



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 13.7.2012
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Paquete sobre la inspección técnica de vehículos

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**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/CE**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2012) 206 final}

{SWD(2012) 207 final}

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 la inspección técnica 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 matrícula 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 para 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. La finalidad de la inspección técnica de un vehículo es comprobar el buen funcionamiento de sus componentes de seguridad, su comportamiento ambiental y su conformidad con la homologación.

¹ COM(2010) 389 final.

- 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, la propuesta amplía el régimen actual para incluir más categorías de vehículos, como las motocicletas, y hace extensiva la frecuencia de las inspecciones de los vehículos viejos a los vehículos con alto kilometraje. La propuesta prevé también nuevos requisitos sobre varias cuestiones relacionadas con la calidad de las inspecciones, a saber, los equipos, las competencias y 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 Eficientes⁶ y con la política integrada sobre energía y cambio climático⁷ (conocida como «Estrategia 2020»), y a realizar los objetivos de calidad del aire establecidos en la Directiva 2008/50/CE⁸.

Por último, la propuesta es congruente con las recomendaciones sobre el relanzamiento de la política del mercado único a que se refiere el Informe Monti de mayo de 2010⁹, relacionadas con la reducción de los obstáculos administrativos al movimiento transfronterizo de coches de ocasión.

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 COM(2010) 186 final.

⁷ COM(2008) 30 final.

⁸ 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).

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_es.pdf.

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 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.

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 2007–2008¹⁰.

- 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. Tampoco se adaptarían a corto plazo los anexos técnicos de la Directiva 2009/40/CE, recientemente modificada mediante procedimiento de comité por la Directiva 2010/48/UE¹¹. Por consiguiente, no habría ningún cambio en el alcance y la frecuencia de las inspecciones, ni se adoptarían nuevas medidas en relación con el intercambio de información. Seguiría sin haber un marco para el intercambio de datos.
- b) Legislación indicativa. Esta opción consiste en mejorar la ejecución 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

¹⁰ COM(2010) 754 final.

¹¹ DO L 173 de 8.7.2010, p. 47.

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 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 y garantizara lo siguiente:

el acceso de todos los centros de inspección técnica a datos sobre los Certificados de Conformidad y sobre los sistemas electrónicos de seguridad (ABS¹², ESC¹³, *airbags*, etc.);
el intercambio de los resultados de las inspecciones entre Estados miembros, con acceso a los mismos por las principales autoridades policiales;
la notificación de los resultados de las inspecciones, en particular de las lecturas de los cuentakilómetros, por los centros de inspección técnica a las autoridades nacionales y europeas a efectos estadísticos y de ejecución.

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 centros de inspección deben tener acceso a la información técnica necesaria para llevar a cabo las inspecciones, en particular a datos sobre componentes electrónicos de seguridad tales como los ABS o los ESC. Los fabricantes deben facilitar el acceso a tal información, como ya ocurre en el caso de los datos sobre reparación y mantenimiento de los vehículos.

Las inspecciones serán obligatorias para los vehículos de dos o tres ruedas, los remolques de hasta 3,5 toneladas y los tractores con una velocidad nominal superior a 40 km/h. En consideración de la edad del vehículo y de su kilometraje por año, se incrementará la frecuencia de las inspecciones de los vehículos viejos, y aquellos con alto kilometraje deberán someterse a inspecciones anuales, como ya ocurre en el caso de los taxis y las ambulancias. Se concederá un plazo de cuatro meses para pasar la inspección técnica, lo cual dará flexibilidad tanto a los ciudadanos como a los operadores.

Los equipos utilizados en las inspecciones deben cumplir unos requisitos mínimos para poder aplicar con eficacia los métodos descritos. Las deficiencias que se detecten deben evaluarse

¹² Dispositivo de frenado antibloqueo.

¹³ Control electrónico de la estabilidad.

de acuerdo con unas normas armonizadas en función de los riesgos que supongan para la seguridad vial.

Los inspectores encargados de las pruebas deben tener un nivel determinado de conocimientos y competencias y estar adecuadamente formados. No tendrán ningún conflicto de intereses, en particular por motivos económicos, personales o familiares, con el titular del certificado de matriculación del vehículo. Se supervisarán las inspecciones técnicas realizadas por organismos privados acreditados.

