



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Paquete sobre la inspección técnica de vehículos

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por el que se deroga la Directiva 2000/30/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- Motivación y objetivos de la propuesta

El objetivo de la propuesta es establecer normas armonizadas y actualizadas sobre las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos de motor y sus remolques, a fin de reforzar la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

La propuesta quiere contribuir a lograr el objetivo, previsto en las Orientaciones Políticas sobre Seguridad Vial 2011-2020¹, de reducir a la mitad el número de accidentes mortales en carretera de aquí a 2020. También propiciará la disminución de las emisiones del transporte por carretera achacables a un mal mantenimiento de los vehículos.

- Contexto general

Antes de poder comercializar un vehículo, este tiene que cumplir todos los requisitos pertinentes relativos a la homologación de tipo u homologación individual que garantizan que responde a un nivel óptimo de seguridad y protección del medio ambiente. Todos los Estados miembros están obligados a matricular por primera vez cualquier vehículo que haya obtenido la homologación europea, sobre la base del Certificado de Conformidad expedido por el fabricante. Esa matriculación autoriza de forma oficial al vehículo a circular por la vía pública y, a partir de ese momento, empiezan a contar los plazos correspondientes a los distintos requisitos del vehículo.

Tras la homologación, los vehículos en circulación tienen que someterse a inspecciones técnicas periódicas. La finalidad de esas inspecciones es garantizar que los vehículos se mantengan en condiciones de circular, sigan siendo seguros y no representen ningún peligro para el conductor ni los demás usuarios de la vía pública. A tal fin, los vehículos se inspeccionan para comprobar su conformidad con ciertos requisitos, por ejemplo en relación con la seguridad y la protección del medio ambiente, así como en materia de adaptación. Los vehículos de transporte comercial de mercancías con una masa máxima superior a 3,5 toneladas y los vehículos de transporte comercial de personas con una capacidad superior a 8 pasajeros, por su uso regular e intensivo con fines principalmente profesionales, están sujetos, además, a inspecciones en carretera ad hoc en las que se comprueba si cumplen una serie de requisitos técnicos y ambientales; esas inspecciones pueden realizarse en cualquier momento y en cualquier lugar de la UE.

Durante su vida útil, un vehículo puede volver a matricularse en más ocasiones porque cambie de propietario o porque se transfiera con carácter permanente a otro Estado miembro. Deben introducirse igualmente disposiciones sobre el procedimiento de matriculación de vehículos para que los que representen un riesgo inmediato para la seguridad vial no puedan circular por la vía pública. El objetivo principal de las inspecciones técnicas en carretera es garantizar que, entre cada inspección periódica, los vehículos comerciales no presenten riesgos importantes

¹ COM(2010) 389 final.

para la seguridad vial. Se intenta también establecer unas reglas de juego comunes por lo que se refiere a la calidad del mantenimiento de los vehículos comerciales que circulan en la Unión, evitando que empresas de transporte irresponsables pretendan obtener una ventaja competitiva explotando vehículos cuyo mantenimiento es inadecuado.

- Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

El paquete de medidas sobre la inspección técnica de vehículos recogerá los requisitos vigentes del actual marco legislativo aplicable, que abarca las inspecciones², las inspecciones en carretera³ y las normas sobre matriculación de vehículos⁴.

En comparación con la legislación en vigor sobre las inspecciones técnicas en carretera, el principal objetivo de la propuesta es establecer un sistema de clasificación de riesgos con el que se pretende centrar las inspecciones en vehículos explotados por empresas con un mal historial de seguridad, recompensando así a los vehículos de empresas que se preocupan por la seguridad y la protección del medio ambiente. La propuesta prevé también nuevos requisitos sobre varias cuestiones relacionadas con la calidad de las inspecciones, a saber, los equipos, las competencias y la formación del personal y la supervisión del sistema de inspección.

- Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La propuesta es coherente con el objetivo de la UE de lograr unas carreteras más seguras, previsto en el Libro Blanco sobre el Transporte⁵, y pretende aplicar la estrategia específica para unos vehículos más seguros expuesta en las Orientaciones Políticas sobre Seguridad Vial para 2011-2020.

Además, por lo que se refiere a los aspectos ambientales de la propuesta, los requisitos previstos contribuyen a reducir las emisiones de CO₂ y de otros contaminantes de los vehículos de motor, en consonancia con la Estrategia Europea sobre Vehículos Limpios y Energéticamente Eficientes y con la política integrada sobre energía y cambio climático (conocida como «Estrategia 2020»), y a realizar los objetivos de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/CE⁶.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- Consulta con las partes interesadas

² Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 141 de 6.6.2009, p. 12).

³ Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad, en su versión modificada (DO L 203 de 10.8.2000, p. 1).

⁴ Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

⁵ COM(2011) 144 final.

