 “Competencia” del Anexo VI del Real Decreto 920/2017:</p> <p>“Los candidatos a inspector deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>A) Tener titulación de Técnico en Electromecánica de Vehículos Automóviles, o titulaciones equivalentes, y, adicionalmente,</p> <p>B) poseer al menos un año de experiencia laboral documentada o una experiencia equivalente, como estudios o prácticas documentados, en los ámbitos cubiertos por dicha titulación. No obstante lo anterior, en caso de no poseer experiencia o que esta sea inferior a 6 meses, el proceso de adiestramiento inicial se incrementará en 40 horas.</p> <p>Asimismo, en el supuesto de poseer entre 6 meses y un año de experiencia, el proceso de adiestramiento inicial se incrementará en 20 horas.</p> <p>En caso de tener titulación de Técnico Superior de Automoción, o titulación equivalente, no será necesario poseer la mencionada experiencia previa</p> <p>Entrada en vigor al día siguiente de su publicación.</p>	<p>con los requisitos actuales....</p> <p>Competencia suficiente de técnicos de grado medio, tal y como se venía actuando hasta la entrada en vigor del RD 920/2017.</p>		
Extremadura		Modificación del apartado I. “Requisitos mínimos de competencia, adiestramiento	Como miembro de la Comisión Permanente del Consejo de	Se incluye nueva Disposición Final	Sí

ORGANISMO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
		<p>y certificación de los inspectores”, punto 1 “Competencia” del Anexo VI del Real Decreto 920/2017:</p> <p>“Los candidatos a inspector deben cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>A) Tener titulación de Técnico en Electromecánica de Vehículos Automóviles, o titulaciones equivalentes, y, adicionalmente,</p> <p>B) poseer al menos un año de experiencia laboral documentada o una experiencia equivalente, como estudios o prácticas documentados, en los ámbitos cubiertos por dicha titulación. No obstante lo anterior, en caso de no poseer experiencia o que esta sea inferior a 6 meses, el proceso de adiestramiento inicial se incrementará en 40 horas. Asimismo, en el supuesto de poseer entre 6 meses y un año de experiencia, el proceso de adiestramiento inicial se incrementará en 20 horas.</p> <p>En caso de tener titulación de Técnico Superior de Automoción, o titulación equivalente, no será necesario poseer la mencionada experiencia previa</p> <p>Entrada en vigor al día siguiente de su publicación.</p>	<p>Coordinación de Seguridad Industrial, se eleva una propuesta relativa a la revisión de la orden de modificación del RD 2028 en cuanto a los anexos I y II la cual ha sido trasladada por la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Junta de Extremadura de la que dependen las ITV en esta Comunidad Autónoma, se presenta la siguiente propuesta:</p>		

11. ANEXO III – Análisis de observaciones del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
AECA ITV		Nueva DF	<p>RD 920/2017 - Anexo VI - I. Requisitos mínimos de competencia, adiestramiento y certificación de los inspectores:</p> <p><i>Disposición final segunda. Modificación del anexo VI del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos queda modificado en los siguientes términos:</i></p> <p><i>Uno. Se sustituye el punto 1. "Competencia" del apartado I. "Requisitos mínimos de competencia, adiestramiento y certificación de los inspectores" por el siguiente:</i></p> <p><i>"Los candidatos a inspector deben cumplir los siguientes requisitos:</i></p> <p><i>A) Tener titulación de Técnico en Electromecánica de Vehículos Automóviles, o titulaciones equivalentes, y, adicionalmente,</i></p> <p><i>B) poseer al menos un año de experiencia laboral documentada o una experiencia equivalente, como estudios o prácticas documentados, en los ámbitos cubiertos por dicha titulación.</i></p> <p><i>No obstante lo anterior, en caso de no poseer experiencia o que esta sea inferior a 6 meses, el proceso de adiestramiento inicial se incrementará en 40 horas. Asimismo, en el supuesto de poseer entre 6 meses y un año de experiencia, el proceso de adiestramiento inicial se incrementará en 20 horas. En caso de tener titulación de Técnico Superior de Automoción, o titulación equivalente, no será necesario poseer la mencionada experiencia previa".</i></p>	<p>* Función pública de la ITV y dificultad para cubrir inspectores que cumplan criterios actuales.</p> <p>* Compatibilidad requisitos establecidos en Directiva 2014/45 y áreas de conocimiento incluidas en la titulación de "Técnico en electromecánica de vehículos automóviles"</p>	Se incluye nueva DF2	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