Los resultados de las inspecciones, en particular la información sobre el kilometraje de los vehículos, quedarán consignados en registros nacionales, lo que facilitará la detección de fraudes a ese respecto. Además, el fraude en los cuentakilómetros debe considerarse más sistemáticamente un delito sancionable.

En varios Estados miembros realiza inspecciones técnicas un número muy elevado de centros privados acreditados. Para un intercambio de información eficaz entre los Estados miembros, conviene designar puntos de contacto nacionales y establecer unos procedimientos comunes como mínimo en cuanto a los plazos y la naturaleza de la información que ha de transmitirse.

La Comisión estará facultada para modificar el Reglamento a fin de reflejar, llegado el caso, la evolución de la legislación de la UE sobre homologación en relación con las categorías de vehículos y actualizar los anexos al progreso técnico mediante actos delegados, para incluir, entre otras cosas, nuevos procedimientos de ensayo basados en sistemas modernos de postratamiento de emisiones, que aún están en fase de desarrollo.

- 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 técnicas 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 en la seguridad vial como en el mercado interior.

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

- Principio de proporcionalidad

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 técnicas de vehículos y la creación del marco propicio a un flujo constante de información. Esto consiste, entre otras cosas, en establecer normas mínimas sobre los conocimientos y la formación de los inspectores, pues los vehículos actuales son productos cada vez más sofisticados y repletos de complejas

tecnologías. También se trata de fijar requisitos mínimos aplicables a los equipos utilizados en las inspecciones. Todas estas medidas son necesarias para aumentar la calidad de dichas inspecciones.

- 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 periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se deroga la Directiva 2009/40/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 Europeo¹⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁵,

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»¹⁶, 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»¹⁷, 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

¹⁴ DO C de , p. .

¹⁵ DO C de , p. .

¹⁶ COM(2011) 144 final.

¹⁷ COM(2010) 389 final.

para mejorar la 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 periódicas, por que los vehículos, una vez comercializados, sigan cumpliendo unas normas de seguridad a lo largo de toda su vida útil. Ese régimen debe aplicarse a las categorías de vehículos definidas en la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo¹⁸, 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 vehículos¹⁹, y en la Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE²⁰.
- (5) Existe una correlación clara entre el nivel de seguridad vial y el número de deficiencias técnicas de los vehículos. En 2009, la cifra de víctimas mortales en las carreteras europeas ascendió a 35 000. Si se parte de la base de que las deficiencias técnicas de los vehículos contribuyen al número de muertos de forma proporcional a su contribución al número de accidentes, más de 2 000 víctimas mortales al año en la Unión podrían atribuirse a esas deficiencias. Según los estudios disponibles, entre 900 y 1 100 de esas muertes podrían haberse evitado si se hubiera perfeccionado convenientemente el sistema de inspecciones técnicas.
- (6) Gran parte de todas las emisiones del transporte por carretera, en particular las de CO₂, se debe a una minoría de vehículos cuyos dispositivos de control de emisiones funcionan mal. Se calcula que el 5 % del parque automovilístico provoca el 25 % de todas las emisiones contaminantes. Por consiguiente, un régimen periódico de inspecciones técnicas podría contribuir también a la mejora del medio ambiente porque permitiría reducir las emisiones medias de los vehículos.

¹⁸ DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

¹⁹ DO L 263 de 9. 10. 2007, p. 1.

²⁰ DO L 171 de 9. 7. 2003, p. 1.