⁶ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

Métodos de consulta

Durante la elaboración de la propuesta, la Comisión ha consultado a las partes interesadas de diversas formas:

- Se ha realizado una consulta general en Internet sobre todos los aspectos de la propuesta.
- Se han organizado talleres en los que se consultó con expertos y partes interesadas.
- Se ha realizado un estudio sobre las opciones futuras en cuanto a la ejecución de la inspección técnica y de las inspecciones técnicas en carretera de vehículos en la Unión Europea para identificar posibles medidas y elaborar una herramienta de análisis coste-beneficio de los efectos de la inspección técnica y de las inspecciones técnicas en carretera.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

En la consulta a través de Internet, las partes interesadas plantearon varios asuntos. La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta informa en detalle de las principales cuestiones planteadas y expone cómo se han tenido en cuenta.

Entre el 29 de julio y el 24 de septiembre de 2010 se llevó a cabo una consulta pública en Internet. La Comisión recibió 9 653 respuestas de ciudadanos, autoridades de los Estados miembros, proveedores de equipos, centros de inspección técnica de vehículos, asociaciones de talleres mecánicos y fabricantes de automóviles.

Los resultados pueden consultarse en http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Obtención y utilización de asesoramiento técnico

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

La propuesta requirió la evaluación de distintas opciones de reglamentación y sus correspondientes impactos económico, social y medioambiental.

Metodología utilizada

Un consultor externo (Europe Economics) ha realizado un estudio sobre los impactos de una serie de opciones, utilizando varios informes científicos y de evaluación, en particular como fuente de modelos y datos para calcular los costes y beneficios de cada una de ellas. Entre los estudios más utilizados cabe citar los siguientes:

- Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la aplicación por parte de los Estados miembros de la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera

de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad. Períodos 2005–2006 y 2007–2008⁷.

- AUTOFORE (2007).
- «MOT Scheme Evidence-base». Informe del Ministerio de Transporte del Reino Unido (2008).
- DEKRA, «Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads».
- DEKRA, «Road Safety Report on Trucks 2009».
- DEKRA, «Motorcycle road safety report 2010».
- Informes TÜV 2009/2010.

Medios utilizados para publicar los dictámenes técnicos

La totalidad de los informes de investigación finalizados y aprobados están o estarán disponibles en el sitio web de la DG de Movilidad y Transportes.

- Evaluación de impacto

En relación con los principales aspectos de la propuesta se examinaron las siguientes opciones:

- a) Mantener la legislación vigente. Esta opción es la situación de referencia con la que se comparan los efectos de las demás opciones. No se introduciría ningún cambio en el actual marco jurídico de la UE.
- b) Legislación indicativa. Esta opción consiste en mejorar la aplicación y el control de la aplicación de la legislación vigente. No se promulgaría nueva legislación, pero la Comisión redoblaría esfuerzos y adoptaría nuevas medidas para mejorar la calidad de las inspecciones y su ejecución, así como para fomentar el intercambio de información.
- c) Planteamiento legislativo. Esta opción se basaría en dos elementos:
 - Para cumplir el objetivo específico de reforzar la seguridad de los vehículos en circulación, el primer elemento consistiría en revisar al alza las normas mínimas de la UE sobre las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones en carretera imprevistas, así como en establecer normas obligatorias. Esto es fundamental para evitar que deficiencias en el sistema reduzcan la eficacia de la ejecución de la inspección técnica en su conjunto.
 - Para cumplir el objetivo específico de poner a disposición los datos necesarios para las inspecciones técnicas y los datos sobre los resultados de estas, el

⁷ COM(2010) 754 final.

segundo elemento del régimen completo incluiría, en una segunda fase, el posible establecimiento de un sistema armonizado de intercambio de información en la UE que conectara las bases de datos existentes para una ejecución más eficaz del paquete de medidas de la UE sobre la inspección técnica de vehículos.

En varios Estados miembros realiza inspecciones técnicas un número muy elevado de centros privados acreditados. Para garantizar un enfoque coherente, la legislación debe prever una serie de procedimientos comunes, por ejemplo el establecimiento de unos plazos mínimos y de la información que debe presentarse.

No obstante, la evaluación de impacto ha puesto de manifiesto las ventajas de combinar un enfoque de legislación indicativa con un planteamiento legislativo. Por esa razón, los textos legislativos han incorporado las medidas indicativas analizadas en dicha evaluación.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- Resumen de la acción propuesta

Los vehículos comerciales ligeros y sus remolques serán objeto de inspecciones técnicas en carretera, ya que esta categoría de vehículos no sigue la tendencia a la baja de la mortalidad en carretera. Otros vehículos ligeros utilizados con fines comerciales, como los taxis o las ambulancias, que ya deben someterse a inspecciones técnicas anuales, no serán el objeto principal de las inspecciones en carretera, habida cuenta de que estos vehículos registran los índices de mortalidad más bajos.

