COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 11.11.2020
COM(2020) 699 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la ejecución de la Directiva 2014/45/UE relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE

Índice

1. **Introducción** 2

2. La Directiva 4

3. Medidas nacionales de transposición notificadas por los Estados miembros y observaciones preliminares sobre su evaluación 8

4. Estudio de viabilidad de la plataforma electrónica de información sobre vehículos ……11

5. Resumen – conclusiones……13

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Información previa

Las inspecciones de vehículos son fundamentales para garantizar la seguridad vial y la eficacia medioambiental de los vehículos. Las disposiciones de la UE que establecen normas mínimas para los controles de vehículos datan de 1977 y solo han sido objeto de actualizaciones menores. Sin embargo, los vehículos, el comportamiento de los conductores y la tecnología han evolucionado mucho desde entonces. El primer cambio significativo en el marco de la inspección técnica de vehículos se introdujo al adoptarse el paquete sobre inspección técnica de vehículos[1] en 2014. El paquete constaba de tres partes: las inspecciones técnicas periódicas, las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales y los documentos de matriculación de los vehículos.

La propuesta del paquete sobre inspección técnica de vehículos de 2012 fue fruto de las orientaciones políticas sobre seguridad vial que la Comisión publicó en 2010[2]. De conformidad con el «objetivo n.º 4: Vehículos más seguros» de las orientaciones políticas, la Comisión definió la acción de «presentar propuestas teniendo en cuenta la armonización y la consolidación progresivas de las inspecciones técnicas y de las inspecciones técnicas en carretera».

La Directiva 2014/45/UE[3] relativa a las inspecciones técnicas periódicas (en adelante, «la Directiva») entró en vigor el 20 de mayo de 2018 y ha introducido novedades sustanciales en comparación con la Directiva 2009/40/CE[4].

Las novedades consisten en:

- la mejora de la calidad de las inspecciones técnicas de los vehículos a través de normas mínimas comunes en materia de equipos, formación de los inspectores y evaluación de las deficiencias;
- el sometimiento a una inspección técnica obligatoria de los componentes electrónicos de seguridad, como el sistema antibloqueo de frenos (ABS), el control electrónico de estabilidad (ESC) y el airbag;
- las primeras medidas europeas para combatir el fraude en los cuentakilómetros;
- la inspección técnica obligatoria en toda la UE de las motocicletas pesadas, salvo que un Estado miembro alcance un nivel de mejora de la seguridad vial equivalente a través de otras medidas;
- la inspección obligatoria en toda la UE de los tractores de alta velocidad utilizados para el transporte comercial por carretera;

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en.

[2] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 [COM(2010) 389 final].

[3] Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

[4] 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).

- el reconocimiento mutuo del certificado de inspección técnica durante el procedimiento de nueva matriculación de un vehículo, siempre que la frecuencia de las inspecciones sea la misma en el Estado miembro de origen y el de destino.

1.2. Objeto y ámbito del informe

De conformidad con el artículo 20, apartados 1 y 2, respectivamente, de la Directiva, la Comisión debe presentar un informe a más tardar el 30 de abril de 2020 y otro informe a más tardar el 30 de abril de 2019. La Comisión reconoce plenamente la presentación tardía de este informe y lo lamenta profundamente.

El informe al que se refiere el artículo 20, apartado 1, debe:

- proporcionar información sobre la aplicación y las repercusiones de la Directiva, en particular, por lo que respecta al nivel de armonización de las inspecciones técnicas periódicas, la eficacia de las disposiciones sobre el ámbito de aplicación, la frecuencia de las inspecciones y el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección en los casos de nueva matriculación de vehículos procedentes de otro Estado miembro;
- incluir los resultados del estudio referente a la viabilidad de introducir una plataforma electrónica de información sobre vehículos[5];
- analizar, si es necesario, la actualización de los anexos, en particular, a la luz de los avances técnicos y de la práctica.

El informe debe someterse a consulta del comité respectivo e ir acompañado de propuestas legislativas, en caso necesario.