- (7) Según estudios exhaustivos, el 8 % de los accidentes en los que se ven implicadas motocicletas se debe o está relacionado con defectos técnicos. Los motociclistas son el grupo de usuarios de la carretera que presenta el riesgo más elevado, y el número de víctimas mortales está aumentando en esta categoría. El número de muertos entre conductores de ciclomotores es excesivamente alto: en 2008 fue superior a 1 400. Por consiguiente, deben someterse también a inspección los vehículos de los usuarios más amenazados, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas.
- (8) Los vehículos agrícolas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h se utilizan cada vez más en lugar de camiones en transportes locales. Su potencial de riesgo es comparable al de los camiones y, por tanto, esta categoría de vehículos debería tratarse del mismo modo por lo que se refiere a las inspecciones técnicas.
- (9) En principio, los vehículos de interés histórico preservan el patrimonio de la época en que se construyeron y se utilizan rara vez en la vía pública, por lo que debe dejarse en manos de los Estados miembros la decisión de ampliar o no la periodicidad de las inspecciones técnicas de ese tipo de vehículos. Debe permitirse también a los Estados miembros regular la inspección técnica de otros tipos de vehículos especiales.
- (10) La inspección técnica de vehículos es una actividad soberana que, por tanto, deben realizar los Estados miembros u organismos a los que confíen esa tarea bajo su supervisión. Los Estados miembros deben seguir siendo responsables siempre de las inspecciones técnicas, aun cuando el régimen nacional permita la autorización de organismos privados, incluidos los que efectúan reparaciones.
- (11) Para inspeccionar los vehículos, especialmente sus sistemas electrónicos de seguridad, es fundamental tener acceso a las especificaciones técnicas de cada uno de ellos. Por consiguiente, los fabricantes no solo tienen que proporcionar todos los datos cubiertos por el Certificado de Conformidad, sino también permitir el acceso a los datos necesarios para verificar el funcionamiento correcto de los componentes de seguridad y de protección del medio ambiente. Del mismo modo, las disposiciones aplicables al acceso a información sobre las reparaciones y el mantenimiento de un vehículo deben permitir a los centros de inspección acceder a esos datos necesarios para las inspecciones técnicas. Estas disposiciones son fundamentales, sobre todo en el ámbito de los sistemas con control electrónico, y deben aplicarse a todos los elementos instalados por el fabricante.
- (12) Para que en toda la Unión la calidad de las inspecciones sea alta, los equipos que vayan a usarse durante las pruebas, así como su mantenimiento y calibrado, deben ser objeto de especificaciones a nivel de la UE.
- (13) Los inspectores, en el ejercicio de sus tareas, deben actuar de forma independiente y evitar cualquier conflicto de intereses. Por consiguiente, los resultados de las inspecciones no deben estar vinculados al salario ni a ningún beneficio económico o personal.
- (14) No deben alterarse los resultados de las inspecciones con fines comerciales. Los órganos de supervisión únicamente deben estar autorizados a modificar los resultados de una inspección si estos son manifiestamente incorrectos.

- (15) Unas inspecciones técnicas de calidad requieren un personal con altas competencias y habilidades. Procede instaurar un sistema de formación que conste de una formación inicial y refrescos periódicos. Debe establecerse un período transitorio para que el personal pueda adaptarse sin dificultades al nuevo régimen de formación periódica.
- (16) Para mantener a lo largo del tiempo la calidad de las inspecciones, los Estados miembros deben estar obligados a crear un sistema de aseguramiento de la calidad que abarque los procedimientos de autorización, supervisión y retirada, suspensión o cancelación de la autorización de realizar inspecciones.
- (17) La frecuencia de las inspecciones debe adaptarse en función del tipo de vehículo y su kilometraje. Un vehículo tiene más probabilidades de sufrir fallos técnicos cuando llega a cierta edad y, en particular cuando se ha utilizado mucho y ha alcanzado cierto kilometraje. Conviene, por tanto, aumentar la frecuencia de las inspecciones en el caso de los vehículos viejos y de los vehículos con alto kilometraje.
- (18) Para dar cierta flexibilidad a los propietarios de vehículos y a los operadores, los Estados miembros deben tener la posibilidad de fijar un período de varias semanas para pasar la inspección técnica.
- (19) La inspección técnica debe referirse a todos los elementos que guarden relación con el diseño, la construcción y el equipamiento específicos del vehículo inspeccionado. Teniendo en cuenta el estado actual de la tecnología de los vehículos, entre los elementos que deben inspeccionarse figuran los sistemas electrónicos modernos. Para armonizar las inspecciones técnicas de vehículos, deben preverse métodos de ensayo para cada uno de los elementos inspeccionados.
- (20) Con vistas a facilitar la armonización y garantizar la coherencia de las normas, conviene confeccionar, en relación con todos los elementos inspeccionados, una lista no exhaustiva de las principales causas de no aceptación. Para armonizar la valoración del estado del vehículo inspeccionado, las deficiencias detectadas deben evaluarse en función de una norma común.
- (21) Cuando se detecten deficiencias durante la inspección de un vehículo, en particular si constituyen un riesgo para la seguridad vial, el titular de la matrícula de ese vehículo debe subsanar esas deficiencias sin demora. En caso de deficiencias graves, debe retirarse la matrícula del vehículo hasta que hayan sido totalmente subsanadas.
- (22) Tras cada inspección debe expedirse un certificado de inspección técnica que incluya, entre otras cosas, información sobre la identidad del vehículo y sobre los resultados. Para garantizar un seguimiento correcto de las inspecciones técnicas, los Estados miembros deben recoger esa información y mantenerla en una base de datos.
- (23) Se considera que el fraude en los cuentakilómetros afecta a entre el 5 % y el 12 % de las ventas de vehículos de ocasión, lo que supone un coste considerable para la sociedad estimado en varios miles de millones de euros cada año, y se traduce en una evaluación incorrecta del estado de un vehículo. Para combatir el fraude en los cuentakilómetros, conviene consignar el kilometraje en el certificado de inspección técnica e imponer la obligación de presentar el certificado de la inspección anterior, pues así se facilitaría la detección de cualquier manipulación del cuentakilómetros.