Para distribuir mejor las inspecciones en carretera efectuadas por los Estados miembros, se establece el porcentaje de vehículos comerciales matriculados que debe someterse cada año a esos controles. El porcentaje previsto no superará, en total, el número de inspecciones técnicas ya realizadas en la Unión.

La selección de los vehículos se basará en el perfil de riesgo de las empresas de transporte y se centrará en las que presenten el riesgo más elevado, con objeto de reducir la carga sobre los que mantienen sus vehículos de una manera adecuada. Con las disposiciones vigentes que establece la Directiva 2000/30/CE, y tal como se indica en el informe de la Comisión sobre su aplicación⁸, se someten a inspecciones en carretera a muchos vehículos que no presentan ningún defecto. La evaluación de impacto muestra que, si se aplica una metodología de clasificación de riesgos en las inspecciones en carretera, podrían evitarse alrededor de 2,3 millones de inspecciones de vehículos cuyo mantenimiento es adecuado, lo que supone un ahorro potencial para las empresas de transporte de 80,4 millones EUR. El perfil de las empresas se determinará sobre la base de los resultados de inspecciones técnicas e inspecciones en carretera anteriores, aplicando un sistema similar al establecido en la Directiva 2006/22/CE⁹ para hacer cumplir las normas en materia de períodos de conducción y descanso.

⁸ COM(2010) 754.

⁹ DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

Se realizarán inspecciones en carretera más minuciosas utilizando equipos especializados en unidades móviles o en centros de inspección próximos. También se inspeccionará la sujeción de la carga. Las deficiencias que se detecten se evaluarán de acuerdo con unas normas armonizadas en función de los riesgos que supongan para la seguridad vial.

El nivel de conocimientos y competencias de los inspectores a cargo de las inspecciones en carretera deben ser por lo menos equivalentes al de los que realizan las inspecciones periódicas.

Debe intensificarse aún más la cooperación entre las autoridades policiales de los Estados miembros mediante inspecciones concertadas, iniciativas conjuntas de formación, el intercambio electrónico de datos y la puesta en común de información y experiencias. Los Estados miembros deben cooperar estrechamente y organizar con periodicidad inspecciones concertadas en las que cada país controlará en su propio territorio el objetivo seleccionado, por ejemplo el estado de los neumáticos o la sujeción de la carga.

La cooperación y el intercambio de información entre Estados miembros y con la Comisión se realizarán con más eficacia gracias a la designación de puntos de contacto nacionales.

Los informes se presentarán a la Comisión utilizando modelos normalizados.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados a efectos de la actualización de los anexos al progreso técnico, así como actos de ejecución para actualizar los modelos de certificados y de informes, en estrecha cooperación con los Estados miembros, incluidos, entre otras cosas, procedimientos alternativos de inspección basados en sistemas modernos de postratamiento de emisiones, que aún están en fase de desarrollo, para verificar la conformidad del nivel de emisiones de NOx y partículas.

- Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- Principio de subsidiariedad

La propuesta no forma parte de las competencias exclusivas de la Unión, por lo que se aplica el principio de subsidiariedad.

Los Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente por sí mismos los objetivos de la propuesta por el motivo que se expone a continuación: los requisitos técnicos aplicables a las inspecciones en carretera se han fijado en un nivel mínimo en la Unión, y su aplicación en los Estados miembros ha dado lugar a una gran disparidad de exigencias, lo que repercute negativamente tanto sobre la seguridad vial como sobre el mercado interior.

La propuesta, por tanto, cumple el principio de subsidiariedad.

- Principio de proporcionalidad

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación.

Como pone de manifiesto la evaluación de impacto, la propuesta cumple el principio de proporcionalidad, ya que no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos relacionados con el refuerzo de la seguridad vial y de la protección del medio ambiente mediante el aumento de la calidad y eficacia de las inspecciones en carretera y la creación del marco propicio a un flujo constante de información.

- Instrumento elegido

Instrumento propuesto: reglamento.

Un reglamento resulta adecuado para garantizar el cumplimiento sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS [EN CASO NECESARIO]

- Derogación de disposiciones legales vigentes

La adopción de la propuesta supondrá la derogación de legislación vigente.

- Espacio Económico Europeo

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a su territorio.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por el que se deroga la Directiva 2000/30/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión, en su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»³, establece un objetivo «visión cero», que consiste en que la Unión se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera. Con esta perspectiva, la tecnología de vehículos va a contribuir enormemente a un mayor nivel de seguridad del transporte por carretera.
- (2) La Comisión, en su Comunicación «Hacia un Espacio Europeo de Seguridad Vial»: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020»⁴, propuso reducir a la mitad, con respecto al objetivo inicial establecido para 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020. Para alcanzar esa meta, la Comisión estableció siete objetivos estratégicos, que incluían acciones para lograr unos vehículos más seguros, una estrategia para reducir el número de heridos y medidas para mejorar la

¹ DO C de , p.