AECA ITV			Tramitación por vía de urgencia	<p>*Repunte en las inspecciones en verano 2024, consecuencia de las perturbaciones causadas por el COVID-19, con baja ocupación de las estaciones en el período marzo-mayo, derivada del cierre de las mismas durante el citado período en 2020 y la disminución de las ventas de vehículos nuevos, que deberían pasar la primera inspección a los 4 años, en marzo-mayo 2024. La disminución de inspecciones durante marzo-mayo supondrá un aumento de la demanda en el período junio-septiembre.</p> <p>*Necesidad de contratación de nuevos inspectores para cubrir demanda prevista. Urgencia de la flexibilización de condiciones mínimas requeridas para los inspectores</p>	La modificación del RD 2028/1986 para su adaptación al progreso técnico es un proceso de actualización recurrente y periódico, que no reúne las condiciones necesarias para su tramitación por motivo de urgencia.	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
AECA ITV		DF2	Disposición final tercera. Entrada en vigor. Esta orden entrará en vigor el 2 de mayo de 2024"	<p>*Repunte en las inspecciones en verano 2024, consecuencia de las perturbaciones causadas por el COVID-19, con baja ocupación de las estaciones en el período marzo-mayo, derivada del cierre de las mismas durante el citado período en 2020 y la disminución de las ventas de vehículos nuevos, que deberían pasar la primera inspección a los 4 años, en marzo-mayo 2024. La disminución de inspecciones durante marzo-mayo supondrá un aumento de la demanda en el período junio-septiembre.</p> <p>*Necesidad de contratación de nuevos inspectores para cubrir demanda prevista. Urgencia de la flexibilización de condiciones mínimas requeridas para los inspectores</p>	Se modifica disposición final	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
CNTC		RD 443/01	<p>En inspecciones técnicas periódicas de vehículos de transporte escolar, según RD 443/2001, se solicita:</p> <p>"su revisión de forma que las inspecciones periódicas comprueben sólo aquellos aspectos funcionales sin que sea necesario recurrir a lo establecido como criterios de construcción que afectarían tanto al proceso de homologación, como a la inspección inicial de catalogación como escolar"</p>	<p>Todo ello con el objetivo de que las comprobaciones periódicas de vehículos sujetos al ámbito de aplicación del Real Decreto 443/2001 cumplan con el requisito de ser sencillas y rápidas, cuestión importante dado que el actual marco normativo supone tiempos de inspección incompatibles con el precepto de que una inspección técnica debe ser sencilla y rápida.</p> <p>El tiempo empleado hoy supera la hora y media para cada vehículo.</p> <p>El desarrollo normativo ha hecho que bastantes de las 31 características que exigen comprobación en las inspecciones periódicas para vehículos sujetos al ámbito de aplicación del Real Decreto 443/2001 estén ya cubiertas por el proceso de homologación</p>	<p>A valorar en grupo de trabajo de Manual de Inspecciones periódicas y modificaciones futuras del RD Transporte escolar.</p>	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
CNTC			Se solicita la inclusión en la nueva norma cuyo Proyecto se informa, de la obligación de los fabricantes de vehículos de la categoría M1 que quieran homologar un vehículo en España que, a la hora de presentar la documentación correspondiente, indiquen el lugar exacto de donde se debe tomar la señal taquimétrica para la instalación de aparatos taxímetros	Ello no habrá de requerir ninguna intervención en los vehículos, porque esa señal, la tienen todos los vehículos requiriéndose, simplemente, la indicación de dónde tomarla con todas las garantías del fabricante. Es sabido que la mayoría de los taxis portan un taxímetro homologado que se debe de instalar, cumpliendo una serie de normas muy exigentes siendo una de ellas la presentación de un esquema de instalación del aparato taxímetro que, posteriormente, se supervisará en las ITV, instalación en la que es requisito importante la conexión a la toma taquimétrica del vehículo. En la mayoría de los casos los instaladores no conocen el punto en donde se debe de conectar el taxímetro y aunque los fabricantes están obligados a facilitarla por la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero que regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, lo cierto es que sin negarse a cumplir tal obligación, ponen trabas injustificadas	No es posible añadir requisitos adicionales en homologación nacional de serie corta o individual, al tratarse de un ámbito armonizado. La gran mayoría de los vehículos que se utilizan como taxi disponen de homologación de tipo UE, concedida por España o por cualquiera de las otras 26 autoridades de homologación.	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				retrasando sin razón, durante meses la entrega de esta información y, en algunos casos, exigiendo por ella el pago de sumas de dinero desproporcionadas.		