El informe al que se refiere el artículo 20, apartado 2, debe:

- proporcionar información, basada en estudios independientes, sobre la efectividad de la inclusión de remolques ligeros y de vehículos de dos o tres ruedas en el ámbito de aplicación de la Directiva;
- evaluar la evolución de la situación de seguridad vial en la Unión y, para cada subcategoría de vehículos de dos o tres ruedas, comparar los resultados de las medidas nacionales en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta la distancia media recorrida por dichos vehículos;
- evaluar si las normas y el coste de las inspecciones técnicas periódicas de cada categoría de vehículos guardan proporción con los objetivos fijados en materia de seguridad vial;
- ir acompañado de una evaluación de impacto detallada en la que se analicen los costes y beneficios en toda la Unión, atendiendo también a las especificidades de los Estados miembros.

Según lo dicho anteriormente, la Directiva entró en vigor el 20 de mayo de 2018. A fin de generar datos que permitan extraer conclusiones válidas, se requiere un período de aplicación ininterrumpido de tres años en promedio. Por consiguiente, la recogida de datos que permitirá extraer conclusiones acerca de los efectos de la Directiva no comenzaría antes de la segunda mitad de 2021.

[5] Como se indica en el artículo 16.

En este sentido, el presente informe pretende proporcionar una visión general de las acciones de ejecución de los Estados miembros sobre la base de las observaciones preliminares del control de la transposición y los resultados del estudio de viabilidad de la plataforma electrónica de información sobre vehículos[6].

Sin embargo, en lo que respecta la inclusión de los vehículos de dos o tres ruedas, cabe señalar que las inspecciones técnicas periódicas no comenzarán hasta el 1 de enero de 2022, por lo que no podrán obtenerse conclusiones válidas antes de 2025. En lo que respecta a la efectividad de la inclusión de los remolques ligeros, cabe señalar que estos aún no se han incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva, por lo que no pueden analizarse los efectos de dicha inclusión.

Por último, conviene señalar que, contrariamente a lo que la Comisión había propuesto en un primer momento, los remolques ligeros finalmente no se han incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva. Aun así, la mayoría de los Estados miembros han introducido esta categoría de vehículos adicional al régimen de inspección técnica periódica. Sin embargo, tal y como se indica más arriba, a fin de obtener datos que permitan extraer conclusiones válidas, se requiere un período de aplicación ininterrumpido de tres años en promedio.

2. LA DIRECTIVA

2.1 Ámbito de aplicación de la Directiva y responsabilidades

La Directiva ha mantenido el principio de la Directiva 2009/40/CE de que las inspecciones técnicas debían ser realizadas por el Estado miembro en el que se matriculara el vehículo.

La Directiva también ha mantenido las inspecciones técnicas obligatorias para garantizar la seguridad vial y la eficacia medioambiental de todos los vehículos ya sometidos a inspecciones regulares, de conformidad con la Directiva 2009/40/CE, es decir, los vehículos de turismo, los vehículos ligeros y pesados para el transporte de personas o mercancías y los remolques pesados.

Sin embargo, existen dos grupos nuevos de vehículos:

- la inspección técnica de tractores cuya velocidad nominal máxima supera los 40 km/h (tractores de alta velocidad), si se usan principalmente para el transporte comercial por carreteras públicas; y
- a partir del 1 de enero de 2022, la inspección técnica de algunos vehículos de dos o tres ruedas con una cilindrada de más de 125 cm^3.

En algunos casos, la Directiva brinda a los Estados miembros la posibilidad de excluir del régimen de inspección técnica determinados vehículos registrados en su territorio, como los vehículos de interés histórico, los vehículos que gozan de inmunidad diplomática y los vehículos utilizados exclusivamente en islas pequeñas o zonas escasamente pobladas.

En el caso de los vehículos de dos o tres ruedas incluidos recientemente, la Directiva autoriza a los Estados miembros a excluirlos de las inspecciones técnicas siempre que cuenten con medidas alternativas de seguridad vial, teniendo particularmente en cuenta las estadísticas pertinentes relativas a la seguridad vial de los últimos cinco años como mínimo.

Los Estados miembros deben notificar dichas excepciones a la Comisión.

[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en.

2.2 Frecuencia de las inspecciones, objeto y métodos de inspección

No ha habido cambios en lo que respecta a la frecuencia de realización de las inspecciones técnicas de vehículos ya sometidos a inspecciones en virtud de la Directiva 2009/40/CE. Asimismo, la Directiva ha mantenido la flexibilidad en lo que respecta a la frecuencia de las inspecciones, al permitir a los Estados miembros reducir la frecuencia entre inspecciones.