² DO C de , p.

³ COM(2011) 144 final.

⁴ COM(2010) 389 final.

seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas.

- (3) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen que garantiza que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de todos los vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como disposiciones sobre un procedimiento de matriculación de vehículos que garanticen que no se utilicen en la vía pública aquellos que representen un riesgo inmediato para la seguridad vial.
- (4) En la Unión se han adoptado algunas normas y requisitos técnicos sobre la seguridad de los vehículos. No obstante, es preciso velar, a través de un régimen de inspecciones en carretera imprevistas, por que los vehículos, una vez comercializados, sigan cumpliendo unas normas de seguridad a lo largo de toda su vida útil.
- (5) Las inspecciones técnicas en carretera, previstas en la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad⁵, son fundamentales para que los vehículos comerciales se mantengan durante toda su vida útil en excelentes condiciones de circular. Esas inspecciones contribuyen no solo a la seguridad vial y la reducción de las emisiones de los vehículos, sino también a evitar una competencia desleal en el transporte por carretera como resultado de unos niveles distintos de inspección entre Estados miembros.
- (6) Las inspecciones en carretera deben realizarse aplicando un sistema de clasificación de riesgos. Los Estados miembros pueden utilizar el sistema de clasificación de riesgos establecido con arreglo al artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo⁶.
- (7) El presente Reglamento debe aplicarse a los vehículos comerciales con una velocidad nominal superior a 25 km/h de las categorías definidas en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos⁷. Los Estados miembros, sin embargo, deben tener libertad para someter a inspecciones en carretera a vehículos no contemplados en el presente Reglamento, o controlar otros aspectos del transporte por carretera, en particular los relacionados con los períodos de conducción y descanso, o el transporte de mercancías peligrosas.

⁵ DO L 203 de 10.8.2000, p. 1.

⁶ DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

⁷ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

- (8) Los informes sobre la aplicación de la Directiva 2000/30/CE⁸ ponen claramente de manifiesto la importancia de las inspecciones en carretera. Durante el período 2007-2008, alrededor de 300 000 vehículos inspeccionados en carretera en toda la Unión presentaban tan malas condiciones que hubo que inmovilizarlos. Esos informes muestran también grandes diferencias entre los resultados de las inspecciones efectuadas por los Estados miembros. En ese período, el porcentaje correspondiente a algunas de las deficiencias detectadas fue el 0,6 % en un país y el 41,4 % en el país vecino. También se observaron grandes diferencias, de un Estado miembro a otro, en el número de inspecciones en carretera realizadas. Para equilibrar la situación, los Estados miembros deben comprometerse a realizar un número mínimo de inspecciones, proporcional al número de vehículos comerciales matriculados en su territorio.
- (9) La utilización de furgonetas con remolque es cada vez más frecuente en el transporte por carretera. Esos vehículos no están regulados aún por ciertos requisitos, por ejemplo los relativos a la formación de conductores profesionales o a la instalación de dispositivos de limitación de la velocidad, y eso se traduce en un número relativamente alto de accidentes con ese tipo de vehículos. Por consiguiente, las furgonetas y sus remolques deben ser objeto de inspecciones técnicas en carretera.
- (10) Para evitar una carga y unos costes administrativos innecesarios y reforzar la eficacia de las inspecciones, deben inspeccionarse prioritariamente los vehículos explotados por empresas que no cumplen las normas de seguridad y protección del medio ambiente, mientras que debe recompensarse a los vehículos de transportistas responsables y preocupados por la seguridad y a los vehículos cuyo mantenimiento sea correcto, sometiéndolos a inspecciones menos frecuentes.
- (11) Las inspecciones técnicas en carretera deben consistir en una inspección inicial y a continuación, si resulta necesario, otras más minuciosas. En ambos casos, deben inspeccionarse todas las partes y sistemas pertinentes del vehículo. En aras de una mayor armonización de las inspecciones, deben introducirse, en relación de todos los elementos que puedan llegar a inspeccionarse, métodos y ejemplos de deficiencias, y su evaluación en función de su gravedad.
- (12) En varios Estados miembros, los informes de las inspecciones en carretera se elaboran con medios electrónicos. En esos casos, debe entregarse al conductor una copia impresa del informe. Todos los datos obtenidos durante las inspecciones en carretera deben transferirse a un registro común para todo el Estado miembro, de manera que la información pueda tratarse con más facilidad y transferirse sin cargas administrativas adicionales.
- (13) El recurso a unidades móviles de inspección reduce los retrasos y el coste para los operadores, ya que de ese modo es posible efectuar directamente en la carretera inspecciones más detenidas. En algunas circunstancias, esas inspecciones más pormenorizadas pueden realizarse también en centros de inspección técnica.