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
MINT - DGT		DF1.3	<p>Tres. Se sustituye el apartado 1 y 2 del anexo XI «Modelo y especificaciones de las tarjetas de inspección técnica de vehículos (ITV)» por el siguiente: «1. Las Tarjetas ITV a que se refiere el artículo 12 de este real decreto serán de los siguientes tipos y podrán emitirse, a elección del emisor de la misma, en soporte en papel o en soporte electrónico. Salvo en los siguientes casos: para las tarjetas de inspección técnica tipo B para vehículos de categoría M o N, y tipo BL, deberán emitirse de forma obligatoria en soporte electrónico. A partir del 1 de enero de 2026, también deberán emitirse en soporte electrónico las Tarjetas ITV tipo A emitidas por las Estaciones ITV, las tarjetas ITV tipo B emitidas por los fabricantes de vehículos completados....</p>		Se modifica fecha para hacer coincidente con obligación eCoC según R(UE) 2018/858 -> 05/07/2026	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
MINT - DGT		DF1.4	<p>Cuatro. Se sustituye el punto 1.6 del Anexo XII «Cumplimentación de tarjetas ITV» «1.6 Vehículos de motor y sus remolques, y máquinas autopropulsadas o remolcadas y vehículos agrícolas. Como norma general y dado que todos estos vehículos deben corresponder a tipos homologados, la expedición de las tarjetas ITV en formato papel, será realizada por el fabricante, según modelo correspondiente a cada categoría que figura en los apéndices del anexo 11. Los impresos de tarjetas de ITV serán adquiridas por el fabricante en el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en número adecuado a cada caso y siempre que se cumpla lo previsto en la reglamentación vigente. Las tarjetas ITV que se expidan en soporte electrónico deberán contener, en función de su correspondiente categoría, los datos que se indican, por Resolución del director general de Tráfico, según el anexo XI. Las especificaciones del fichero electrónico que contenga dichos datos serán las que se determinen por la Dirección General de Tráfico. Las tarjetas ITV que se expidan en soporte electrónico se presentarán por el fabricante en el registro telemático de la Dirección General de Tráfico, creado por la Resolución de 26 de agosto de 2007, de la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con el procedimiento que se establezca en la disposición que regule la recepción y cancelación de las tarjetas ITV electrónicas en dicho registro. Los fabricantes de vehículos serán los responsables de mantener actualizado el registro de fichas ITV electrónicas de la DGT, cancelando las tarjetas</p>		Se incluye obligatoriedad cancelación de tarjetas no matriculadas.	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			de vehículos que finalmente no se comercialicen en España o modificando las fichas ITV que contengan errores y deban ser corregidas			

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
MINT - DGT		Nueva DF	<p>RD 2822/1998 - RGV. Modificación de los anexos II, VII y XVIII, y adición de un nuevo anexo XIX al Reglamento General de vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 diciembre.</p> <p>Uno. El Anexo II "Definiciones y categorías de los vehículos", apartado A, "Definiciones", del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, queda modificado incorporando una definición de "ciclomotor ligero o microciclo", con el siguiente texto: "Ciclomotor ligero o microciclo: Vehículo de dos ruedas, con motor eléctrico y una única plaza, definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1eB, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 25 km/h y con una potencia nominal máxima inferior o igual a 1,2 kW. Su masa en orden de marcha (MOM) no puede ser superior a los 55 kg".</p>		Se modifica también el RGV para incluir nuevos códigos por construcción 07 y 08, para ciclos de motor y ciclomotor ligero/microciclo	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
MINT - DGT		Nueva DF	<p>RD 2822/1998 - RGV. Modificación de los anexos II, VII y XVIII, y adición de un nuevo anexo XIX al Reglamento General de vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 diciembre.</p> <p>Dos. El Anexo VII "Neumáticos" queda modificado en sus apartados 2 "Profundidad mínima de dibujo" y 5 "Neumáticos especiales", que quedan redactados del siguiente modo:</p> <p>"2. Profundidad mínima de dibujo.</p> <p>Los neumáticos de los vehículos comprendidos en las categorías M1, N1, O1 y O2 deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodadura que, como mínimo, debe ser de 1,6 mm.</p> <p>Los neumáticos de los vehículos comprendidos en las categorías M2, M3, N2 y N3, O3 y O4 deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodadura que, como mínimo, debe ser de 1,0 mm.