Un elemento nuevo está relacionado con las categorías de vehículos incluidas en el régimen de inspecciones. Los tractores de alta velocidad deben someterse a inspección, la primera vez, cuatro años después de la primera matriculación y, a partir de entonces, cada dos años.

La Directiva no determina la frecuencia de las inspecciones de los vehículos de dos o tres ruedas, sino que queda a criterio de los Estados miembros, así como los elementos que deben someterse a inspección, el objeto de la inspección y los métodos aplicados.

Para todas las demás categorías de vehículos, el anexo I de la Directiva establece requisitos mínimos armonizados y detallados. Dicho anexo define los elementos sujetos a inspección, el objeto, los métodos, las causas del rechazo y su clasificación.

La Directiva ha introducido una solución si el vehículo tuviera que someterse a inspección antes de la fecha en la que debía procederse a la siguiente inspección técnica periódica. Los Estados miembros pueden exigir que un vehículo se someta a inspección, por ejemplo, tras un accidente, cuando los sistemas del vehículo hayan sido alterados o cuando sea necesario aumentar la frecuencia de inspección porque el vehículo ha alcanzado un kilometraje de 160 000 km.

2.3 Evaluación de las deficiencias

En 2010, la Comisión adoptó una recomendación[7] para ofrecer orientación a los inspectores y garantizar la evaluación armonizada de los defectos enumerados en el anexo II de la Directiva 2009/40/CE. La recomendación ha introducido tres categorías de defectos (menores, importantes y peligrosos) y ha definido cada categoría de defecto a modo indicativo.

Sobre la base de la recomendación, la Directiva ha introducido la evaluación de las deficiencias como una medida armonizada. Dependiendo de su gravedad, los defectos pueden ser menores, importantes o peligrosos y referirse a la seguridad o la eficacia medioambiental del vehículo. Si, durante una inspección técnica, se detectan varios defectos que pertenecen a categorías de gravedad diferentes, el vehículo deberá clasificarse en la categoría de gravedad superior. Asimismo, si el vehículo presenta varias deficiencias en la misma materia de inspección (como el mecanismo de frenado o de dirección), podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si los efectos combinados de las deficiencias constituyen un riesgo más elevado para la seguridad vial.

2.4 Seguimiento de las deficiencias

Una de las novedades más importantes de la Directiva ha sido la armonización de las medidas de seguimiento en función de la gravedad del o de los defecto(s) identificado(s) durante la inspección técnica periódica.

[7] Recomendación de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (2010/378/UE).

Si el vehículo solo tiene defectos leves, estos deberán corregirse, pero se considera que el vehículo pasa la inspección técnica y no volverá a ser sometido a inspección tras la reparación.

Si se detectan defectos graves o peligrosos, se considera que el vehículo no pasa la inspección técnica y deberá someterse a una nueva inspección tras corregirse el defecto o los defectos. En caso de deficiencias graves, el vehículo deberá volver a someterse a inspección en el plazo de dos meses desde la fecha de la primera inspección y podrá circular durante ese período. Sin embargo, en caso de deficiencias peligrosas, las autoridades podrán suspender la matriculación del vehículo, lo cual impedirá su uso en carretera hasta que se corrijan los defectos y se expida un certificado de inspección técnica.

2.5 Certificado de inspección técnica y prueba de inspección, cooperación administrativa entre los Estados miembros

El 31 de diciembre de 2013, la Directiva 2010/48/UE de la Comisión[8] introdujo el certificado de inspección técnica con un contenido mínimo armonizado.

Una de las novedades introducidas por la Directiva es que ahora todos los elementos obligatorios deben ir precedidos por un código armonizado de la Unión que facilita la identificación y la comprensión de la información más importante consignada en el documento que, de otra forma, no estaría armonizado.

