

Bruselas, 27 de noviembre de 2025
(OR. en)

15613/25

Expediente interinstitucional:
2025/0097 (COD)

TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	14625/25
N.º doc. Ción.:	8255/25
Asunto:	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva 2014/45/UE, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y la Directiva 2014/47/UE, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión – Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 24 de abril de 2025, la Comisión presentó dos propuestas legislativas para revisar el «paquete sobre la inspección técnica de vehículos» de 2014. Una de las propuestas modifica la Directiva 2014/45/UE relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y la Directiva 2014/47/UE relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales; la otra propuesta sustituye la Directiva 1999/37/CE relativa a los documentos de matriculación de los vehículos.

2. Ambas propuestas tienen por objetivo general seguir mejorando la seguridad vial en la UE, contribuyendo a la movilidad sostenible y facilitando la libre circulación de personas y mercancías en la UE. Además, la propuesta por la que se modifican la Directiva relativa a las inspecciones técnicas periódicas y la Directiva relativa a las inspecciones técnicas en carretera tiene los siguientes objetivos específicos:
 - a. Garantizar la coherencia, objetividad y calidad de las inspecciones técnicas incorporando avances tecnológicos, en particular la inspección de los vehículos eléctricos y los sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS), el despliegue de nuevos métodos de inspección para las emisiones gaseosas (NO_x y número de partículas) y las emisiones sonoras, y el uso de equipos de medición de emisiones gaseosas o sonoras en la vía pública para detectar vehículos de altas emisiones;
 - b. reducir significativamente la manipulación y mejorar la detección de vehículos defectuosos con sistemas de control de emisiones y de la seguridad deficientes o manipulados, así como con cuentakilómetros manipulados; este objetivo conlleva cambios en el ámbito de aplicación y la frecuencia de las inspecciones periódicas, cambios en las normas de inspección y la creación de un sistema de registro de las lecturas del cuentakilómetros;
 - c. mejorar el almacenamiento e intercambio electrónico de datos relevantes sobre la identificación y la situación del vehículo, lo que incrementará la disponibilidad de los datos y facilitará el reconocimiento mutuo por parte de las autoridades competentes.

II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

3. El Parlamento Europeo designó a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) comisión responsable de la propuesta y nombró ponente a Jens GIESEKE (PPE, DE) el 22 de septiembre de 2025.
4. El Comité Económico y Social Europeo aprobó un dictamen el 18 de septiembre de 2025. El Comité Europeo de las Regiones decidió no emitir un dictamen.

III. TRABAJOS EN EL CONSEJO Y SUS ÓRGANOS PREPARATORIOS

5. El Grupo «Transportes Terrestres» comenzó a trabajar en la propuesta el 30 de abril de 2025, durante la Presidencia polaca, con una presentación general de la Comisión y una presentación de la evaluación de impacto¹.
6. Durante la Presidencia polaca, el Consejo mantuvo un cambio de impresiones respecto del paquete sobre la inspección técnica de vehículos el 5 de junio de 2025. Los ministros acogieron con satisfacción la revisión de las Directivas actuales y la voluntad de avanzar hacia una mayor armonización, digitalización y modernización. En sus intervenciones, varios ministros subrayaron también la necesidad de contar con unos plazos de ejecución factibles y de reducir al mínimo los costes y la carga administrativa.
7. La Presidencia danesa dirigió el examen detallado de la propuesta en el Grupo entre julio y noviembre de 2025. Sobre la base de las observaciones formuladas por las delegaciones en las reuniones del Grupo y en forma de observaciones escritas, la Presidencia elaboró ocho textos transaccionales.
8. Las delegaciones valoraron positivamente la labor preparatoria realizada por la Comisión, pero expresaron inquietud acerca de varias cuestiones, relacionadas con los costes adicionales para los propietarios de vehículos que se inspeccionarían de forma más minuciosa o con mayor frecuencia, con los límites en materia de capacidad y funcionamiento eficiente de los centros de inspección y de los equipos de inspección técnica en carretera y con los costes administrativos, como los costes de funcionamiento de los nuevos equipos. Varias delegaciones habrían querido que la propuesta tuviera una consideración social más marcada en relación con los propietarios de vehículos más antiguos y señalaron que las deficiencias técnicas de los vehículos no suelen ser la causa de accidentes.
9. Otras inquietudes estaban relacionadas con la viabilidad práctica: varias delegaciones cuestionaron la escalabilidad de los nuevos métodos de inspección que habían sido probados en condiciones de laboratorio (medición de NO_x de los vehículos diésel tras un tiempo de calentamiento) y la imposición a los Estados miembros de métodos que aún no se han desarrollado (medición del número de partículas y medición de NO_x de los vehículos de gasolina) o cuyo uso no está extendido (medición de las emisiones mediante teledetección).

¹ El informe de evaluación de impacto se adjunta a la otra propuesta, ST 8259/25 ADD 5-7.