⁸ COM(2010) 754 final.

- (14) El personal encargado de efectuar esas inspecciones en carretera más profundas deben tener, por lo menos, las mismas competencias y cumplir los mismos requisitos que los que realizan las inspecciones técnicas previstas en el Reglamento (UE) n° XX/XX/XX del Parlamento Europeo y del Consejo, de [fecha], relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se deroga la Directiva 2009/40/CE⁹.
- (15) La cooperación y el intercambio de mejores prácticas entre Estados miembros son fundamentales para una mayor armonización del sistema de inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión. Por esa razón, los Estados miembros deben cooperar más estrechamente, incluso durante las actividades operativas. Esa cooperación debe traducirse también en la organización periódica de inspecciones en carretera concertadas.
- (16) Para un intercambio de información eficaz entre los Estados miembros, conviene designar en cada uno de ellos un órgano que actúe como punto de contacto con otras autoridades competentes. Ese órgano debe también compilar las estadísticas pertinentes. Además, los Estados miembros deben aplicar una estrategia nacional coherente para hacer cumplir la normativa en su territorio, y pueden designar a un órgano encargado de coordinar la aplicación de esa estrategia. Las autoridades competentes de cada Estado miembro deben establecer procedimientos que determinen los plazos y el contenido de la información que habrá que comunicar.
- (17) Para efectuar un seguimiento del régimen de inspecciones en carretera en la Unión, los Estados miembros deben comunicar cada semestre a la Comisión los resultados de esas inspecciones. La Comisión debe transmitir los datos obtenidos al Parlamento Europeo.
- (18) Los Estados miembros deben determinar el régimen de sanciones aplicable a las infracciones al presente Reglamento y velarán por su ejecución. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.
- (19) Para completar el presente Reglamento con más pormenores técnicos, conviene delegar a la Comisión competencias para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con objeto de reflejar, cuando proceda, la evolución de la legislación de la UE sobre homologación en relación con las categorías de vehículos y para tener en cuenta la necesidad de actualizar los anexos al progreso técnico. Reviste especial importancia que, durante la fase preparatoria, la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (20) A fin de garantizar la aplicación uniforme del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Los poderes de ejecución deben ejercerse de acuerdo con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios

⁹ DO L [XXX].

generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión¹⁰.

- (21) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos mínimos comunes y de normas armonizadas sobre las inspecciones técnicas en carretera en la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (22) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, tal y como se contempla en el artículo 6 del Tratado de la Unión Europea.
- (23) El presente Reglamento amplía el ámbito de aplicación de la Directiva 2000/30/CE y actualiza sus requisitos técnicos. Esa Directiva, por tanto, debe derogarse. Además, el presente Reglamento incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas en carretera (de vehículos comerciales) efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece un régimen de inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en el territorio de los Estados miembros.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos comerciales con una velocidad nominal superior a 25 km/h pertenecientes a las siguientes categorías, definidas en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo:

¹⁰ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

¹¹ DO L 173 de 8.7.2010, p. 97.

- vehículos de motor utilizados para el transporte de pasajeros con más de ocho plazas, excluida la del conductor – vehículos de las categorías M2 y M3;
 - vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, utilizados en general para el transporte de mercancías por carretera, con una masa máxima admisible no superior a 3 500 kg – vehículos de la categoría N1;
 - vehículos de motor utilizados para el transporte de mercancías, con una masa máxima admisible superior a 3 500 kg – vehículos de las categorías N2 y N3;
 - remolques y semirremolques con una masa máxima admisible no superior a 3 500 kg – vehículos de las categorías O1 y O2;
 - remolques y semirremolques con una masa máxima admisible superior a 3 500 kg – vehículos de las categorías O3 y O4;
2. El presente Reglamento no afectará al derecho de los Estados miembros a someter a inspecciones en carretera a vehículos no recogidos en su ámbito de aplicación.

Artículo 3 **Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «vehículo», todo vehículo de motor, o su remolque o semirremolque, que no circule sobre raíles;
- 2) «vehículo de motor», todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios y que tenga una velocidad nominal máxima superior a 25 km/h;
- 3) «remolque», todo vehículo con ruedas no autopropulsado, diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo de motor;
- 4) «semirremolque», todo remolque diseñado para ser enganchado a un vehículo de motor de tal forma que parte de él repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso y del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo;
- 5) «carga», todos los objetos transportados en o sobre un vehículo y que no estén fijados a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajas móviles o contenedores;
- 6) «vehículo comercial», un vehículo de motor, con o sin remolque, destinado a transportar mercancías o pasajeros con fines profesionales;
- 7) «vehículo matriculado en un Estado miembro», vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro;
- 8) «titular del certificado de matriculación», la persona a cuyo nombre esté matriculado el vehículo;