Además, el fraude en los cuentakilómetros debe considerarse más sistemáticamente un delito sancionable.

- (24) En varios Estados miembros realizan inspecciones técnicas un número muy elevado de centros privados acreditados. Para un intercambio de información eficaz entre los Estados miembros, conviene designar puntos de contacto nacionales y establecer unos procedimientos comunes en cuanto, como mínimo, a los plazos y la naturaleza de la información que ha de transmitirse.
- (25) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen de regulación de los vehículos durante toda su vida útil, desde la homologación al desguace, pasando por la matriculación y las inspecciones. El desarrollo e interconexión de las bases de datos de vehículos de los Estados miembros y los fabricantes debe, en principio, contribuir a aumentar la eficacia de toda la cadena administrativa y a reducir costes y cargas. Conviene, por tanto, que la Comisión realice un estudio sobre la viabilidad y los costes-beneficios de la creación de una plataforma electrónica europea de información sobre vehículos.
- (26) 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.
- (27) 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 generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión²¹.
- (28) Las instalaciones y equipos utilizados en los centros de inspección técnica deben cumplir los requisitos aplicables a esos controles. Habida cuenta de que eso requiere grandes inversiones y adaptaciones, que quizás no puedan realizarse de inmediato, debe concederse un período de cinco años para cumplir esos requisitos. Debe preverse también un período de cinco años para que los órganos de supervisión cumplan todos los criterios y requisitos aplicables a la autorización y supervisión de los centros de inspección técnica.
- (29) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos mínimos comunes y de normas armonizadas sobre las inspecciones técnicas de vehículos 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,

²¹ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

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.

- (30) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, 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.
- (31) El presente Reglamento actualiza los requisitos técnicos de la 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 remolques²², y amplía su ámbito de aplicación para incluir, en particular, el establecimiento de centros de inspección técnicas y de sus órganos de supervisión, así como la designación de inspectores a los que se encomendará la realización de las inspecciones. 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 efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE²³, con objeto de regular mejor los métodos aplicados durante esas inspecciones.

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 periódicas de vehículos.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos con una velocidad nominal superior a 25 km/h pertenecientes a las siguientes categorías, definidas en las Directivas 2002/24/CE, 2007/46/CE y 2003/37/CE:
 - vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, utilizados para el transporte de pasajeros, y con un máximo de ocho plazas, excluida la del conductor – vehículos de la categoría M1;

²² DO L 141 de 6.6.2009, p. 12.

²³ DO L 173 de 8.7.2010, p. 74.

- 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;
- vehículos de dos o tres ruedas – vehículos de las categorías L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e y L7e;
- tractores de ruedas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h – vehículos de la categoría T5.

2. El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos siguientes:

- vehículos de interés histórico;
- vehículos pertenecientes a las fuerzas armadas y a los servicios de bomberos, de protección civil y de asistencia o salvamento;
- vehículos utilizados por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras, con una velocidad nominal máxima no superior a 40 km/h;
- vehículos especiales que transporten material de circo y atracciones de feria, con una velocidad nominal máxima no superior a 40 km/h y que solo se utilicen en el territorio del Estado miembro considerado.