</p> <p>Deberá entenderse como ranuras principales las ranuras anchas situadas en la zona central de la banda de rodadura que cubre cerca de las tres cuartas partes de la anchura de dicha banda.</p> <p>Quedan excluidos del ámbito de aplicación del apartado anterior los vehículos históricos equipados originalmente con neumáticos o cubiertas de otros tipos que cuando eran nuevos tenían ranuras de una profundidad inferior a 1,6 mm,</p>		<p>Aceptado, con modificaciones.</p> <p>Homologación según Reglamento 117.</p> <p>Neumático de nieve para uso en condiciones de nieve extrema y/o para uso profesional fuera de carretera (Professional off-road POR). Requisito 1 mm alineado con lo ya exigido en países de nuestro entorno como Francia.</p>	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
			<p>siempre que dichos vehículos estén equipados con los citados neumáticos, que se utilicen en condiciones excepcionales y que no se utilicen nunca o casi nunca en la vía pública.”</p> <p>“5. Neumáticos especiales. Se entiende como neumáticos especiales aquellos neumáticos certificados para invierno y que van identificados en el costado con el marcado M+S conjuntamente con el pictograma 3PMSF (montaña con un copo de nieve). Este tipo de neumáticos deberá tener una capacidad de velocidad igual o superior a la velocidad máxima prevista para el vehículo, o bien no inferior a 160 Km/h si la velocidad máxima del vehículo es superior a ésta. Si el código de velocidad del neumático es inferior al indicado en la ficha técnica del vehículo, se deberá recordar la velocidad límite al conductor en un lugar visible en el interior del vehículo. En el caso de los vehículos de MMA \leq 3.500 kg que equipen neumáticos certificados de invierno deberán disponerse los mismos en todos sus ejes. Para los vehículos con MMA > 3.500 kg que equipen neumáticos certificados de invierno, deberán disponerse los mismos en los ejes de tracción permanente y en los ejes delanteros direccionales.”</p>			

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
MINT - DGT		Nueva DF	<p>Tres. El Anexo XVIII “Placas de Matrícula”, apartado I. A) “matrícula ordinaria”, queda modificado incorporando una letra e), con el siguiente texto:</p> <p>“e) Ciclomotor ligero o microciclo:</p> <p>El fondo de las placas será retrorreflectante de color verde. Los caracteres estampados en relieve irán pintados en color blanco. En las placas de matrícula se inscribirán tres grupos de caracteres constituidos por la letra CL, un número de cuatro cifras, que irá desde el 0000 al 9999, y tres letras, empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales, con lo que se evitan palabras malsonantes o acrósticos especialmente significados, así como las letras Ñ y Q, por ser fácil su confusión con la letra N y el número 0, respectivamente, y las letras CH y LL, por incompatibilidad con el diseño de las placas de matrícula que no admitiría la consignación de cuatro caracteres en el último grupo.</p> <p>Las dimensiones y especificaciones de las placas y sus caracteres serán idénticos a las placas de los ciclomotores.”</p>		Se modifica también el cuadro 1 de la parte IV: "Dimensiones y especificaciones de las placas y sus caracteres"	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
ANFAC	I	1 - Todos	Columna 5: "...No obstante, esto no aplicará si el vehículo completo se deriva de un vehículo fabricado en grandes series o si el vehículo de base en procedimiento de homologación multifásica ya cumple con el requisito."	entendemos, de un primer análisis, que se refiere a que los vehículos completos fabricados en grandes series, a los que luego se les hace una homologación individual o una NKS nacional, deben cumplir con los requisitos del Reglamento (UE) 2019/2144. Asimismo, los vehículos de base incompletos que vayan a completarse, pero que ya cumplan con el ítem regulatorio en su primera fase, deberán cumplir también con los requisitos del R(UE) 2019/2144. Sobre la base de lo anterior, si bien entendemos que esta redacción quiere garantizar que un fabricante de segunda fase debe respetar, en la fase de completado los sistemas equipados en los vehículos de base en procedimiento de homologación multifásica que ya cumplen, se podría dar el caso contrario, esto es, que un fabricante del vehículo incompleto pudiera prescindir de la obligación de algún ítem del Reglamento (UE) 2019/2144 (ej. no equipa sistema de advertencia	Correcto. Si el vehículo de base no cumple con el requisito, no será necesario el cumplimiento en el vehículo completado por NKS u homologación individual nacional.	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
				de somnolencia). En este caso, aunque entendemos que serían casos muy aislados, ¿quedaría el vehículo en fase de completado exento de dicho requisito en caso de ir por NKS nacional o individual nacional? Entendemos que sí.		