- 9) «inspección técnica en carretera», inspección técnica imprevista de un vehículo comercial que circule en la vía pública del territorio de un Estado miembro, efectuada por las autoridades o bajo su supervisión directa;
- 10) «inspección técnica de vehículos», la verificación de que las piezas y componentes de un vehículo son conformes con las características de seguridad y de protección del medio ambiente vigentes en el momento de su homologación, su primera matriculación o puesta en circulación, o de su adaptación;
- 11) «autoridad competente», una autoridad u órgano público responsable de gestionar el sistema nacional de inspecciones técnicas en carretera;
- 12) «inspector», una persona autorizada por un Estado miembro para realizar inspecciones técnicas en carretera;
- 13) «deficiencias», fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera;
- 14) «inspección técnica en carretera concertada», una inspección en carretera organizada simultáneamente por dos o más Estados miembros.

CAPÍTULO II

RÉGIMEN DE INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA Y OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 4

Régimen de inspección técnica en carretera

El régimen de inspección técnica en carretera consistirá en inspecciones en carretera iniciales, como se indica en el artículo 9, e inspecciones en carretera más minuciosas, como señala el artículo 10, apartado 1.

Artículo 5

Porcentaje de vehículos por inspeccionar

Cada Estado miembro realizará cada año un número total de inspecciones en carretera iniciales correspondiente, como mínimo, al 5 % del número total de vehículos definidos en el artículo 3, apartado 1, matriculados en su territorio.

Artículo 6

Sistema de clasificación de riesgos a efectos de las inspecciones en carretera

1. Se establecerá a nivel nacional un sistema de clasificación de riesgos a efectos de las inspecciones en carretera basado en el número y gravedad de las deficiencias

detectadas en vehículos explotados por cada empresa. Ese sistema será gestionado por la autoridad competente del Estado miembro.

2. A cada empresa identificada en el sistema de clasificación de riesgos se le asignará un perfil de riesgo utilizando los criterios indicados en el anexo I.

Las empresas se clasificarán según los perfiles de riesgo siguientes:

- riesgo alto
- riesgo medio
- riesgo bajo.

3. Los Estados miembros pueden utilizar el sistema de clasificación de riesgo establecido de conformidad con el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo a los efectos de las inspecciones técnicas en carretera.

Artículo 7

Responsabilidades

1. Los conductores de un vehículo matriculado en un Estado miembro conservarán a bordo del vehículo el certificado de inspección técnica de la última inspección y el informe de la última inspección en carretera, si están disponibles.
2. El conductor de un vehículo sometido a una inspección en carretera cooperará con los inspectores y les facilitará el acceso a todo el vehículo.
3. Las empresas velarán por que los vehículos que explotan estén en todo momento en condiciones de circular.

Artículo 8

Inspectores

1. A la hora de seleccionar los vehículos para someterlos a una inspección en carretera y de efectuar la inspección, los inspectores no ejercerán ninguna discriminación por razón de nacionalidad del conductor o de país de matriculación o puesta en circulación del vehículo.
2. El inspector que haya realizado la inspección técnica de un vehículo no participará posteriormente en ninguna inspección en carretera de ese mismo vehículo.
3. Los inspectores serán imparciales y no tendrán ningún conflicto de intereses, en particular por motivos económicos, personales o familiares, con el conductor, el operador o el titular del certificado de matriculación del vehículo inspeccionado.
4. No se remunerará en ningún caso a los inspectores por el número de inspecciones en carretera que hayan realizado ni por los resultados de estas.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN

Artículo 9

Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección en carretera inicial

A la hora de seleccionar los vehículos que van a ser objeto de una inspección en carretera, los inspectores darán prioridad a los explotados por empresas con un perfil de riesgo alto, previsto en el artículo 6, apartado 2. Podrán seleccionarse otros vehículos si se sospecha que presentan un riesgo para la seguridad vial.

Artículo 10

Objeto de las inspecciones en carretera y métodos aplicados

1. Los vehículos seleccionados para someterlos a inspección en carretera conforme a lo indicado en el artículo 9 serán objeto de una inspección inicial.

En la inspección inicial de un vehículo, el inspector:

- a) comprobará el certificado de inspección técnica y el informe de inspección en carretera, si están disponibles, que deben conservarse a bordo del vehículo de conformidad con el artículo 7, apartado 1;
- b) realizará una inspección ocular del estado del vehículo y de la carga.

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

2. A la vista de los resultados de la inspección inicial, el inspector podrá decidir someter al vehículo o a su remolque a una inspección en carretera más minuciosa.