3. Los Estados miembros podrán introducir requisitos nacionales aplicables a las inspecciones técnicas de los vehículos indicados en el apartado 2 matriculados en su territorio.

Artículo 3 **Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «vehículo», todo vehículo de motor, o su remolque, 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) «vehículos de dos o tres ruedas», todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuatriciclos;
- 6) «vehículo matriculado en un Estado miembro», vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro;
- 7) «vehículo de interés histórico», todo vehículo que reúna todas las condiciones siguientes:
 - se fabricó hace treinta años como mínimo;
 - su mantenimiento se realiza con piezas de recambio que reproducen los componentes históricos del vehículo;
 - no se han modificado en modo alguno las características técnicas de sus principales componentes, como el motor, los frenos, la dirección o la suspensión; y
 - su apariencia no ha sufrido ningún cambio.
- 8) «titular del certificado de matriculación», la persona a cuyo nombre esté matriculado el vehículo;
- 9) «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, así como de su adaptación;
- 10) «homologación», cualquier categoría de homologación a que se refiere la Directiva 2007/46/CE;
- 11) «deficiencias», fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica;
- 12) «certificado de inspección técnica», un certificado expedido por la autoridad competente o un centro de inspección técnica en el que se haya consignado el resultado de la inspección y la evaluación global del vehículo;
- 13) «inspector», una persona autorizada por un Estado miembro para realizar inspecciones técnicas en un centro de inspección o en nombre de una autoridad competente;
- 14) «autoridad competente», una autoridad u órgano público responsable de gestionar el sistema nacional de inspecciones técnicas, e incluso, cuando proceda, de realizar las inspecciones;

- 15) «centro de inspección técnica», órganos o establecimientos públicos o privados, incluidos los que realizan reparaciones de vehículos, autorizados por un Estado miembro a realizar inspecciones técnicas;
- 16) «órgano de supervisión», un órgano establecido por un Estado miembro, que es responsable de la autorización y supervisión de los centros de inspección técnica.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 4

Responsabilidades

1. Los vehículos de motor y sus remolques se someterán a inspecciones periódicas de acuerdo con el presente Reglamento en el Estado miembro en el que estén matriculados.
2. Las inspecciones técnicas las realizará únicamente la autoridad competente del Estado miembro o centros de inspección por él acreditados.
3. Los fabricantes de vehículos facilitarán a los centros de inspección técnica o, cuando proceda, a la autoridad competente, acceso a la información técnica necesaria para realizar las inspecciones, como se establece en el anexo I. La Comisión adoptará normas sobre los procedimientos de acceso a la información técnica a que se refiere el anexo I, siguiendo el procedimiento de examen previsto en el artículo 16, apartado 2.
4. El titular del certificado de matriculación será responsable de que, en todo momento, el vehículo sea seguro y esté en condiciones de circular.

CAPÍTULO III

REQUISITOS APLICABLES A LAS INSPECCIONES TÉCNICAS

Artículo 5

Fecha y frecuencia de las inspecciones

1. Los vehículos se someterán a inspección técnica en cada fecha aniversario de la primera matriculación, como mínimo según los intervalos siguientes:
 - Vehículos de las categorías L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e y L7e: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación; a continuación, dos años después, y a partir de entonces, cada año.

- Vehículos de las categorías M1, N1 y O2: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación; a continuación, dos años después, y a partir de entonces, cada año.
 - Vehículos de la categoría M1 matriculados como taxis o ambulancias, vehículos de las categorías M2, M3, N2, N3, T5, O3 y O4: un año después de la fecha de la primera matriculación; después, cada año.
2. Si en la primera inspección técnica tras la primera matriculación, un vehículo de las categorías M1 o N1 ha alcanzado un kilometraje de 160 000 km, se someterá después a inspección cada año.
 3. El titular del certificado de matriculación podrá solicitar al centro de inspección técnica o a la autoridad competente, si procede, pasar la inspección técnica durante un período comprendido entre el primer día del mes anterior al mes de la fecha aniversario mencionada en el apartado 1 y el último día del segundo mes siguiente a esa fecha, sin que ello afecte a la fecha de la siguiente inspección.
 4. No obstante la fecha de la última inspección técnica, la autoridad competente puede exigir que un vehículo se someta a inspección o a pruebas adicionales antes de la fecha indicada en los apartados 1 y 2 en los casos siguientes:
 - tras un accidente que haya provocado daños graves en los principales componentes relacionados con la seguridad del vehículo, como las ruedas, la suspensión, las zonas de deformación, la dirección o los frenos;
 - cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados;
 - en caso de cambio de titular del certificado de matriculación.