Sobre la base de los elementos armonizados del certificado de inspección técnica, una de las novedades más importantes de la Directiva es el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección técnica a los efectos de la nueva matriculación. De esta manera, la Directiva pone fin a la inspección técnica sistemática de los vehículos antes de una nueva matriculación independientemente de que dispongan o no de un certificado de inspección técnica válido. La única condición para el reconocimiento mutuo del certificado es que, en el momento de la nueva matriculación, este continúe siendo válido en lo que respecta a los intervalos de frecuencia establecidos para las inspecciones periódicas en el Estado miembro de nueva matriculación. Esto puede ocurrir, por ejemplo, si un vehículo de turismo se importa de un Estado miembro con una frecuencia de inspección de 4-2-2 y se vuelve a matricular en un Estado miembro con una frecuencia de inspección de 3-1-1.

Otra medida importante prevista por la Directiva es que, cuando el Estado miembro de nueva matriculación tenga dudas sobre la validez del certificado de inspección técnica, podrá verificar su validez antes de reconocerlo. Para ello, las autoridades del Estado miembro en cuestión pueden utilizar el punto de contacto nacional designado y comunicado a la Comisión. La Comisión ha elaborado una lista de todos los puntos de contacto nacionales comunicados, la ha actualizado sobre la base de las notificaciones subsiguientes y la ha distribuido periódicamente a los Estados miembros.

Los Estados miembros tenían la obligación de comunicar a la Comisión una descripción del certificado de inspección técnica antes del 20 de mayo de 2018.

La Directiva ha introducido medidas importantes relacionadas con la comunicación entre los centros de inspección técnica y las autoridades competentes. Los centros de inspección

[8] Directiva 2010/48/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques *(DO L 173 de 8.7.2010, p. 47).*

técnica deben comunicar la información consignada en el certificado de inspección técnica por vía electrónica y en un plazo razonable tras su emisión. Sin embargo, a fin de disponer de tiempo suficiente para realizar los cambios necesarios, los Estados miembros tienen tiempo hasta el 20 de mayo de 2021 para garantizar que la comunicación electrónica está en marcha y funciona. Por último, a fin de conectar la inspección técnica periódica con la matriculación electrónica de vehículos introducida por la Directiva 2014/45/UE[9], los Estados miembros deben notificar los resultados de la inspección técnica a la autoridad de matriculación.

2.6 Fraude en los cuentakilómetros

La Directiva es el primer acto legislativo europeo que introdujo medidas armonizadas de lucha contra el fraude en los cuentakilómetros. Aborda el fraude en los cuentakilómetros desde la perspectiva de la inspección técnica periódica y obliga a los Estados miembros a garantizar que los datos del cuentakilómetros registrados durante la inspección técnica anterior se pongan a disposición del inspector que realice la siguiente inspección. La información debe ponerse a disposición de los inspectores tan pronto como sea posible y de forma electrónica.

Asimismo, los Estados miembros deben establecer sanciones eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias en los casos en que se observe la manipulación de un cuentakilómetros.

2.7 Centros, instalaciones y equipos de inspección, supervisión de los centros de inspección e inspectores

La Directiva introdujo una serie de requisitos armonizados para los centros de inspección técnica.

- Los centros de inspección deben ser autorizados por un Estado miembro o por su autoridad competente.
- El anexo III de la Directiva establece los requisitos técnicos mínimos de las instalaciones y de los equipos de inspección, y los Estados miembros tienen la obligación de garantizar su cumplimiento.
- Los Estados miembros tienen tiempo hasta el 20 de mayo de 2023 para garantizar que todos los centros de inspección cumplan los requisitos técnicos mínimos.

A fin de garantizar que los centros de inspección cumplan de manera continua los requisitos, los Estados miembros deben garantizar que se sometan a supervisión. A partir del 1 de enero de 2023, los órganos de supervisión deben cumplir los requisitos y realizar las tareas previstas en el anexo V de la Directiva, tales como:

- comprobar los requisitos aplicables al órgano de supervisión;
- comprobar el contenido de las normas y de los procedimientos;
- comprobar la formación y el examen de los inspectores;
- comprobar si se cumplen los requisitos mínimos en cuanto a instalaciones y equipos;
- validar los resultados de medición de las inspecciones técnicas;
- proponer la retirada o la suspensión de la acreditación de los centros de inspección y/o de la licencia de los inspectores.