ANFAC	I	B7	Título: "Detector de marcha atrás. Sistema de información en movimiento para la detección de peatones y ciclistas (MOIS)" no se corresponde con R(UE) 2017/1151		Se corrige erro y se elimina "...sistema de información..." en Anexos I (2028) y III (750)	Sí
ANFAC	I	Nota (B)	(B) Los vehículos.....Del mismo modo, si para un AR, los Apéndices 1 y dos de la Parte I del Anexo II del R(UE) 2018/858...		Corregido	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
ANFAC		DF1.3	Tres. Se sustituye el apartado 1 y 2 del anexo XI «Modelo y especificaciones de las tarjetas de inspección técnica de vehículos (ITV)» por el siguiente: "Las Tarjetas ITV a que se refiere..... A partir del 5 de julio de 2026 1 de julio de 2026 , también deberán emitirse en soporte electrónico...	<p>No entendemos por qué la fecha de aplicación del procedimiento electrónico inicia el 1 de julio de 2026, cuando la obligación que se establece en el artículo 37 del Reglamento (UE) 2018/858 establece que la fecha de obligatoriedad para emitir por parte del fabricante el certificado de conformidad electrónico será el 5 de julio de 2026, con un decalaje de 4 días entre un requisito y el otro. Hablamos de dos marcos reglamentarios distintos: uno nacional y el otro europeo, pero <u>quizás tendría más sentido alinear ambos requisitos en una misma fecha.</u></p> <p>Asimismo, se consideraría favorable poder establecer un <u>período de adhesión voluntaria antes de la fecha de obligatoriedad</u> para permitir que los agentes que estén involucrados en el proceso y puedan enviar las tarjetas en formato electrónico lo puedan hacer antes.</p>	<p>El texto actual permite el envío voluntario con anterioridad a la fecha obligatoria.</p> <p>Se modifica fecha para alinear con requisitos de eCoC</p>	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
ANFAC		DF1.3	"En el caso de tarjetas ITV en soporte electrónico para las categorías de vehículos M, N y O, se garantizará el acceso al documento electrónico que requieran las autoridades competentes y se emitirá una copia en papel para el adquiriente del vehículo. El formato y el contenido, así como los medios de intercambio de los datos, se establecerán por resolución del Director General de Tráfico, y será coherente con los datos del certificado de conformidad en formato electrónico que se establece en el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/133 de la Comisión, de 4 de febrero de 2021 y en sus posteriores modificaciones."	El Reglamento de Ejecución (UE) 2021/133 solo aplica a las categorías M, N y O, y según indica este párrafo, que está detrás del punto 2 del apartado 3, implicaría que el formato y contenido aplicaría también a los datos de las Tarjetas de otras categorías, y no puede ser porque en otras categorías hay campos que no están incluidos en el formato de M, N y O	Formato en línea con R(UE) 2021/133 únicamente para MNO. En el resto, campos abiertos y sujetos a futura alineación con reglamentación europea, si fuera el caso. Se modifica el texto para atender observación.	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
ANFAC		DF1.4	<p>Observación sobre la modificación del apartado 1.6:</p> <p>"1.6 Vehículos de motor y sus remolques,</p> <p>....de acuerdo con el procedimiento que se establezca en disposición que regule la recepción y cancelación de las tarjetas ITV electrónicas en dicho registro"</p>	<p>De acuerdo con eliminación envío a M.Industria.</p> <p>Sin embargo, consideramos importante <u>que se sigan manteniendo las mismas validaciones actuales de los campos y permisos de los firmantes que hace el Ministerio de Industria</u>, y también el control en la <u>gestión de rangos de números de serie de la tarjeta</u>, para que la adaptación de los sistemas de los fabricantes sea lo más sencilla y rápida:</p> <p>N° de serie: La validación del n° de serie es importante para que el Ministerio de Industria pueda dar conformidad a las contraseñas y extensiones de homologación comunicadas a través de ETAES.</p> <p>Nombre de Fabricante y Firmante: La validación de firmante y nombre de fabricante son obligatorios por Real Decreto 750/2010 Capítulo II, artículo 4, punto 1.b.</p>	La obtención de n° de serie de tarjeta eITV y el registro de firmantes se mantendrá sin modificaciones.	Sí