Artículo 6

Objeto de la inspección y métodos aplicados

1. La inspección técnica abarcará los ámbitos indicados en el anexo II, punto 2.
2. Respecto a cada uno de los ámbitos a que se refiere el apartado 1, las autoridades competentes del Estado miembro o el centro de inspección técnica inspeccionarán, como mínimo, los elementos indicados en el anexo II, punto 3, utilizando el correspondiente método aplicable.

Artículo 7

Evaluación de las deficiencias

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, el anexo III ofrece una lista de posibles deficiencias, junto con su nivel de gravedad.
2. Durante una inspección técnica, 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 8

Certificado de inspección técnica

1. El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente que inspeccionó un vehículo, expedirá un certificado de inspección técnica para ese vehículo en el que se consignarán, como mínimo, los elementos indicados en el anexo IV.
2. El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente, entregará el certificado o, en caso de certificado electrónico, una copia impresa del mismo debidamente certificada, a la persona que haya presentado el vehículo a inspección.
3. A partir de la entrada en vigor del presente Reglamento y a más tardar tres años después, los centros de inspección técnica comunicarán por vía electrónica a la autoridad competente del Estado miembro la información que figura en los certificados de inspección técnica que expidan. Esa notificación tendrá lugar en un plazo de tiempo razonable tras la emisión de los certificados. Hasta esa fecha, los centros de inspección técnica podrán comunicar esa información a la autoridad competente por otros medios. La autoridad competente conservará esa información durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.
4. A efectos de comprobación del kilometraje, y si esa información no ha sido comunicada por vía electrónica después de la inspección técnica anterior, el inspector solicitará a la persona que presente el vehículo que muestre el certificado expedido tras la inspección técnica precedente.
5. Los resultados de la inspección técnica se notificarán a la autoridad de matriculación del vehículo. Esa notificación incluirá la información que figura en el certificado de inspección técnica.

Artículo 9
Seguimiento de las deficiencias

1. Si un vehículo presenta solo deficiencias menores, el titular del certificado de matriculación velará por subsanarlas sin demora. El vehículo no tendrá necesariamente que pasar otra inspección.
2. En caso de deficiencias graves, la autoridad competente decidirá en qué condiciones podrá utilizarse el vehículo antes de someterse a otra inspección. Esa nueva inspección se realizará en las seis semanas siguientes a la primera visita.
3. Si las deficiencias son peligrosas, el vehículo no circulará en la vía pública y se retirará su matrícula, de conformidad con el artículo 3*bis* de la Directiva XXX del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos²⁴, hasta que se hayan subsanado las deficiencias y se haya expedido un nuevo certificado de inspección técnica que demuestre que el vehículo está en condiciones de circular.

Artículo 10
Prueba de inspección

El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente del Estado miembro que haya realizado la inspección de un vehículo matriculado en su territorio, expedirá una prueba a cada vehículo que la haya superado con éxito. En la prueba se indicará la fecha de la siguiente inspección técnica.

Cada Estado miembro reconocerá las pruebas expedidas de acuerdo con el apartado 1.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 11

Instalaciones y equipos de inspección

1. Las instalaciones y los equipos utilizados para realizar las inspecciones técnicas de vehículos cumplirán los requisitos técnicos mínimos previstos en el anexo V.
2. Los centros de inspección o, si procede, la autoridad competente, mantendrán sus instalaciones y equipos de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por el fabricante.

²⁴ DO L XXX de XX.XX.XXXX, p. XX.

3. Todos los equipos de medición se calibrarán periódicamente de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por el fabricante.