[9] Directiva 2014/46/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

Un requisito importante introducido recientemente es que los resultados de una inspección técnica solo pueden modificarse si son manifiestamente incorrectos. La modificación debe efectuarse de conformidad con el procedimiento establecido por la autoridad competente o debe ser realizada por el órgano de supervisión.

A fin de garantizar que los inspectores que realizan las inspecciones técnicas tengan un nivel de conocimientos y aptitudes determinados y que reciban formación periódica, la Directiva ha introducido una serie de medidas. El anexo IV de la Directiva establece las competencias y la experiencia mínimas armonizadas que se necesitan para ocupar el puesto de inspector. Asimismo, el anexo IV establece el contenido mínimo de la formación inicial y de actualización que deben seguir los inspectores. Solo los inspectores contratados o autorizados por las autoridades competentes de los Estados miembros o por un centro de inspección a fecha de 20 de mayo de 2018 están exentos de los requisitos establecidos recientemente.

Los inspectores que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación deben recibir un certificado de la autoridad competente o de un centro de formación autorizado. El anexo IV también define el contenido mínimo del certificado que se ha de expedir.

2.8 La plataforma electrónica de información sobre vehículos

La Directiva ha encomendado a la Comisión la tarea de realizar un estudio de viabilidad de la creación de una plataforma electrónica de información sobre vehículos. Los requisitos que han de tenerse en cuenta durante la realización del estudio son los siguientes:

- considerar las soluciones existentes y puestas a prueba para el intercambio internacional de datos;
- estudiar la forma más adecuada de conectar los sistemas nacionales existentes con vistas a facilitar el intercambio de información relativa a la inspección técnica y a las lecturas de cuentakilómetros entre las autoridades competentes de los Estados miembros responsables de la inspección, la matriculación y la homologación, los centros de inspección técnica, los fabricantes de equipos de inspección y los fabricantes de vehículos.

Asimismo, la Directiva ha exigido a la Comisión que estudie lo siguiente:

- la viabilidad de la recopilación y el almacenamiento de la información disponible acerca de los principales componentes de seguridad en vehículos gravemente accidentados;
- la posibilidad de facilitar, en forma anónima, información sobre el historial de accidentes y las lecturas de los cuentakilómetros a los inspectores, titulares de certificados de matrícula e investigadores de accidentes.

3. MEDIDAS NACIONALES DE TRANSPOSICIÓN NOTIFICADAS POR LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVACIONES PRELIMINARES SOBRE SU EVALUACIÓN

3.1 Medidas nacionales de transposición notificadas por los Estados miembros

Los Estados miembros debían adoptar y publicar, a más tardar el 20 de mayo de 2017, las disposiciones nacionales necesarias para dar cumplimiento a la Directiva y notificarlas posteriormente a la Comisión. Las disposiciones han estado en vigor desde el 20 de mayo de 2018.

El 20 de mayo de 2017, solo seis de los veintiocho Estados miembros informaron a la Comisión que se había completado la transposición. De conformidad con las normas procesales, la Comisión ha iniciado procedimientos de infracción para instar a los otros veintidós Estados miembros a que adoptaran las medidas nacionales de transposición necesarias. El inicio de los procedimientos de infracción ha dado lugar a intensos intercambios con los Estados miembros y, en la mayoría de los casos, ha culminado con la comunicación de las medidas nacionales de transposición que faltaban. Dos Estados miembros, Países Bajos y Polonia, han declarado que la transposición de la Directiva solo era parcial. Se están tomando las medidas necesarias para obligar a estos Estados miembros a cumplir con su obligación de garantizar la transposición de la Directiva.

3.2 Observaciones preliminares

La Comisión ha encargado a un contratista externo la evaluación preliminar del modo en que las medidas nacionales de transposición cumplen con las exigencias de la Directiva. En estos momentos, está analizando en mayor profundidad sus conclusiones y espera terminar el trabajo en los próximos meses.

3.2.1 Ámbito de aplicación de la Directiva y responsabilidades

Según el análisis preliminar de las medidas nacionales de transposición, la inclusión de los tractores de alta velocidad y de los vehículos de dos o tres ruedas ha sido un desafío para algunos Estados miembros, y se han detectado problemas menores en relación con las categorías de vehículos que ya formaban parte del régimen de inspecciones técnicas.