Las inspecciones en carretera más minuciosas se centrarán, al menos, en los siguientes elementos:

- dispositivos de frenado
- dirección
- ejes, ruedas, neumáticos y suspensión
- ruido.

La inspección de cada uno de estos elementos abarcará uno, varios o todos los puntos enumerados en el anexo II que sean pertinentes.

Además, el inspector podrá comprobar otros elementos previstos en el anexo II, punto 1, seleccionando uno, varios o todos los puntos indicados en ese anexo.

Si en el certificado de inspección técnica o en el informe de inspección en carretera se indica que, a lo largo del mes anterior, se ha inspeccionado uno de los elementos enumerados en el anexo II, el inspector se abstendrá de controlarlo, salvo si está justificado por una deficiencia evidente.

4. Al efectuar una inspección en carretera, el inspector utilizará los métodos previstos en el anexo II.
5. Las inspecciones en carretera más minuciosas solo las efectuarán inspectores que cumplan los requisitos mínimos en materia de competencias y formación previstos en el artículo 12 y en el anexo VI del Reglamento (UE) n° XX/XX/XX del Parlamento Europeo y del Consejo, de [fecha], relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques.

Artículo 11

Instalaciones de inspección

1. Las inspecciones en carretera más minuciosas se llevarán a cabo utilizando una unidad móvil o se realizarán en un centro de inspección técnica según la definición del Reglamento (UE) n° XX/XX/XX del Parlamento Europeo y del Consejo, de [fecha], relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques.
2. Si las inspecciones van a realizarse en un centro de inspección técnica, la inspección en carretera inicial no se realizará a más de 10 km de ese centro.
3. Las unidades móviles de inspección estarán provistas del equipo adecuado para efectuar una inspección en carretera, incluido, como mínimo, el equipo necesario para evaluar el estado de los frenos, la dirección, la suspensión y las emisiones del vehículo.

Artículo 12

Evaluación de las deficiencias

1. El inspector utilizará una lista de deficiencias y el nivel de gravedad correspondiente, como establece el anexo III, en relación con cada uno de los elementos que deben inspeccionarse.
2. Durante una inspección técnica en carretera, el inspector atribuirá a cada deficiencia observada un nivel de gravedad, y la clasificará en una de las categorías siguientes:
 - deficiencias técnicas menores que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo, y otros incumplimientos menores;
 - deficiencias graves que pueden perjudicar a la seguridad del vehículo o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más significativos;

- deficiencias peligrosas que crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad vial de tal magnitud que hace que el vehículo no deba usarse en carretera en ninguna circunstancia.
3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías a que se refiere el apartado 2 se clasificará en la categoría correspondiente a la deficiencia más grave. Un vehículo que presente varias deficiencias dentro de una misma categoría se clasificará en la categoría de gravedad superior si el efecto combinado de esas deficiencias constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

Artículo 13

Normas específicas sobre la inspección de la sujeción de la carga

El inspector podrá controlar la sujeción de la carga de un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el anexo IV. Asimismo se aplicarán los procedimientos de seguimiento previstos en el artículo 14 en caso de deficiencias graves o peligrosas en relación con la sujeción de la carga.

Artículo 14

Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas

1. Toda deficiencia grave detectada en una inspección o inicial o en una inspección más minuciosa, se subsanará sin demora en las inmediaciones del lugar donde se haya realizado la inspección.
2. Si el vehículo está matriculado en el Estado miembro donde se ha realizado la inspección en carretera, el inspector podrá decidir someterlo a una inspección técnica en el plazo que él mismo especifique. Si el vehículo está matriculado en otro Estado miembro, el inspector podrá solicitar a la autoridad competente de ese país que someta al vehículo a una nueva inspección técnica, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 18, apartado 3.
3. En caso de que un vehículo presente deficiencias graves, el inspector no lo autorizará a circular hasta que esas deficiencias hayan sido subsanadas en el lugar donde se haya realizado la inspección. El inspector podrá autorizar a ese vehículo a circular hasta el taller más próximo donde puedan subsanarse esas deficiencias, a condición de que se reparen las que sean peligrosas, de manera que pueda llegar a ese taller, y de que no presente un riesgo inmediato para la seguridad de sus ocupantes o de otros usuarios de la vía pública.

El inspector podrá autorizar el traslado directo de un vehículo que presente deficiencias peligrosas hasta el lugar más cercano donde pueda repararse o inmovilizarse.

Artículo 15

Tasas de inspección

Cuando en una inspección más minuciosa se detecten deficiencias graves o peligrosas, los Estados miembros podrán imponer el pago de una tasa. El importe de esa tasa será razonable

y no será superior al de la tasa exigida por la inspección técnica de un vehículo del mismo tipo.