Artículo 12

Inspectores

1. Las inspecciones técnicas de vehículos las realizarán inspectores que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación establecidos en el anexo VI.
2. Los Estados miembros concederán un certificado a los inspectores que cumplan esos requisitos mínimos de competencia y formación. Ese certificado contendrá, como mínimo, la información indicada en el anexo VI, punto 3.
3. Los inspectores contratados por las autoridades competentes de los Estados miembros o por un centro de inspección en la fecha de aplicación del presente Reglamento estarán exentos de los requisitos establecidos en el anexo VI, punto 1. Los Estados miembros concederán a esos inspectores un certificado de equivalencia.
4. Cuando realicen una inspección técnica, los inspectores no tendrán ningún conflicto de intereses, en particular por motivos económicos, personales o familiares, con el titular del certificado de matriculación del vehículo inspeccionado.
5. El centro de inspección técnica informará a la persona que presente el vehículo de las reparaciones que deban realizarse y no modificará los resultados de la inspección con fines comerciales.
6. Los resultados de una inspección realizada por un inspector solo podrán ser modificados por el órgano de supervisión cuando sean manifiestamente incorrectos.

Artículo 13

Autorización y supervisión de centros de inspección técnica de vehículos

1. Los órganos de gestión realizarán, como mínimo, las tareas previstas en el anexo VII, punto 1, y cumplirán los requisitos establecidos en los puntos 2 y 3 de ese mismo anexo.

Los Estados miembros publicarán las normas y procedimientos que rigen la organización, las tareas y los requisitos aplicables al personal de los órganos de supervisión.

Los órganos de supervisión serán independientes de los centros de inspección técnica y de los fabricantes de vehículos.

2. Los centros de inspección técnica explotados directamente por una autoridad competente estarán exentos de los requisitos sobre autorización y supervisión.

CAPÍTULO V

COOPERACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Artículo 14

Cooperación administrativa entre Estados miembros

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros y la Comisión en lo que respecta a la aplicación del presente Reglamento.
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 15

Plataforma electrónica de información sobre vehículos

La Comisión estudiará la viabilidad y los costes–beneficios de una plataforma electrónica europea de información sobre vehículos con vistas al intercambio de información en relación con la inspección técnica entre las autoridades de los Estados miembros responsables de las inspecciones, de la matriculación y de la homologación, los centros de inspección técnica y los fabricantes de vehículos.

Basándose en ese estudio, la Comisión presentará y analizará diferentes opciones, incluida la posibilidad de suprimir el requisito de la prueba de inspección a que se refiere el artículo 10. A más tardar dos años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de los resultados del examen y presentará, si procede, una propuesta legislativa.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES SOBRE PODERES DE EJEUCIÓN Y PODERES DELEGADOS

Artículo 16

Comité de Inspección Técnica de Vehículos

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Ese Comité 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.

Artículo 17
Actos delegados

Se confieren a la Comisión poderes para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 19, con vistas a:

- actualizar, llegado el caso, el artículo 2, apartado 1, y el artículo 5, apartados 1 y 2, para reflejar los cambios introducidos en las categorías de vehículos como consecuencia de modificaciones de la legislación a que se refiere el artículo 3, apartado 1;
- adaptar los anexos al progreso técnico con objeto de reflejar la evolución de la legislación internacional o de la Unión.

Artículo 18
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 17 se confiere por tiempo indefinido a partir de [*fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*].
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 17 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 indicada en la misma. 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 17 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.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 19

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. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que la manipulación de un cuentakilómetros se considere un delito sancionable con multas eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.
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 20

Disposiciones transitorias

1. Las instalaciones y equipos a que se refiere el artículo 11 que no cumplan los requisitos mínimos establecidos en el anexo V el [*fecha de aplicación del presente Reglamento*] podrán utilizarse para realizar inspecciones técnicas durante un período máximo de cinco años después de esa fecha.
2. Los Estados miembros aplicarán los requisitos previstos en el anexo VII a más tardar a partir del quinto año siguiente a la fecha de aplicación del presente Reglamento.

Artículo 21

Derogación

Quedan derogadas la Directiva 2009/40/CE y la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión con efectos a partir del [*fecha de aplicación del presente Reglamento*].

Artículo 22

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 [*doce 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