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
MINT - SGT	II		No existe habilitación para modificar el Anexo II del RD 2028/1986 por orden ministerial	A través de este proyecto de orden se reforman, por una parte, el anexo I para el que existe la habilitación expresa reseñada para hacerlo por una orden del titular del Ministro de Industria y Turismo, y, por otra, el anexo II para el que, en principio, no se encuentra habilitación para su modificación por una norma con rango de orden, ya que la referida disposición final primera del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sólo se refiere al anexo I.	No se acepta. El RD 2028/1986 ha sido modificado en sus anexos I y II en repetidas ocasiones, entendiéndose hasta el momento que, el anexo II no introduce requisitos, sino que se limita a nombrar de manera completa la referencia de las regulaciones europeas que aparecen en el Anexo I.	No

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	JUSTIFICACIÓN	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
MINT - SGT	II		<p>2° A través de la disposición final primera de este proyecto se modifican los anexos III, IV, XI y XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.</p> <p>La habilitación para la reforma de dichos anexos mediante orden del Ministro de Industria y Turismo se encuentra recogida en la disposición final segunda del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, si bien para la modificación de los anexos XI y XII se exige el previo informe de este Departamento, que deberá solicitarse durante su tramitación administrativa por el cauce de esta Secretaría General Técnica</p>		Se incluye informe SGT en el flujo de tramitación en la MAIN	Sí

12. ANEXO IV - Análisis de observaciones de Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y Ministerio del Interior

ORGANISMO	ANEXO	APARTADO	TEXTO AUDIENCIA	COMENTARIOS MINCOTUR	ACEPTADO (SÍ/NO)
MITERD		MAIN	MITERD indica errores detectados y propuestas para mejora de la redacción en MAIN: - Inclusión impacto por razón del cambio climático en resumen ejecutivo de MAIN. - Eliminación mención "eficiencia energética" por coherencia con denominación en Ley 50/1997, Art. 26.6 h) - Coherencia contenido norma en todos los apartados de MAIN: 4 artículos, 2 disposiciones transitorias, 1 disposición final	Se modifica MAIN según sugerido MITERD	Sí
MITMOS		Preámbulo	Se propone incluir en la parte expositiva los siguientes aspectos: - Justificación principios de buena regulación - De acuerdo con DTN13, los aspectos más relevantes de la tramitación - Mención a la habilitación normativa - Coherencia párrafo referente a la capacitación inspectores en ITV - Coherencia mención "neumáticos uso en condiciones nieve extrema"	Se modifica texto de la norma, según propuesta MITMOS.	Sí
MITMOS		Art. 3.4	Mejora redacción: <i>"Cuatro. Se sustituye el punto 1.6 del Anexo XII «Cumplimentación de tarjetas ITV» por el siguiente texto:"</i>	Se modifica texto de la norma, según propuesta MITMOS.	Sí
MITMOS		Art. 4	Incluir título "1.Competencia" en el nuevo texto que sustituye al anterior.	Se modifica texto de la norma, según propuesta MITMOS.	Sí
MITMOS		DT2	Mejora del texto. Referencia a precepto afectado	Nueva redacción para indicar que la DT2 afecta a	Sí

			por la DT2	la obligación placas de matrícula fondo verde/caracteres blanco.	