Artículo 16

Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones en carretera

1. Una vez terminada una inspección más minuciosa, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo V. El conductor del vehículo recibirá una copia del informe de inspección o, en caso de informe electrónico, una copia impresa del mismo.
2. El inspector comunicará a la autoridad competente, en un plazo razonable, los resultados de las inspecciones en carretera más detalladas. La autoridad competente conservará esa información durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.
3. Los resultados de la inspección técnica en carretera se notificarán a la autoridad de matriculación del vehículo.

CAPÍTULO IV

COOPERACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Artículo 17

Designación de un punto de contacto

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto responsable de:
 - la coordinación con los puntos de contacto designados por los demás Estados miembros en relación con las medidas adoptadas con arreglo al artículo 18;
 - la transmisión a la Comisión de los datos a que se refiere el artículo 20;
 - el intercambio de información y la asistencia a las autoridades competentes de otros Estados miembros.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el nombre y dirección de sus puntos de contacto nacionales a más tardar [*un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento*] y le notificarán sin demora cualquier cambio que se haya producido en esos datos. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.

Artículo 18

Cooperación entre Estados miembros

1. Cuando en un vehículo no matriculado en el Estado miembro donde haya sido objeto de inspección se detecten deficiencias graves o peligrosas, en particular si como

consecuencia de ellas se prohíbe su utilización, el punto de contacto comunicará los resultados de esa inspección a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación del vehículo. En esa notificación se indicarán los elementos del informe de inspección en carretera previstos en el anexo VI. La Comisión adoptará, mediante el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 23, apartado 2, normas sobre los procedimientos de notificación de los vehículos que presenten deficiencias graves o peligrosas a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación.

2. Cuando en un vehículo se detecten deficiencias graves o peligrosas, el punto de contacto del Estado miembro donde se haya realizado la inspección podrá solicitar a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación que adopte las medidas de seguimiento adecuadas, por ejemplo someterlo a otra inspección técnica, conforme a lo previsto en el artículo 14.

La autoridad competente del Estado miembro de matriculación del vehículo informará de las medidas adoptadas al Estado miembro de inspección.

Artículo 19

Inspecciones en carretera concertadas

Los Estados miembros organizarán, como mínimo seis veces al año, actividades concertadas de inspección en carretera. Los Estados miembros combinarán esas actividades con las previstas en el artículo 5 de la Directiva 2006/22/CE.

Artículo 20

Comunicación de información a la Comisión

1. Cada dos años, antes del 31 de marzo, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, por medios electrónicos, los datos recogidos durante los dos años civiles anteriores sobre los vehículos inspeccionados. Esos datos deben referirse a lo siguiente:
 - a) número de vehículos inspeccionados;
 - b) categoría de vehículos inspeccionados de entre las indicadas en el anexo V, punto 6;
 - c) Estado miembro de matriculación del vehículo;
 - d) elementos inspeccionados y deficiencias detectadas de entre las indicadas en el anexo V, punto 8.

El primer informe corresponderá al período de dos años que comienza el 1 de enero de [año].

2. La Comisión adoptará normas sobre la comunicación a que se refiere el apartado 1 siguiendo el procedimiento de examen previsto en el artículo 22, apartado 2. Hasta que se establezcan esas normas, se utilizará el formulario estándar de notificación establecido en el anexo VI.

La Comisión transmitirá los datos obtenidos al Parlamento Europeo.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES SOBRE PODERES DE EJECUCIÓN Y PODERES DELEGADOS

Artículo 21

Actos delegados

Se confieren a la Comisión poderes para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 22, con vistas a:

- 1) actualizar, llegado el caso, el artículo 2, apartado 1, para reflejar los cambios introducidos en las categorías de vehículos como consecuencia de modificaciones de la legislación a que se refiere el presente artículo;
- adaptar los anexos al progreso técnico con objeto de reflejar la evolución de la legislación internacional o de la Unión.

Artículo 22

Ejercicio de la delegación

1. Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 21 se confiere por tiempo indefinido a partir del [*fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*].
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 21 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en la fecha posterior que en ella se especifique. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 21 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 23

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Este será un comité a tenor del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011. Si es necesario obtener el dictamen del Comité por procedimiento escrito, este se dará por terminado sin resultado cuando así lo decida el presidente del Comité o lo pida una mayoría simple de sus miembros dentro del plazo de entrega del dictamen.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 24

Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones serán eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.
2. El régimen a que se refiere el apartado 1 contemplará sanciones en los casos en que el conductor o el operador de un vehículo no coopere con el inspector ni subsane las deficiencias detectadas durante una inspección.
3. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión el [*un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento*], a más tardar, y le comunicarán de inmediato cualquier modificación posterior.

Artículo 25

Derogación

Queda derogada la Directiva 2000/30/CE con efectos a partir del [*fecha de aplicación del presente Reglamento*].

Artículo 26

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del [*12 meses después de su entrada en vigor*].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente