

ACTUALIZACIONES NORMATIVAS DE TRÁFICO

Nacho Pérez

Policía Local de Olivares (Sevilla)

Para cualquier sugerencia: nacho4107@gmail.com

Con la intención fundamental de mejorar la circulación vial y a efectos de disminuir la siniestralidad y evitar accidentes que en algún modo puedan ser contemplados de modo preventivo, la normativa referente a la Seguridad Vial sufre constantes modificaciones para adaptarse a las necesidades que se presentan de manera lo más inmediata posible al ser detectados nuevos factores de riesgo que de un modo u otro afectan a este sector.

La movilidad de las personas evoluciona de forma constante, por lo que las normas que regulan la circulación de las mismas tienen que ir también acompañándose a sus nuevas necesidades y demandas. En particular, en los últimos años, una de las grandes transformaciones que ha vivido el país ha sido la de las ciudades y pueblos en los que vivimos, y, por lo que respecta a la movilidad urbana, hay un aspecto esencial que se constata, y es que se ha dado un importante protagonismo a los peatones y a las bicicletas, lo cual ha configurado un nuevo concepto de ciudad más sostenible y más cómoda.

La pérdida de protagonismo del vehículo a motor y, por el contrario, el auge

de otros medios para desplazarse, es un cambio cultural importante que es necesario también trasladar a la norma, con objeto de dotar a los usuarios de las vías de la necesaria seguridad jurídica.

Las últimas actualizaciones de normativa vigentes que han sido realizadas este año son básicamente las que a continuación se detallan y que han sido divulgadas en todos los medios para su general conocimiento y cumplimiento.

1. Detectores de radar: Prohibición de utilizar detectores de radares o cinemómetros (200 euros de multa y 3 puntos de pérdida en el carné de conducir). Eso sí, estará permitido circular con navegadores que avisan de la presencia de radares. La ley explica que "no parece lógico que coexistan conductores que respetan los límites de velocidad junto a otros que disponen de mecanismos que les pueden permitir eludirlos".

Así, la ley queda redactada: "Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha

finalidad. Asimismo, se prohíbe utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros. Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico".

2. Niños: según explica la ley, la legislación europea ha incrementado progresivamente los niveles de exigencia, tanto en el uso de los sistemas de seguridad como en la instalación. Por eso, se ha estimado que lo más adecuado es recoger en la ley una referencia "abierta a los criterios de edad o de talla" de manera que posteriormente el Reglamento General de Circulación pueda concretar los supuestos "en función de los continuos avances de seguridad que se vayan incorporando".

Así, la redacción de la ley señala que "se podrá prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla, en los términos que se establezcan reglamentariamente". Según ha trascendido, se prohibirá que los niños de menos de 1,35 metros de altura vayan en los asientos delanteros, salvo que todos los traseros estén ocupados. Los agentes podrán inmovilizar el vehículo si el menor no va en su asiento de retención infantil.

3. Ciclistas: la nueva ley obliga al uso del casco a los ciclistas en dos casos: uno, ya previsto actualmente, para todos los ciclistas en vías interurbanas. El otro, que se introduce, para menores de 16 años que siempre deberán llevarlo (con independencia del lugar por donde lo haga).

Así, la nueva redacción del apartado 1 del artículo 46 cita que "los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los supuestos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen, siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen en vías interurbanas".

Los agentes no podrán inmovilizar la bicicleta a quienes incumplan este requisito. Los ciclistas podrán circular por



debajo de la velocidad mínima establecida, fijada en el 50% del límite máximo.

4. Velocidad: el anexo IV se actualiza, de forma que "se amplían los tramos sancionadores y de detracción de puntos cubriendo posibles modificaciones en las velocidades máximas, tanto en límites inferiores como superiores".

Aunque en el texto tramitado no se especifica cómo se fijarán estos límites y se remite al Reglamento General de Circulación posterior, se prevé que haya un aumento puntual del límite a 130 km/h en autopistas y autovías. que desarrolle esta ley. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados, según indica el proyecto de ley del Gobierno.

Así, el citado anexo IV que incluye el cuadro de velocidades y tipología de faltas, "se incorpora una primera columna anterior al límite de velocidad de 30 y una última columna a continuación de la correspondiente al límite de velocidad de 120". Se prevén zonas 20 y 30 para que las ciudades permitan reducir la velocidad de vehículos motorizados a un máximo de 20 y 30 km/h

Asimismo, se prevé que en las carreteras convencionales la velocidad máxima será de 90 km/h (o 70 km/h, en función de la anchura del carril, no del arcén, como hasta ahora).

5. Los agentes que regulan la circulación podrán multar sin necesidad de parar al conductor, cuando el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia y control del tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo.

6. **Pagar multas:** se amplía a 20 días el plazo para pagar multas con el 50% de descuento

7. **Conductores extranjeros:** La ley incluye cambios para los conductores extranjeros, ya que los que residan o tengan un establecimiento en España estarán obligados a matricular definitivamente en España a los vehículos que se utilicen en territorio. Quienes conduzcan con un vehículo de otro país de la UE podrán ser multados en el caso de que cometan alguna infracción.

8. **Alcohol y drogas:** Por conducir bajo los efectos del alcohol la multa será de 500 euros. Si se duplica la tasa permitida o se es



reincidente la multa será de mil euros. Se prohíbe conducir con presencia de drogas ilegales en el organismo, a excepción de las que se utilicen por prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica (por ejemplo metadona). Conducir bajo sus efectos será multado con 1.000 euros.

9. Tráfico podrá cerrar la circulación a determinados vehículos motorizados por motivos medioambientales, tanto en las calles como en las travesías y en las vías interurbanas, después de que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente así lo dicte con la instrucción pertinente.

10. Las grúas que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera tendrán prioridad de paso, a caída de la carga de un vehículo en la vía, creando así un peligro para el resto de usuarios, será una infracción grave (200 euros de multa). los vehículos prioritarios (como las ambulancias) usarán una luz azul, aunque se trata de otro aspecto que se desarrollará en el Reglamento General de Circulación. En un accidente que suceda en cotos de caza, el conductor será el responsable del atropello de los animales, no los dueños de los animales.

Además, pasan a ser infracciones la caída de la carga de un vehículo creando peligro para la seguridad vial; la realización de obras en la vía sin la comunicación previa a la autoridad responsable del tráfico; incumplir las condiciones de circulación de una autorización; impedir las labores de control de los centros de enseñanza y de reconocimiento de conductores y causar daños a la infraestructura debido al exceso de masa o dimensiones de un vehículo.

También entra en vigor la posibilidad que tienen los agentes de no tener que

notificar la denuncia en el acto, siempre y cuando el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia y control de tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo infractor.

El Gobierno tiene sobre la mesa el proyecto de un real decreto que, de mantener su intención inicial, supondrá la desregulación del servicio de Inspección Técnica de Vehículos (ITV). Se aspira a transformar en una mera actividad mercantil, lo que durante los últimos 30 años ha sido un servicio público cuyo objetivo primero es garantizar la seguridad vial. Este examen no es un capricho, ni una fórmula indirecta de imponer un gravamen a los ciudadanos, su finalidad no es otra que la de certificar que nuestros vehículos están en condiciones idóneas para su circulación. La reforma legal contempla la entrada en la actividad de una larga serie de actores que actuarán simultáneamente como juez y parte: grandes grupos de comercialización de vehículos con sus talleres, empresas de transporte, incluidas las de transporte escolar, viajeros y de mercancías peligrosas, aseguradoras... Se genera un evidente conflicto de interés que deja indefenso al usuario frente a un claro peligro de diagnósticos 'interesados' en la inspección. Ante esta perspectiva, es lícito hacerse la siguiente pregunta: ¿Es esta la mejor manera de garantizar la seguridad vial?

Esta propuesta de desregulación es, además, contraria al ordenamiento jurídico. La ITV está configurada como un servicio de inspección y certificación con naturaleza de función pública y que, por tanto, no puede dejarse al libre arbitrio de particulares. Así lo ha manifestado ya el Tribunal Supremo en diversas sentencias dictadas en 1997, 1999, 2004, 2006,



etcétera.

La Directiva Europea 2009/40/CE también refrendó la configuración actual de este servicio, y la nueva que la sustituirá, aprobada por el Parlamento Europeo y por el Consejo de la Unión Europea el pasado 24 de marzo, recuerda expresamente a los Estados miembros que deben tener muy en cuenta que la Directiva 2006/123/EC sobre los servicios en el mercado interior no resulta de aplicación a la actividad de ITV, por tratarse de un servicio de interés general en el ámbito del transporte. Esto significa que los propios legisladores europeos —autores de la citada Directiva 2006/123/CE— confirman taxativamente que la ITV es un servicio de interés general al que no le resultan de aplicación las disposiciones para facilitar la libertad de establecimiento de los prestadores del servicio y la libre prestación de servicios.

Es más, la nueva Directiva establece en su artículo 13.4 que los inspectores “no tendrán ningún conflicto de intereses de tal forma que el Estado miembro o la autoridad competente se aseguren de que se mantiene un elevado nivel de imparcialidad y objetividad”, avalando de esta forma el actual sistema de ITV, imparcial y objetivo, implantado en España.

Los partidarios de la modificación legal presentan toda una batería de argumentos a favor, que no resisten un mínimo análisis: Precio: están establecidos por las comunidades autónomas, no son tarifas libres, sino fijas y reguladas. Empleo: el que se crease empleo lo sería a costa de destruir el existente, pues el número de vehículos a inspeccionar es fijo, la demanda de inspección es rígida y viene establecida por ley. Comodidad: su naturaleza de servicio público obliga a que la Administración autonómica competente determine el número de centros y su ubicación, atendiendo a las densidades de población de su comunidad autónoma. Cumplimiento: los titulares de vehículos que no van a la ITV, no incumplen por el número o la ubicación de los centros, sino porque saben que el estado técnico de sus vehículos es tal que no superarían la inspección y prefieren exponerse a ser sancionados, en cuyo caso, deberán acudir a la ITV o darán de baja el vehículo. Tampoco incumplen por el precio de la inspección, pero sí por el precio de la presunta reparación.

La desregulación no se traducirá en más puntos de servicio, ni beneficiará a pequeños emprendedores

Es decir, la pretendida desregulación no

se traducirá necesariamente en un incremento de puntos de servicio, ni beneficiará a pequeños emprendedores sino a las grandes compañías de automóviles y de transportes. Es más que dudoso que el nuevo régimen de las ITV se vaya a convertir en una fuente generadora de empleo, competitividad en precios e incremento del número de centros para atender a los clientes. Al contrario, los efectos más inmediatos incidirían directamente en la reputación y en la calidad de las inspecciones. La situación podría terminar siendo la contraria de la actual, en la que se presta un servicio público de calidad e independiente a través de más de 1.000 líneas de inspección en 400 instalaciones gestionadas por 60 empresas y ubicadas, atendiendo a su naturaleza de servicio público, en grandes, medianas y pequeñas ciudades.

Muchos ciudadanos pueden ver como algo engorroso el hecho de que los vehículos que no superan la revisión tengan que pedir cita en algún taller y regresar de nuevo otra vez a la ITV para verificar que se han corregido los defectos. Pero es precisamente la falta de convenios con talleres lo que garantiza la total independencia y objetividad de las inspecciones ¿Se pueden dar las mismas garantías en un taller cuyo negocio consiste



de hecho en la realización de reparaciones? ¿Y qué decir de una empresa de transportes que auto-inspeccione su propia flota? ¿Y una aseguradora? El riesgo, de nuevo, de diagnósticos interesados o de la proliferación de poco rigurosas ITV a la carta es más que evidente, con los peligrosos efectos colaterales que ello acarrearía.

En definitiva, lo que subyace detrás del “impulso liberalizador” en nuestro país es la presión de los grandes conglomerados de la automoción, que buscan expandir sus actividades ante el ajuste provocado por la crisis económica. La normativa vigente exige a todas las estaciones de ITV capacidad para realizar inspecciones de todo tipo de vehículos: turismos, motocicletas, camiones, autobuses, vehículos agrícolas, transporte escolar, transporte de mercancías peligrosas, etcétera. Pero los representantes de dichos grupos han pedido al Gobierno hacer ITV en sus propias instalaciones solo a turismos y furgonetas.

Ahora pongamos como ejemplo la Comunidad Autónoma Andaluza, en la que la entrada en vigor de las nuevas tarifas de la Inspección Técnica de Vehículos supondrá una reducción de los precios y afectará a un 70% de las inspecciones.

Esta bajada de precios acordada por la Consejería de Economía supondrá un ahorro de 15 millones de euros al conjunto de los conductores andaluces.

El consejero de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, José Sánchez Maldonado, ha anunciado hoy que en los próximos días entrará en vigor la Orden que regula las nuevas tarifas de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), tarifas que suponen un reducción de precios y que afectarán casi al 70% de las inspecciones que se realizan en la Comunidad Autónoma, además de suponer un ahorro de 15 millones de euros al conjunto de los conductores andaluces.

Sánchez Maldonado ha explicado que esta reforma responde al objetivo de abaratar el coste del mantenimiento del vehículo en momentos de crisis, así como al de elevar el grado de cumplimiento de la inspección técnica. “Con estos nuevos precios, Andalucía se coloca a la cabeza del ranking de comunidades autónomas donde más barato es pasar la ITV”, ha precisado el consejero.

La bajada se realiza en una doble

vertiente. Por una parte, habrá una bajada selectiva de tarifas en los turismos de menos de 1.600 cc y turismos adaptados para la conducción por personas con movilidad reducida; vehículos industriales de menos de 3.500 kg, que se correspondan a las clasificaciones 20 y 24; ciclomotores y motocicletas de hasta 125 cc y vehículos agrícolas. Además de esta reducción de la tarifa, en las ITV móviles se elimina la tarifa por desplazamiento.

Por otra parte, se aplicará un 10% de descuento a todos aquellos vehículos que pasen su inspección periódica dentro del plazo legal establecido para efectuarla en las estaciones ITV fijas. Por tanto, la reducción de tarifas se mueve en un rango del 10% al 45% y, en caso de colectivos específicos a los que se quiere beneficiar especialmente, este rango va del 25% al 45%.

Por lo que respecta a la gestión de la ITV, el titular de Economía ha señalado que Andalucía y Asturias son las únicas comunidades españolas que realizan las ITV exclusivamente por gestión directa o a través de empresas públicas (comunidades como Extremadura y Murcia tienen un sistema mixto). Frente a ello, ha indicado Sánchez Maldonado, el resto de las comunidades gestiona el servicio con concesiones a compañías privadas o en régimen de autorización (es decir, tienen liberalizado este servicio).

En este sentido, el consejero ha destacado que la modificación de esta normativa por parte de la Junta se produce en un contexto en el que el servicio de

empresa pública Verificaciones Industriales de Andalucía (Veiasa), dependiente de esta Consejería, “recibe la mayoritaria aprobación de los usuarios”.

Según la Encuesta de Satisfacción de Clientes, que la empresa rea-liza cada dos años, el 92,5% de los usuarios de las ITV se encuentran 'satisfechos o muy satisfechos' con el servicio prestado. En concreto, el 52,5% está 'muy satisfechos' con el servicio tanto por el trato del personal (que recibe 8,8 puntos sobre 10), la información que se suministra al usuario (7,9 puntos), la puntualidad del servicio a la hora de la cita previa (8,4 puntos) o el estado en el que se encuentran las instalaciones.

Infraestructuras en Málaga

El consejero también ha hecho un repaso por los planes, a corto y medio plazo, que Veiasa ha trazado para Málaga, “fiel a su compromiso de prestar un servicio de máxima calidad y dando continuidad a la senda emprendida de acercar y facilitar a los conductores la obligatoriedad de la inspección”.

De este lado, Sánchez Maldonado ha avanzado que, entre 2014 y 2016, la empresa va a acometer, por un lado, una serie de actuaciones de reforma y ampliación de estaciones y, por otro, nuevas aperturas. Las actuaciones de reforma afectan a la ITV de Estepona y de Guadalhorce.

La ITV de Estepona está ampliando sus instalaciones con una nave de inspección en tres nuevas líneas y la construcción de





un nuevo edificio. Las obras tienen un coste de 1,7 millones. Por su parte, la ITV de Guadalhorce está ejecutando las obras de ampliación de la zona de oficinas a un edificio aledaño para mitigar el colapso en la zona de administración.

En cuanto a las aperturas, “tienen el objetivo de aliviar el colapso en la época estival y reducir el tiempo de espera de los ciudadanos”, ha subrayado el consejero. Así, se ha alquilado una nave en el Polígono Industrial Guadalhorce donde se construirán unas nuevas instalaciones en un plazo de dos meses. Esta nueva ITV, que se denominará Guadalhorce-Los Prados, estará operativa a finales de verano, y ha contado con una inversión de 600.000 euros.

Además, se está redactando el proyecto de ejecución de una nueva ITV, en el Polígono Industrial El Viso, con una inversión de 3,1 millones de euros.

De otro lado, se está buscando ubicación para una nueva estación en la Comarca de la Axarquía para lo que “se están llevando a cabo gestiones con ayuntamientos de la zona”, ha precisado Sánchez Maldonado.

Igualmente, en breve comenzarán las obras de la ITV de Mijas, una estación que dará servicio a una población superior a los 200.000 habitantes de los municipios de Mijas, Benalmádena y Fuengirola. Tendrá capacidad para realizar hasta 60.000 inspecciones al año, por lo que la demanda de la zona (en torno a 45.000) estará

totalmente cubierta. Las obras, cuyo importe ascienden a 1,65 millones de euros y prevén concluir en 24 meses, permitirán la creación de 14 puestos de trabajo.

Este Plan de Actuaciones, ha manifestado el consejero, da respuesta, en primer lugar, al tiempo de espera, ligeramente superior a la media de Andalucía, que los malagueños de forma puntual estaban soportando. Los andaluces esperan una media de 5 días para pasar la ITV, frente a los 22 que han mantenido en algunas ocasiones los malagueños.

En segundo lugar, ha agregado el consejero, “se cubre la elevada demanda de ciertos periodos del año, como suele ser la época estival”. Pero también ha querido remarcar la aficción en el empleo de estas infraestructuras, pues todos estos nuevos proyectos permitirán la creación de en torno a 5-6 nuevos puestos de trabajo (inspectores) en cada nueva estación.

Málaga contará con 8 estaciones (dos en Málaga capital, Antequera, Algarrobo, Ronda, Marbella, Estepona y Mijas) de las 64 estaciones fijas que la Junta de Andalucía tendrá repartidas por la comunidad, a las que se unen las 13 unidades móviles para ciclomotores y vehículos agrícolas.

COMPARATIVA DE TARIFAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Turismos de Gasolina de cilindrada inferior a 1.600 cc, eléctricos, híbridos y

adaptados para la conducción por o para el transporte de, personas de movilidad reducida

Tarifa antigua en Andalucía: 28,78 €

Turismos Diésel, de cilindrada inferior a 1.600 cc, eléctricos, híbridos y adaptados para la conducción por o para el transporte de, personas de movilidad reducida

Tarifa antigua en Andalucía: 33,04 €

Vehículos de transporte de Gasolina que no superen los 3,500 Kg de MMA, de las clasificaciones 20XX o 24XX, eléctricos, híbridos y adaptados para la conducción por o para el transporte de, personas de movilidad reducida

Tarifa antigua en Andalucía: 31,55 €

Vehículos de transporte Diésel que no superen los 3,500 Kg de MMA, de las clasificaciones 20XX o 24XX, eléctricos, híbridos y adaptados para la conducción por o para el transporte de, personas de movilidad reducida

Tarifa antigua en Andalucía: 35,78 €

Dentro de muy poco vamos a decir adiós al documento de papel timbrado de color verde, la conocida como 'ficha técnica' que nos entregaba el vendedor al adquirir un nuevo vehículo. Una ficha que acompaña toda la vida útil del vehículo, y que desde 2010 convivía con un nuevo modelo aprobado entonces por el Ministerio de Industria.



Desde 2009 la DGT lleva trabajando en el proyecto e-ITV para la implantación de la ficha técnica electrónica. Un proyecto que ya es una realidad y en el que se ha contado con la colaboración de Seat, fabricante que se ha convertido en el pionero en enviar los datos técnicos del vehículo. El sistema es sencillo: los fabricantes envían vía on-line los datos técnicos de sus modelos al Registro de Vehículos Prematriculados de la DGT. Allí se validan esos datos y se asigna un Número de Identificación de Vehículo, conocido como NIVE, formado por 32 dígitos, y pasa a ser el DNI de ese vehículo.

Cuando el comprador matricule su nuevo vehículo, recibirá esta tarjeta ITV electrónica en papel, en la que constará el NIVE, junto a un código de barras. Susana Gómez, subdirectora adjunta de Normativa de Vehículos de la DGT, destaca las ventajas para el ciudadano, porque a este Registro tienen acceso todas las Administraciones: "La principal es que evita errores que ahora pueden producirse cuando se realiza la transcripción de datos, pero también se evitan extravíos de documentación, y se reduce el tiempo en el proceso de matriculación". Por su parte, Iván de la Orden, responsable de Clientes de España de Seat, señala que "se trata de un proceso más eficiente, en el que la ventaja clave es tiempo. Con el sistema antiguo, desde que el fabricante facturaba un vehículo hasta que el coche llegaba matriculado al cliente,

pasaban 3 ó 4 días, mientras que con la ficha electrónica el comprador podrá matricular su coche en horas".

Estos cambios que parecen estar ya confirmados y que nos dejarían con una nueva normativa para las ITV con nuevos periodos y casos en los que un vehículo tendrá que pasarla. Una nueva normativa en la que se perseguirá el fraude, la triste práctica de la manipulación del cuentakilómetros o habrá que pasar la ITV tras un accidente, además de otros nuevos casos en los que será necesario acudir a la ITV.

Además parece seguir con paso firme la implantación de la ITV anual para aquellos coches que superen los seis años desde su matriculación, en lugar de a partir de los diez años. Nuevas medidas para asegurar una buena salud de nuestro parque automovilístico que ya habrían sido presentadas por el Ministerio de Industria a la Dirección General de Tráfico, ITV, Asociación de Automovilistas y Guardia Civil y que ya habrían sido aprobadas por estos, estando el texto final prácticamente cerrado. Estas son las nuevas medidas que contempla la nueva normativa de ITV:

ITV anual a partir del sexto año de matriculación, Seguirá habiendo una primera ITV a los cuatro años, una segunda al sexto año y a partir de aquí una ITV cada

año en lugar de desde el décimo año. Según la fuente consultada por El Confidencial Digital, con esta medida "se busca tener un mayor control de los posibles fallos del sistema que puedan tener los vehículos, y que en los últimos años se han multiplicado".

Una medida que ya te adelantábamos hace unos meses junto a la posibilidad de que a partir de los 160.000 km, pasado el cuarto año desde la matriculación, las ITV también sean anuales. Esta medida, basándose en los kilómetros además de en los años, no ha tenido reflejo en la información publicada por El Confidencial Digital, por lo que puede que no aparezca en el texto definitivo.

Pero además de esta entrada de las inspecciones anuales a partir del sexto año se contemplan otras medidas. como son:

ITV para todos aquellos coches que hayan sufrido un accidente grave

Tras un accidente grave, un accidente que haya afectado a ruedas, suspensión, dirección, frenos o zonas de deformación, señalan desde la fuente, habrá que pasar una ITV.

* ITV con la modificación de componentes relacionados con la seguridad y medio ambiente





Habrà que pasar la ITV cuando los elementos de nuestro vehículo destinados a la protección del medio ambiente, así como los sistemas de seguridad, hayan sido "alterados o modificados".

* ITV tras un cambio de titularidad

Ahora para llevar a cabo un cambio de nombre de un vehículo era necesario que este tuviera la ITV en vigor, ahora, según

señalan estos primeros datos sobre la nueva normativa de la ITV habrá que pasar una inspección tras el cambio de titular, ya no sólo que este en vigor.

* Control de los kilómetros

En el informe de inspección aparecerán reflejados los kilómetros del coche siendo obligatorio en cada nueva inspección presentar el certificado de la ITV anterior. Habrá una mayor persecución de esta práctica, buscando que este fraude sea considerado un delito.

* Periodos de gracia

Se amplían los plazos entre la fecha fijada para pasar la inspección, tanto antes como después. Se podrá pasar la ITV un mes antes de la fecha fijada para su inspección y se podrá pasar hasta dos meses después. ■