MITMOS		Varios	Adaptación varios aspectos a las DTN: - DTN54. Numeración articulado "Artículo primero...." - DTN56. Sangrado - DTN60. Orden de las modificaciones - DTN80. Primera cita y posteriores. Orden de 30 de abril y Reglamento General de Vehículos	Se modifica el texto en línea con las sugerencias MITMOS	Sí
MITMOS		Preámbulo		Se modifica el texto en línea con las sugerencias MITMOS	Sí
MITMOS		MAIN	Mediante el artículo 3 del texto normativo se modifica el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, en materia de requisitos mínimos de competencia respecto a los inspectores de vehículos. Se proponer valorar si es necesario incluir una evaluación de la proporcionalidad de acuerdo con los criterios del Real Decreto 472/2021, de 29 de junio, por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2018/958, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, relativa al test de proporcionalidad.	El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, transpone al ordenamiento jurídico español lo establecido en la Directiva 2014/45/UE. La propia directiva, con objeto de garantizar que los vehículos matriculados en todo el territorio de la unión reúnen las condiciones técnicas adecuadas para garantizar su circulación en condiciones de seguridad establece la obligatoriedad de la inspección técnica periódica. En los anexos del texto regulatorio se enumeran no solo los elementos, componentes y sistemas del vehículo sujetos a prueba, así como el método de ensayo o verificación y los criterios de aceptación, sino también requisitos específicos de los centros de inspección, en lo referente a las instalaciones y equipos de inspección y la capacitación mínima, en términos de formación y experiencia, que deben tener los inspectores. Los requisitos de competencia y formación de los inspectores se regulan en el	No

				<p>artículo 13 y así como en el anexo IV.</p> <p>Los requisitos establecidos en la Directiva 2014/45/UE constituyen una lista exhaustiva de las competencias requeridas para el ejercicio de la actividad de inspección técnica de vehículos, no existiendo diferentes alternativas regulatorias para la trasposición de los mismos por parte de los Estados Miembros. Por tanto, según el artículo 2, apartado 2, el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, así como sus modificaciones, no estarían dentro del ámbito de aplicación de la Directiva 2018/958, de 28 de junio de 2018, relativa al test de proporcionalidad antes de adoptar nuevas regulaciones de profesiones.</p>	
MITMOS		MAIN	Se propone incluir, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, una referencia a la vigencia indefinida o temporal de la norma	Se incluye referencia a la vigencia dentro del apartado 5.2 Análisis Jurídico de la MAIN.	Sí
MITMOS		MAIN	Error descripción contenido proyecto de orden	Misma apreciación que MITERD. Modificado	Sí
MITMOS		MAIN	Evaluar necesidad de comunicación según establecido en Reglamento (UE) 2015/535	No procede. El texto incorpora a los requisitos nacionales en ámbitos no armonizados (serie corta nacional, homologación individual nacional, en vehículos nuevos, así como modificaciones en vehículos matriculados) requisitos técnicos que ya son de aplicación obligatoria y de manera armonizada en la Unión, según Reglamento (UE) 2018/858.	No
MITMOS		MAIN	Se proponer valorar, dentro del apartado 6. Análisis de impactos, si el proyecto implica un desarrollo o uso de los medios y servicios de la Administración digital, que pueda presentar un impacto para la ciudadanía o para la Administración (de acuerdo con lo establecido en	Se incluye referencia en MAIN a la afección en materia presupuestaria en relación con el uso de los medios y servicios de la administración digital.	Sí

			el artículo 2, 1.d) 2º del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo)		
MINT		Art. 1	Habilitación normativa en RD 2028/1986 - DF1 únicamente habilita para la modificación mediante orden ministerial del Anexo I. <i>"Como la habilitación para modificar un anexo de un reglamento por una orden es excepcional y debe tener consecuentemente un sentido restrictivo (en este caso limitada al anexo I), se sugiere que se espere hasta el momento en que deba reformarse el real decreto en cuestión, incluido el anexo II, por una norma reglamentaria suficiente al respecto (real decreto), para introducir estos cambios y mientras se interprete el anexo II a la luz de los cambios introducidos en el anexo I.</i>	Se modifica el artículo primero, eliminando la referencia al anexo II del RD 2028/86. Se elimina el anexo II de la orden.	Sí
MINT			La disposición final tercera del Reglamento General de Vehículos faculta a la persona titular de los Ministerios de Industria y Turismo y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, así como de este Departamento, para modificar mediante orden los anexos de dicho Reglamento. A través de este proyecto se modifican los anexos II, VII y XVIII del Reglamento General de Vehículos, por lo que el titular de este Ministerio debería ser coproponente del mismo, con el correspondiente reflejo en la fórmula promulgatoria	Se sustituye la fórmula promulgatoria por: <i>"En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Turismo, la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Ministro del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo"</i>	Sí