Al parecer, en algunos Estados miembros los vehículos con fines agrícolas no suelen estar matriculados[10], por lo que su inclusión en el régimen de inspecciones técnicas periódicas ha sido un desafío.

Solo dos Estados miembros, Irlanda y Países Bajos, han notificado medidas alternativas de seguridad vial y, por consiguiente, han excluido a los vehículos de dos o tres ruedas de la inspección técnica. Teniendo en cuenta que la inspección técnica periódica de estos vehículos no será obligatoria hasta el 1 de enero de 2022, muchos Estados miembros han retrasado la adopción y la notificación de las medidas nacionales de transposición y han señalado que la fecha real de aplicación permitiría extender el plazo de transposición.

Otras categorías de vehículos previstas por la Directiva y excluidas por la mayoría de los Estados miembros (18) son las siguientes:

- los vehículos que utilizan poco o no utilizan las vías públicas, como los vehículos de interés histórico o de competición;
- los vehículos utilizados por las fuerzas armadas o los servicios de bomberos, de protección civil y de asistencia o salvamento.

Asimismo, algunos Estados miembros han tenido la posibilidad de excluir los vehículos utilizados con fines agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderos o pesqueros y los vehículos utilizados exclusivamente en islas pequeñas o zonas escasamente pobladas.

La mayoría de los Estados miembros (18) han introducido otras categorías de vehículos al régimen de inspecciones técnicas periódicas, principalmente, las categorías de remolques

[10] Nota: En ausencia de legislación europea, corresponde a los Estados decidir qué vehículos deben matricularse y, por consiguiente, emitir el permiso de circulación del vehículo y la(s) placa(s) de matrícula.

ligeros (O1, O2), otras categorías de vehículos de dos o tres ruedas y los vehículos con fines agrícolas.

3.2.2 Frecuencia de las inspecciones, objeto y métodos de inspección

Al parecer, la mayoría de los Estados miembros han mantenido la frecuencia de las inspecciones técnicas que habían establecido con arreglo a la Directiva 2009/40/CE, por lo que algunos Estados miembros, como Austria (3-2-1), Croacia (1-1-1) y Alemania (3-2-2), aplican frecuencias más cortas que las establecidas por la Directiva como requisitos mínimos, principalmente, para los vehículos de turismo.

El análisis preliminar ha indicado que los Estados miembros no han tenido dificultades para introducir la frecuencia de inspecciones técnicas de la nueva categoría de tractores de alta velocidad (4-2-2).

Como se indica anteriormente, la Directiva ha exigido a los Estados miembros que se determinaran la frecuencia de las inspecciones técnicas, los elementos sujetos a inspección, los métodos y las causas de rechazo en relación con los vehículos de dos o tres ruedas, lo cual les ha dado mucha flexibilidad. A modo de ejemplo, Alemania ha establecido una frecuencia de inspección de 2-2-2; España, de 4-2-2, y Croacia, de 2-1-1.

Sobre la base de la evaluación preliminar, algunos Estados miembros parecen haber elegido la transposición literal del anexo I de la Directiva en lo que respecta a los elementos sujetos a inspección, el objeto de la inspección, los métodos, las causas de rechazo y su clasificación. Sin embargo, algunos Estados miembros han transpuesto las medidas del anexo I a través de varios actos legislativos nacionales diferentes, lo cual dificulta la identificación y el análisis de las medidas nacionales de transposición de este anexo tan técnico.

No se han introducido en su totalidad las medidas opcionales que permiten a los Estados miembros someter un vehículo a inspección antes de la fecha en la que debía procederse a la siguiente inspección técnica periódica (véase el punto 2.2 más arriba). Al parecer, los dos casos introducidos por la mayoría de los Estados miembros son los siguientes:

- tras un accidente que haya afectado a los principales componentes relacionados con la seguridad del vehículo, como las ruedas, la suspensión, las zonas de deformación, los sistemas de airbag, la dirección o los frenos (unos diecinueve Estados miembros); y
- cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados (unos doce Estados miembros).

Al parecer, unos diez Estados miembros introdujeron la inspección técnica en todos los demás casos en los que la seguridad vial se vea seriamente afectada. Sin embargo, parece que solo tres Estados miembros desean exigir que un vehículo se someta a inspección técnica periódica en caso de cambio de titular del certificado de matrícula del vehículo y solo un Estado miembro desea hacerlo con mayor frecuencia si el vehículo ha alcanzado un kilometraje de 160 000 km.

3.2.3 Evaluación de las deficiencias

Posiblemente debido a la recomendación de 2010, la evaluación preliminar de las medidas nacionales de transposición no ha permitido identificar posibles problemas significativos de incumplimiento en relación con las categorías de defectos (menores, importantes y peligrosos) que ahora son obligatorias.

Algunas cuestiones que pueden necesitar aclaración en intercambios futuros con los Estados miembros están relacionadas con el caso en el que, durante una inspección técnica, se detecten varios defectos que pertenecen a categorías de gravedad diferentes, y el vehículo deba clasificarse en la categoría correspondiente a la deficiencia más grave.

3.2.4 Seguimiento de las deficiencias

La evaluación preliminar de las medidas nacionales no ha suscitado inquietudes particulares en relación con las medidas de seguimiento de las deficiencias detectadas durante la inspección.

3.2.5 Certificado de inspección técnica y prueba de inspección, cooperación administrativa entre los Estados miembros

Ha surgido una serie de problemas en relación con los requisitos de la Directiva:

- Varios Estados miembros no han comunicado la descripción del certificado de inspección técnica a su debido tiempo a pesar de que la Comisión les había enviado varios recordatorios y solicitudes.
- En muchos casos, los Estados miembros no han advertido que la Directiva introducía la obligación de usar códigos armonizados de la Unión, lo cual obligaba a modificar la legislación nacional y provocaba retrasos adicionales.
- El uso de códigos armonizados de la Unión ha demostrado ser confuso para muchos Estados miembros que, en vez de utilizar los códigos a los que se refiere el anexo II de la Directiva, han introducido otros códigos. Estos errores se han corregido en intercambios entre la Comisión y los Estados miembros correspondientes. La rectificación de estos errores ha requerido la modificación de la legislación nacional, lo que ha provocado retrasos adicionales.

En 2016, consciente de la obligación relacionada con los certificados de inspección técnica que debía cumplirse en 2018, la Comisión solicitó la opinión del Comité acerca de una posible herramienta de la Comisión que en el futuro mostrara los certificados de inspección técnica, las pruebas de inspección y los permisos de circulación de los vehículos. Con el apoyo del Comité, la Comisión ha iniciado el procedimiento y creado la nueva herramienta que permite verificar los documentos de matriculación[11] y el certificado de inspección técnica[12] de los vehículos.

Los Estados miembros comunicaron sus puntos de contacto nacionales hasta el 20 de mayo de 2015 y desde entonces han enviado actualizaciones de forma regular, como establece la Directiva.

En lo que respecta a las medidas relacionadas con el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección técnica, el análisis preliminar ha indicado que la transposición ha sido satisfactoria en la mayoría de los Estados miembros, y solo se solicitarán aclaraciones adicionales en unos pocos casos. La mayoría de los Estados miembros han hecho uso de la posibilidad de verificar la validez del certificado de inspección en caso de duda.

Según el análisis preliminar, la mayoría de los Estados miembros parecen disponer del sistema de comunicación electrónica necesario entre los centros de inspección y las autoridades competentes. Sin embargo, deberán realizarse análisis ulteriores y posibles

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_en.
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en.

intercambios con los Estados miembros para aclarar si las autoridades a cargo de la inspección técnica y de la matriculación de los vehículos pueden comunicarse entre sí por vía electrónica.

3.2.6 Fraude en los cuentakilómetros[13]

Según el análisis preliminar, las medidas que exigen a los Estados miembros garantizar que los datos de los cuentakilómetros registrados durante la inspección técnica previa estén disponibles durante la siguiente inspección, tan pronto como sea posible y por vía electrónica, parecen haberse transpuesto sin mayores complicaciones.

Sin embargo, en lo que respecta a la obligación de establecer sanciones efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias en los casos en que se observe la manipulación de un cuentakilómetros, al parecer las medidas nacionales son bastante genéricas en muchos casos y no se refieren específicamente al fraude en los cuentakilómetros. El análisis más exhaustivo de las medidas nacionales y los intercambios futuros con los Estados miembros en cuestión permitirán aclarar estas cuestiones.

3.2.7 Centros, instalaciones y equipos de inspección, supervisión de los centros de inspección e inspectores

Según la evaluación preliminar, al parecer no existen lagunas en la transposición en lo que respecta al requisito de autorización de los centros de inspección y al requisito general de garantizar su supervisión. Asimismo, las medidas generales que exigen a los Estados miembros que los inspectores cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación parecen haberse transpuesto sin mayores complicaciones.

Sin embargo, parece que la Comisión deberá iniciar intercambios con varios Estados miembros para aclarar las medidas nacionales destinadas a transponer el anexo III, sobre los requisitos mínimos de las instalaciones utilizadas para realizar las inspecciones técnicas, el anexo IV, sobre la competencia, la formación y la certificación de los inspectores, y el anexo V, sobre las tareas específicas de los órganos de supervisión.

2. ESTUDIO DE VIABILIDAD DE LA PLATAFORMA ELECTRÓNICA DE INFORMACIÓN SOBRE VEHÍCULOS[14]

De conformidad con lo dispuesto por la Directiva, la Comisión contrató a Unisys para realizar el estudio de viabilidad durante 2014. El informe final se publicó en abril de 2015.

El estudio ha identificado tres casos de uso de negocio o flujos de datos técnicos:

1. Estados miembros -> Comisión: para que los Estados miembros presenten sus estadísticas nacionales semestrales de inspección en carretera.
2. Centros de inspección/Estados miembros, fabricantes de equipos de inspección <-> fabricantes de vehículos: para proporcionar información técnica específica sobre los vehículos, necesaria para realizar las inspecciones técnicas periódicas.

[13] Con el apoyo generoso del Parlamento Europeo, la Comisión ha estado trabajando en un proyecto piloto relacionado con el intercambio de datos de los cuentakilómetros con Estados miembros voluntarios. El proyecto piloto durará hasta finales de 2020.

[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274.

3. Estado miembro -> Estado miembro: para el procedimiento de notificación tras la inspección técnica en carretera, el procedimiento de matriculación y la inspección técnica periódica.

El estudio ha concluido que, para maximizar la reutilización de los sistemas existentes y teniendo en cuenta la rentabilidad, sería más beneficioso utilizar un sistema diferente para cada fin que desarrollar un sistema general. Asimismo, independientemente del flujo de datos sobre vehículos, se necesita un formato y una estructura de datos comunes para poner en práctica la plataforma de formación sobre vehículos. De esta forma, todas las partes interesadas podrán intercambiar datos y la calidad de dichos datos será superior en todos los niveles del ciclo de vida del vehículo.

Por consiguiente, si se garantizan determinadas condiciones relativas a la protección de datos, la cooperación administrativa, los obstáculos jurídicos y las condiciones de gobernanza, la plataforma de información sobre vehículos podría ponerse en práctica ampliando los sistemas existentes. De no cumplirse estas condiciones, el estudio ha demostrado que la creación de un nuevo sistema es posible, pero supondría costes y tiempo adicionales.

5. RESUMEN – CONCLUSIONES

El paquete sobre inspección técnica de vehículos aprobado en 2014 ha introducido una serie de novedades en el ámbito de la inspección técnica periódica, la inspección técnica en carretera de los vehículos industriales y los documentos de matriculación de los vehículos, a la vez que ha mantenido la mayoría de los requisitos existentes y de funcionamiento.

Con excepción de dos, los Estados miembros han transpuesto con éxito las medidas previstas por la Directiva a su legislación nacional. En lo que respecta al cumplimiento de las medidas previstas por la Directiva por parte de las medidas nacionales, la evaluación preliminar ha revelado que la transposición parece ser satisfactoria en general en la mayoría de los Estados miembros. Sin embargo, en algunos casos, la Comisión podría iniciar intercambios con los Estados miembros en cuestión a fin de aclarar posibles problemas de incumplimiento.

En lo relativo a los efectos de la Directiva sobre los distintos aspectos de la inspección técnica periódica, solo podrán extraerse conclusiones válidas cuando se analicen los datos generados durante un período de aplicación ininterrumpido de tres años. No obstante, la Comisión seguirá de cerca la situación y realizará una evaluación *ex post* de seguimiento a su debido tiempo.