10. Sin embargo, varias delegaciones apoyaron la propuesta de la Comisión sobre teledetección y otras apoyaron nuevos controles de las emisiones si se aplicaban a grupos de vehículos más limitados o solo en inspecciones técnicas en carretera. Por consiguiente, fue especialmente difícil encontrar una solución intermedia sobre nuevos métodos de inspección de las emisiones y teledetección.
11. Los principales cambios introducidos por la Presidencia son los siguientes:

Directiva relativa a las inspecciones técnicas periódicas

- a. Ámbito de aplicación y frecuencia mínima de las inspecciones (artículos 2 y 5 del acto modificado): el texto transaccional mantiene el ámbito de aplicación y la frecuencia mínima de las inspecciones que se aplican actualmente. Esto significa que no se mantiene el cambio propuesto a inspecciones anuales en vez de bienales después de diez años ni la imposición de inspecciones adicionales para furgonetas, y que se mantiene la excepción actual que permite excluir las motocicletas del ámbito de aplicación cuando se apliquen medidas alternativas.
- b. Inspecciones en un Estado miembro distinto del Estado miembro de matriculación (artículo 4, apartado 4; artículo 5, apartado 1, último párrafo, y artículo 8, apartado 1 bis): el texto transaccional mantiene la propuesta de la Comisión relativa a un certificado de inspección técnica temporal en otro Estado miembro, pero amplía el ámbito de aplicación a los vehículos comerciales ligeros. El texto transaccional refuerza la comunicación entre los Estados miembros involucrados y proporciona más flexibilidad en relación con la fecha en la que se debe realizar la siguiente inspección técnica periódica en el Estado miembro de matriculación.
- c. Lecturas del cuentakilómetros (artículo 4 bis): la Presidencia mantiene la obligación contemplada en la propuesta de crear bases de datos nacionales de las lecturas de los cuentakilómetros, lo que proporcionará una herramienta eficaz para luchar contra el fraude en relación con los kilómetros recorridos por un vehículo. Se especifica que el ámbito de aplicación debe abarcar únicamente los turismos y los vehículos comerciales ligeros. Los casos de lectura obligatoria del cuentakilómetros y de registro en la base de datos serían más limitados que los contemplados en la propuesta: además de los centros de inspección, que ya deben registrar los datos del cuentakilómetros, se incorporarían al sistema de registro de datos los talleres autorizados por los fabricantes de vehículos, así como dichos fabricantes en lo que se refiere a los vehículos conectados. Sería cada Estado miembro quien decidiría incluir en la base de datos nuevas lecturas del cuentakilómetros.

- d. Nuevos métodos de inspección de las emisiones (artículo 6 y punto 8.2 del anexo I): el texto transaccional tiene por objeto, por una parte, hacer que las pruebas de las inspecciones técnicas periódicas sean lo suficientemente sensibles para detectar fallos en las emisiones de los vehículos modernos, que son mucho más limpios si funcionan con arreglo a las configuraciones del fabricante, y, por consiguiente, realizar una aportación importante a los objetivos estratégicos de la UE en materia de calidad del aire ambiente² y a la aplicación de las nuevas normas sobre emisiones de los vehículos³. Para conseguirlo, el texto transaccional refrenda en principio la propuesta de la Comisión relativa a la medición del número de partículas (PN) y a la medición de NO_x en centros de inspección. Por otra parte, en vista de los obstáculos restantes, a saber, la falta de métodos fiables y de escalabilidad práctica, el texto transaccional reduce la presión inmediata sobre las capacidades de los centros de inspección y reduce el riesgo para la solidez de los resultados de las inspecciones proporcionando una evolución escalonada basada en actos de ejecución que detallarán los métodos y el ámbito de las inspecciones, acompañados de plazos de ejecución concretos.
- e. Certificado electrónico de inspección técnica (artículo 8): casi todas las delegaciones apoyaron la propuesta de avanzar hacia un certificado electrónico de inspección técnica almacenado en las carteras europeas de identidad digital, si bien la persona que presenta el vehículo puede solicitar una versión impresa. El texto transaccional detalla que la expedición de certificados en las carteras empezará cuatro años después de la entrada en vigor de la Directiva. El texto transaccional ya no exige que la copia en papel esté certificada; bastará con que pueda verificarse su autenticidad mediante un código QR.
- f. Intercambio de datos y presentación de informes (artículos 16, 20 y 20 bis): las delegaciones apoyaron en general el objetivo de mejorar la interoperabilidad transfronteriza y el intercambio de datos en tiempo real entre las autoridades nacionales y, por extensión, los centros de inspección. No obstante, un gran número de Estados miembros mostró su desacuerdo con que dicho intercambio se basara únicamente en el sistema MOVE-HUB, desarrollado por la Comisión. Por estas razones, la Presidencia ha añadido al artículo 16 un nuevo párrafo que permite a los Estados miembros utilizar sus propias aplicaciones o aplicaciones de terceros, entre ellas EUCARIS, para intercambiar datos y conectarse al sistema electrónico MOVE-HUB.

² Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa (DO L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Versión más reciente: Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7) (DO L, 2024/1257, 8.5.2024).

El texto transaccional mantiene la nueva obligación de presentación de informes (artículo 20 *bis*) con un ámbito reducido; esa obligación será similar a la prevista en la Directiva sobre inspecciones técnicas en carretera.

- g. Sistemas electrónicos de seguridad⁴, datos del fabricante (artículo 5, apartados 6 y 7) y lista de otros elementos objeto de inspección en el punto 3 del anexo I: el texto transaccional ofrece más detalles sobre los flujos de datos de los fabricantes y la gestión de los datos, que se basarán en actos de ejecución. En relación con los sesenta y dos elementos del sistema electrónico de seguridad que deberán empezar a inspeccionarse según la propuesta de la Comisión, en el texto transaccional una parte de ellos se agrupan en otros elementos existentes que deben someterse a inspección, otra parte se agrupa en elementos de inspección voluntaria y otra parte se suprime. A petición de las delegaciones se han añadido dos elementos objeto de inspección: en primer lugar, un vínculo voluntario entre las campañas de recuperación y las inspecciones técnicas, con el objetivo de mejorar los resultados de las campañas de recuperación que están estrechamente ligadas a la seguridad y la salud (punto 0.3); en segundo lugar, una inspección de los sistemas de alarma y de extinción de incendios (punto 9.13).

Directiva relativa a las inspecciones técnicas en carretera

- a. Ámbito de aplicación (artículo 2 del acto modificado): el texto transaccional apoya la ampliación del ámbito de aplicación del sistema de inspección técnica en carretera a vehículos comerciales ligeros de la categoría N₁. El texto transaccional trata de dar cabida a la profunda preocupación de algunas delegaciones permitiendo, por una parte, excluirlos del ámbito de aplicación en caso de que se sometan a inspecciones técnicas periódicas al cabo de dos años y posteriormente cada año y, por otra parte, modificando la meta de cobertura del parque de vehículos en el artículo 5.
- b. Teledetección (artículos 4 *bis* y 21 de la propuesta, artículo 9 *bis* y artículo 18, apartado 3, del texto transaccional): el texto transaccional establece el concepto de teledetección como medida voluntaria, que deberá revisarse una vez que se haya adquirido experiencia adicional en la práctica. Para facilitar el seguimiento transfronterizo después de detectar un vehículo de altas emisiones, la Comisión puede adoptar actos de ejecución para establecer valores límite para la cooperación transfronteriza.

⁴ Se ha renombrado este punto «ADAS y otros sistemas relacionados con la seguridad».

- c. Porcentaje de vehículos por inspeccionar en inspecciones en carretera iniciales (artículo 5): el texto transaccional mantiene la propuesta de establecer objetivos de inspección del parque de vehículos por Estado miembro, en vez de un objetivo a escala de la Unión, y un nuevo objetivo de inspección para los vehículos comerciales ligeros de la categoría N₁. Este último objetivo es un objetivo fijo (10 %) en relación con el número total de inspecciones de vehículos comerciales pesados, en vez del 2 % del número de vehículos comerciales ligeros matriculados al año propuesto por la Comisión.
- d. Inspección de la sujeción de la carga (artículo 10, apartado 1, letra c), y artículo 13): el texto transaccional refleja la opinión mayoritaria de las delegaciones de que la obligación de inspección solo puede referirse a la inspección técnica en carretera inicial, dado que no existen suficientes recursos para realizar una inspección minuciosa de la sujeción de la carga de cada vehículo que deba inspeccionarse. Por lo tanto, las inspecciones minuciosas seguirán basándose en la opinión del inspector tras la evaluación visual obligatoria de la sujeción de la carga.
- e. Intercambio de datos y presentación de informes (artículos 18bis y 20): el texto transaccional prevé un intercambio de datos armonizado con la propuesta de Directiva relativa a las inspecciones técnicas periódicas y una presentación de informes parecida a la propuesta de la Comisión y a la práctica actual.
- f. Contenido y métodos de la inspección minuciosa (artículos 10 y 11 y anexo II): cuando los posibles elementos objeto de inspección técnica en carretera minuciosa coinciden con los elementos pertinentes para las inspecciones técnicas periódicas, los cambios propuestos por la Presidencia son idénticos a los propuestos para la Directiva sobre inspecciones técnicas periódicas. Sin embargo, se introducen dos modificaciones: en primer lugar, el texto transaccional aclara en el artículo 10, apartado 1, que el método por defecto de la inspección en carretera inicial es la inspección visual, que puede complementarse con el uso de equipos específicos. En segundo lugar, en relación con la medición de las emisiones de NO_x de los motores diésel, el texto transaccional sugiere que debe establecerse la medición en el contexto de una inspección técnica en carretera dentro del plazo de transposición de tres años, considerando que la cuestión del preacondicionamiento del vehículo no es un problema cuando el motor llega caliente al control. En el considerando 15 *bis* se aclara que en caso de que el Estado miembro utilice centros de inspección técnica para la inspección minuciosa, dicha inspección minuciosa dependerá de la introducción de métodos de inspección pertinentes en esos centros después de la adopción de los actos de ejecución. En consonancia con la metodología de teledetección, el texto transaccional ha añadido la teledetección —que deberá ser confirmada utilizando el método de inspección estándar— como método alternativo (8.1.1, 8.2.2.2 a 8.2.3.3).

Transposición (artículo 3 del acto modificativo):

12. Teniendo en cuenta la naturaleza compleja y el gran alcance de los requisitos introducidos en las propuestas de revisión, muchos Estados miembros han solicitado un período de transposición más largo, que se ha ampliado a tres años en el texto transaccional. Se han abordado elementos especialmente difíciles de la ejecución mediante fases de ejecución específicas tras la adopción de los actos de ejecución (véase el punto 11, letra d), en relación con las inspecciones de las emisiones, y el artículo 8 de la Directiva relativa a las inspecciones técnicas periódicas en relación con la expedición de certificados electrónicos de inspección).
13. En la reunión del Grupo del 13 de noviembre de 2025, las delegaciones apoyaron en términos generales el texto transaccional de la Presidencia⁵ con vistas a una orientación general, si bien algunas solicitaron más aclaraciones o solicitaron cambios adicionales. La Comisión reconoció la labor técnica realizada por la Presidencia, pero destacó que se había reducido el ámbito o el alcance de varios elementos de reforma que consideraba más importantes o que se habían suprimido varios de esos elementos. La Comisión se reservaba su posición, también respecto de la selección de poderes para actos delegados y de ejecución.
14. En su reunión del 21 de noviembre, el Comité de Representantes Permanentes refrendó por amplia mayoría el texto transaccional presentado en el anexo y en la adenda 1⁶ de la presente nota. Algunas delegaciones reiteraron su profunda preocupación respecto de la complejidad y la carga administrativa o técnica.

IV. CONCLUSIONES

15. En vista de lo anterior, se invita al Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) a que acuerde una orientación general en su sesión del 4 de diciembre de 2025.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Idéntico al texto del documento ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, salvo por algunas correcciones lingüísticas.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifican la Directiva 2014/45/UE, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y la Directiva 2014/47/UE, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión

(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, apartado 1,

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 Europeo⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

⁷ DO C, , p. .

⁸ DO C, , p. .

- (1) Las disposiciones relativas a las inspecciones técnicas de los vehículos forman parte de la legislación de la Unión desde hace décadas. Sin embargo, son objeto de una armonización gradual. El Derecho de la Unión a tal efecto se revisó por última vez en 2014, mediante el «paquete sobre la inspección técnica de vehículos»⁹. Para mejorar la garantía de cumplimiento, las revisiones consecutivas de esas normas fueron ampliando gradualmente el ámbito de aplicación de los vehículos que deben ser objeto de inspección y el ámbito de aplicación de las normas armonizadas, incluidas las relativas a las inspecciones en carretera y los documentos de matriculación de los vehículos. Asimismo, especificaron y actualizaron los métodos de inspección, los procedimientos y los documentos conexos necesarios para reflejar el progreso tecnológico.
- (2) La Directiva 2014/45/UE establece requisitos mínimos relativos al contenido y la frecuencia de las inspecciones para cada categoría de vehículo, excepto en el caso de las motocicletas, para las que los Estados miembros disponen de un margen de apreciación más amplio. Esa Directiva también establece requisitos mínimos relativos a la independencia de los centros de inspección y la formación de los inspectores, los equipos de inspección y el contenido del certificado de inspección técnica. Los Estados miembros deben reconocer la validez de dicho certificado, así como de cualquier otra prueba de inspección, a efectos de la libre circulación y de la nueva matriculación de un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro.

⁹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) y 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) La Directiva 2014/47/UE complementa la Directiva 2014/45/UE al establecer que los Estados miembros deben llevar a cabo inspecciones en carretera de los vehículos comerciales pesados de más de 3,5 toneladas, incluidos autobuses, camiones y sus remolques, con el fin de inspeccionar el 5 % del parque de vehículos de la Unión cada año. Dichas inspecciones incluyen una inspección inicial en carretera y, si el inspector lo considera necesario, una inspección técnica en carretera más minuciosa. Los elementos inspeccionados en las inspecciones minuciosas son los mismos que los analizados en las inspecciones técnicas periódicas y pueden incluir también la inspección de la sujeción de la carga. Cuando se detecte una deficiencia grave o peligrosa durante una inspección en carretera, el Estado miembro en el que haya tenido lugar la inspección debe notificarlo al Estado miembro de matriculación, con el fin de garantizar que el vehículo cuya autorización para circular haya sido suspendida sea reparado.
- (4) Debido a los rápidos avances tecnológicos, algunas de las normas actuales de inspección de vehículos han quedado obsoletas, por lo que deben modificarse para adaptarlas a las tecnologías y los vehículos más recientes, como los vehículos eléctricos y los vehículos eléctricos híbridos. El marco de inspecciones debe seguir contribuyendo a reducir las emisiones procedentes del transporte, así como a acelerar la digitalización del sector del transporte y a potenciar que el sector se beneficie de ella. También debe adaptarse mejor el marco a la evolución de la tecnología de los vehículos, la composición del parque de vehículos y los métodos de inspección.
- (5) La transición digital es una de las prioridades de la Unión. En el contexto de la actualización de las normas actuales sobre la inspección de vehículos, también es importante armonizar, simplificar y digitalizar en gran medida los procedimientos administrativos y eliminar los obstáculos que siguen existiendo para la libre circulación. Entre esos obstáculos se incluye el no reconocimiento de las inspecciones técnicas periódicas realizadas en Estados miembros distintos del Estado miembro de matriculación. Esto puede obstaculizar la libre circulación de personas dentro de la Unión y el derecho de estas a residir en un Estado miembro distinto de aquel en el que está matriculado actualmente el vehículo.
- (5 bis) Las inspecciones que deban efectuarse durante el ciclo de vida del vehículo deben ser relativamente simples, rápidas y baratas, a la vez que logran los objetivos de las Directivas.

- (6) Algunos de los métodos actuales de inspección de emisiones son inadecuados para inspeccionar vehículos con tecnología moderna de control de las emisiones de contaminantes atmosféricos y bajas emisiones de referencia. También existe potencial para seguir reduciendo las emisiones contaminantes mediante unas inspecciones y comprobaciones más adecuadas. La aplicación de los mejores métodos de inspección disponibles, proporcionados y adecuados ayudaría a los Estados miembros a alcanzar unas normas de calidad del aire más estrictas, a saber, los valores límite para la protección de la salud humana establecidos en la Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰, especialmente para las partículas finas y los óxidos de nitrógeno (NO_x).
- (7) El número de víctimas mortales y heridos graves en las carreteras de la Unión sigue situándose en un nivel inaceptablemente elevado, con 20 400 muertes en 2023. Por ello, es necesario adoptar nuevas medidas para alcanzar los objetivos de seguridad vial establecidos en el marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030¹¹.
- (8) Realizar inspecciones técnicas de las motocicletas presenta unos beneficios claros para la seguridad vial. El número de Estados miembros que ya incluyen las motocicletas en sus regímenes de inspección técnica es otra prueba de ello. Los Estados miembros pueden excluir de las inspecciones técnicas periódicas obligatorias las motocicletas con una cilindrada superior a 125 cm³, o con una potencia nominal o neta continua máxima superior a 11 kW, si han establecido medidas alternativas eficaces de seguridad vial, como inspecciones en carretera.

¹⁰ Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa (versión refundida) (DO L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Según las observaciones recibidas de los Estados miembros y de los representantes de la industria, ha quedado demostrado que los requisitos legales actuales destinados a garantizar que los centros de inspección dispongan de los datos técnicos necesarios para llevar a cabo inspecciones técnicas periódicas son ineficaces. Por ello, es necesario especificar, teniendo en cuenta los requisitos de información establecidos en el artículo 61 y el anexo X del Reglamento (UE) 2018/858, que debe ponerse un conjunto mínimo de información a disposición de las autoridades competentes o de los organismos de datos centralizados encargados por las autoridades de uno o varios Estados miembros de gestionar el acceso a dicha información, de forma gratuita y sin demora indebida, y que esas autoridades u organismos deben a continuación garantizar que los centros de inspección también tengan el acceso necesario.
- (10) Para los vehículos de las categorías M₁ y N₁, el Estado miembro de matriculación debe reconocer los certificados de inspección técnica temporales de la UE expedidos por otro Estado miembro durante un período de seis meses, siempre que las siguientes inspecciones técnicas periódicas se lleven a cabo en el Estado miembro de matriculación. Esto significa que el vehículo debe regresar al Estado miembro de matriculación durante el período de validez del certificado de inspección técnica temporal de la UE para someterse a la siguiente inspección técnica. Esto contribuirá a facilitar la libre circulación de personas, respetando al mismo tiempo el requisito básico de que los vehículos deban ser generalmente sometidos a inspección en el Estado miembro de matriculación. Para garantizar la claridad sobre la situación del vehículo, el Estado miembro que realice la inspección técnica debe comunicar el resultado de la inspección en un breve período de tiempo a través de la plataforma MOVE-HUB al Estado miembro de matriculación.
- (11) Por la misma razón, un Estado miembro de matriculación debe poder optar por reconocer los certificados de inspección técnica expedidos por otro Estado miembro. Si lo hace, debe informar de ello a los demás Estados miembros y a la Comisión. Todos los Estados miembros deben considerar que tales certificados de inspección técnica son equivalentes a los certificados expedidos por el Estado miembro de matriculación.

- (12) Para luchar contra el fraude relacionado con el kilometraje de los vehículos usados, las inspecciones técnicas periódicas incluyen el registro de las lecturas de los cuentakilómetros. La manipulación del cuentakilómetros puede afectar a la seguridad vial, dado que se induce a error a los compradores sobre el desgaste y, por lo tanto, sobre las necesidades de mantenimiento y es probable que el vehículo no haya recibido el mantenimiento requerido. Sin embargo, la eficacia de la medida ha sido limitada porque, en la mayoría de los Estados miembros, la primera inspección técnica no se lleva a cabo en vehículos de las categorías M₁ o N₁ hasta cuatro años después de la primera matriculación y, en muchos de ellos, únicamente cada dos años a partir de entonces. Sobre la base de la experiencia adicional adquirida en varios Estados miembros en relación con diversas categorías de vehículos, los Estados miembros deben velar, al menos, por que se consigne una lectura del cuentakilómetros cada vez que un reparador autorizado por un fabricante de vehículos lleve a cabo tareas de mantenimiento o reparación de un vehículo de las categorías M₁ o N₁, así como por que las lecturas se consignent en una base de datos o registro nacionales. Los reparadores autorizados operan dentro del sistema de distribución del fabricante. Para aumentar aún más el número de puntos de datos en el historial del cuentakilómetros de los vehículos, los Estados miembros pueden ofrecer acceso a los registros que figuran en dicha base de datos nacional o registro de vehículos a otros proveedores de servicios, en particular a talleres de reparación o mantenimiento independientes, y pueden incluir también a otros proveedores que realicen lecturas fiables del cuentakilómetros, como compañías de seguros o empresas de alquiler de vehículos. Los Estados miembros deben poner dichas lecturas a disposición de las autoridades competentes y del titular del permiso de circulación y deben facilitar a los inspectores el historial del cuentakilómetros (datos o evaluación).
- (12 *bis*) Además, los Estados miembros deben exigir a los fabricantes o a sus representantes que transmitan las lecturas del cuentakilómetros de los vehículos conectados cada tres meses. Dado que los Estados miembros no tienen acceso directo a esos datos, no son responsables de su calidad. A fin de que los consumidores puedan detectar fraudes en el cuentakilómetros antes de comprar un vehículo, los Estados miembros deben informarles también de que el historial del cuentakilómetros está a disposición del titular del permiso de circulación, en particular en el contexto de la venta de vehículos. Los Estados miembros pueden decidir cobrar una tasa administrativa cuando faciliten el historial del cuentakilómetros al titular del permiso de circulación. Para mejorar la disponibilidad de estadísticas sobre el uso de vehículos sin que ello suponga una carga adicional de presentación de información para las administraciones nacionales, los Estados miembros deben poner las lecturas de los cuentakilómetros a disposición de los institutos nacionales de estadística y de la Comisión (Eurostat).

- (13) Aunque los vehículos eléctricos, incluidos los vehículos eléctricos híbridos, llevan muchos años en circulación y su número ha aumentado constantemente, no existen normas armonizadas sobre la inspección técnica de los sistemas de alta tensión de dichos vehículos, lo que ha provocado que los Estados miembros desarrollen diferentes protocolos de inspección. Para garantizar el funcionamiento seguro de dichos vehículos a lo largo de su vida útil y evitar prácticas de inspección contradictorias en los Estados miembros, los elementos objeto de inspección pertinentes deben incluirse en los requisitos mínimos relativos al contenido y los métodos de inspección recomendados.
- (13 *bis*) Para garantizar que se inspeccionan correctamente los vehículos eléctricos y eléctricos híbridos, incluidos los nuevos sistemas electrónicos avanzados, es importante que los inspectores reciban una formación adecuada tanto durante la formación inicial como durante las formaciones de actualización. A fin de llevar a cabo las pruebas de los diversos tipos de vehículos y sistemas nuevos, los Estados miembros deben poder conceder autorizaciones a inspectores que se hayan especializado en la inspección solo de tipos específicos de vehículos o en la realización de determinadas inspecciones únicamente. Los Estados miembros que deseen hacer uso de esta posibilidad deben velar por que el certificado expedido a dichos inspectores indique claramente la limitación del inspector para realizar inspecciones técnicas.

- (14) Los vehículos modernos incorporan hoy numerosos sistemas electrónicos avanzados nuevos para incrementar la seguridad y asistir al conductor. Esos sistemas pueden ser no obligatorios u obligatorios para la homologación de tipo en los casos en los que el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo¹² exige la instalación de diversos sistemas avanzados de asistencia al conductor, diseñados para evitar accidentes y reducir el número de víctimas y lesiones graves. No obstante, los beneficios esperados no se conseguirán si estos sistemas se deterioran con el tiempo o si son objeto de manipulación. Por ello, deben incluirse estos nuevos sistemas electrónicos en las inspecciones técnicas periódicas y en carretera, para garantizar que brindan los beneficios esperados en materia de seguridad. Para garantizar el funcionamiento seguro de los vehículos automatizados y la inspección de los sistemas electrónicos de seguridad a lo largo de su vida útil, los elementos pertinentes que deban someterse a inspección han de incluirse en los requisitos mínimos relativos al contenido y los métodos recomendados de inspección establecidos en los anexos correspondientes de las Directivas 2014/45/UE y 2014/47/UE.
- (15) Si bien el transporte por carretera provoca unas cantidades significativas de emisiones nocivas de contaminantes atmosféricos, en particular de NO_x y de partículas finas, los actuales métodos de inspección de las emisiones de gases de escape no están adaptados a los vehículos y las tecnologías más recientes. La Recomendación (UE) 2023/688 de la Comisión¹³ fue un primer paso en el camino para armonizar la medición del número de partículas durante las inspecciones técnicas. En aras de la salud pública, la protección del medioambiente y la competencia leal, los elementos pertinentes que deben someterse a pruebas durante las inspecciones técnicas periódicas y en carretera, establecidos en los anexos de las Directivas 2014/45/UE y 2014/47/UE, deben incluir ahora la medición del número de partículas y la medición de NO_x.

¹² Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Recomendación (UE) 2023/688 de la Comisión, de 20 de marzo de 2023, relativa a la medición del número de partículas para la inspección técnica periódica de vehículos equipados con motores de encendido por compresión (DO L 90 de 28.3.2023, p. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15 *bis*) Para medir los NO_x de los vehículos equipados con motor de encendido por compresión en inspecciones técnicas periódicas, la Comisión debe especificar, mediante actos de ejecución, los requisitos para el preacondicionamiento de los vehículos, sobre la base de estudios que confirmen la adecuación de los métodos, y qué normas Euro deben incluirse en el ámbito de aplicación, antes de que estos vehículos puedan incluirse en el ámbito de aplicación de la inspección de las emisiones. Puede ser más sencillo medir los NO_x de vehículos equipados con motor de encendido por compresión durante inspecciones técnicas en carretera, al tratarse de vehículos seleccionados y cuyo motor está caliente. En caso de que el seguimiento se prevea en un centro de inspección que realice inspecciones técnicas, tal seguimiento depende de la aplicación de los métodos de inspección de las emisiones adecuados con arreglo a los actos de ejecución.
- (15 *ter*) En relación con la medición del número de partículas (PN) para vehículos con motor de encendido por chispa, la Comisión debe especificar los métodos de medición y los valores límite mediante actos de ejecución antes de que puedan incluirse en el ámbito de la inspección de las emisiones. La Comisión puede especificar mediante actos de ejecución el método, los valores límite y las normas Euro que deben incluirse para medir los NO_x de los motores de encendido por chispa.
- (15 *quater*) Las campañas de recuperación de vehículos llevadas a cabo de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/858 sobre la Homologación y la Vigilancia del Mercado de los Vehículos de Motor y sus Remolques y el Reglamento (UE) 2023/988 sobre Seguridad General de los Productos, dependen, para ser eficaces, del seguimiento que hagan el propietario del vehículo o el titular del permiso de circulación. Las inspecciones técnicas pueden facilitar las campañas de recuperación de vehículos en caso de que la deficiencia que haya dado lugar a la campaña represente un riesgo grave para la seguridad o la salud de las personas a bordo o de otros usuarios de la carretera. Por lo tanto, debe establecerse un vínculo entre las campañas de recuperación y las inspecciones técnicas de vehículos. Gracias a ese vínculo, los Estados miembros deben tener la posibilidad de decidir si debe someterse una campaña de recuperación determinada a inspección técnica y de categorizar la deficiencia que haya causado la campaña de recuperación como deficiencia grave o peligrosa. La categorización de la deficiencia puede afectar al resultado de la inspección técnica y puede dar lugar a que se considere que no se ha superado la inspección hasta que se haya subsanado la deficiencia y se haya comprobado la subsanación en una inspección técnica posterior.

- (15 *quinquies*) El establecimiento del vínculo entre las campañas de recuperación y las inspecciones técnicas depende de un flujo de información fiable y actualizada de los fabricantes a las autoridades competentes y, posteriormente, a los centros de inspección técnica. Ese vínculo se entiende sin perjuicio de las normas que garantizan que el propietario del vehículo o el titular del permiso de circulación ha sido debidamente informado de la campaña de recuperación y ha tenido la oportunidad de presentar el vehículo para su verificación y reparación, y no altera ni transfiere a las autoridades públicas las responsabilidades de los fabricantes y otros agentes económicos de la cadena de suministro de adoptar medidas correctoras adecuadas, como la recuperación de vehículos, cuando un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente presente un riesgo grave para la seguridad o la salud de las personas a bordo o de otros usuarios de la carretera, o para el medio ambiente.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Además de las inspecciones técnicas periódicas programadas, los vehículos también deben someterse a una inspección técnica si los sistemas y componentes de seguridad o medioambientales del vehículo han sido alterados o modificados de forma significativa. Esto incluye los casos en los que se produce un cambio de categoría del vehículo o de los niveles de emisiones, por ejemplo, tras la instalación de un filtro de partículas o cuando un vehículo se transforma para que funcione con combustibles alternativos o cuando se realiza un cambio en el sistema de conducción. Esto no impide ni restringe la normativa nacional sobre la homologación de vehículos alterados o modificados matriculados en el Estado miembro.
- (19) Para facilitar la transición digital y reducir los costes de los centros de inspección, los certificados de inspección técnica deben expedirse en un formato electrónico estandarizado. También debe expedirse una copia impresa en papel del certificado de inspección técnica a la persona que haya presentado el vehículo para su inspección, si así lo ha solicitado. Los Estados miembros deben aceptar ambos formatos cuando se modifique la propiedad del vehículo o cuando este vuelva a matricularse en otro Estado miembro. Esto se aplica también al informe de la inspección en carretera más minuciosa.

- (20) Debe garantizarse que el tratamiento de datos personales para la aplicación de la presente Directiva se ajuste al marco de protección de datos de la Unión, en particular al Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴. En consonancia con el principio de protección de datos por defecto, para la verificación de los certificados de inspección técnica deben utilizarse técnicas de verificación que no exijan la transmisión de datos personales en certificados individuales.
- (21) A fin de garantizar un seguimiento adecuado de las deficiencias en caso de que un vehículo no supere, debido a una o varias deficiencias graves o peligrosas, una inspección técnica periódica realizada en un Estado miembro distinto del Estado miembro de matriculación, el resultado de la inspección y el plazo para la nueva inspección deben notificarse al Estado miembro de matriculación e inscribirse en el registro de vehículos. El plazo para la nueva inspección no debe ser superior a dos meses, y esta debe tener lugar en cualquier Estado miembro. Además, cuando un vehículo no haya superado la inspección técnica periódica debido a una o varias deficiencias peligrosas, a fin de evitar riesgos inmediatos para la seguridad vial o el medioambiente, el Estado miembro o la autoridad competente deben poder decidir que el vehículo en cuestión no pueda circular por la vía pública y solicitar al Estado miembro de matriculación que suspenda la autorización de circulación vial del vehículo hasta que se subsanen las deficiencias y se haya comprobado la subsanación en una inspección técnica posterior. La suspensión debe consignarse en el registro de vehículos del Estado miembro de matriculación.
- (22) La manipulación del sistema de control de emisiones, el sistema de alta tensión, incluido el sistema de gestión de la batería, el silenciador o los sistemas relacionados con la seguridad del vehículo puede provocar deficiencias graves o peligrosas y debe ser castigada con sanciones eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. La manipulación implica, entre otras cosas, la desactivación, la modificación o el ajuste deliberados de los sistemas y componentes del vehículo con el fin de cambiar la función especificada originalmente por el fabricante para eludir la reglamentación o los requisitos técnicos.

¹⁴ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Los requisitos actuales establecidos en las Directivas 2014/45/UE y 2014/47/UE para que los Estados miembros cooperen entre sí a la hora de aplicar dichas Directivas no permiten a los Estados miembros comprobar la situación jurídica y técnica de un vehículo en situaciones transfronterizas. Para garantizar una mayor eficacia, en particular en tales situaciones, los Estados miembros deben prestarse asistencia mutua de forma más sistemática a la hora de aplicar las Directivas. Es por tanto necesario establecer normas sobre el intercambio de información y de datos sobre vehículos, a fin de que los Estados miembros puedan consultarse mutuamente los registros de vehículos y las bases de datos sobre inspección técnica de vehículos, incluido el contenido de los certificados de inspección técnica y los informes de las inspecciones técnicas en carretera. Ese intercambio debe abarcar también el certificado de conformidad expedido con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858. Los Estados miembros deben garantizar el acceso a los datos con arreglo a las normas sobre intercambio de datos establecidas en dicho Reglamento.
- (24) Con el fin de intercambiar información sobre los vehículos matriculados en la Unión, la Comisión ha desarrollado la plataforma de intercambio de mensajes MOVE-HUB, para interconectar los registros electrónicos nacionales de los Estados miembros¹⁵. La plataforma alberga actualmente la interconexión de los registros de las empresas de transporte por carretera (ERRU), los registros de permisos de conducción (RESPER), los registros de formación de los conductores profesionales (ProDriveNet), los registros de tarjetas de tacógrafo del conductor (TACHOnet) y la notificación de los fallos de inspección en carretera de los vehículos (RSI)¹⁶.

¹⁵ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión, de 1 de abril de 2016, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión (DO L 87 de 2.4.2016, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2016/480/oj>).

¹⁶ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2205 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2017, relativo a las normas detalladas sobre los procedimientos de notificación de vehículos comerciales con deficiencias graves o peligrosas identificadas en inspecciones técnicas en carretera (DO L 314 de 30.11.2017, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Las funcionalidades de MOVE-HUB deben ampliarse para permitir el intercambio de información y de datos sobre vehículos que se necesita a efectos de las Directivas 2014/45/UE y 2014/47/UE. Por consiguiente, los Estados miembros deben conectar con MOVE-HUB los sistemas electrónicos que contengan información sobre los certificados de inspección técnica temporales de la UE y los historiales de los cuentakilómetros con el fin de intercambiar mensajes. Los Estados miembros pueden seguir utilizando sus propias aplicaciones o aplicaciones de terceros, incluido el sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (EUCARIS), para conectarse al sistema electrónico MOVE-HUB. El intercambio de información y de datos a través de MOVE-HUB debe estar operativo en el plazo de dos años a partir de la adopción de los actos de ejecución correspondientes con arreglo al artículo 16 de la Directiva 2014/45/UE y al artículo 18 *bis* de la Directiva 2014/47/UE.
- (26) Las crisis provocadas por acontecimientos graves, tanto dentro como fuera de la Unión, pueden perturbar significativamente el funcionamiento de los sistemas de inspección técnica. En tiempos de crisis, los Estados miembros deben poder ampliar la validez de los certificados de inspección técnica, incluidos los certificados de inspección técnica temporales de la UE. Previa autorización de la Comisión, debe permitirse a los Estados miembros prorrogar seis meses la validez administrativa de los certificados de inspección técnica y de los certificados de inspección técnica temporales de la UE que vayan a expirar. Cuando la crisis persista, debe ser posible volver a prorrogar dicha validez.
- (27) Los vehículos comerciales ligeros de categoría N₁ se utilizan de manera más intensiva que los vehículos particulares, a menudo en zonas densamente pobladas. Dado el aumento del número de vehículos comerciales ligeros de categoría N₁ que circulan en la Unión y a fin de promover unas condiciones de competencia equitativas para los operadores comerciales en toda la Unión y de seguir mejorando su seguridad y su comportamiento medioambiental, los vehículos comerciales ligeros de categoría N₁ también deben someterse a inspecciones en carretera.

- (28) En el caso de las inspecciones en carretera, la verificación de las emisiones de gases de escape de un gran número de vehículos mediante la teledetección es una medida eficaz para identificar los vehículos de altas emisiones. En algunos Estados miembros, la experiencia demuestra que las tasas de detección aumentan de forma considerable en comparación con los métodos de inspección obligatoria. Pueden utilizarse sistemáticamente equipos de teledetección para verificar una gran parte del parque de vehículos en condiciones reales en carretera. Las emisiones de los vehículos son dinámicas, y los picos de emisión se producen con mayor frecuencia en condiciones específicas, como durante el arranque en frío. Una única medición por teledetección en un vehículo parado puede indicar satisfactoriamente que un vehículo es de altas emisiones y está defectuoso o ha sido manipulado. Dependiendo de cuánto haya superado el límite la medición, tal vez sea necesario efectuar múltiples mediciones por teledetección en el vehículo parado para confirmar que es de altas emisiones. Dado que estos fallos y modificaciones generan emisiones excesivas que plantean riesgos para la salud humana y el medioambiente, deben repararse, y toda manipulación debe sancionarse.
- (28 *bis*) La teledetección no puede sustituir a una inspección en carretera, pero puede utilizarse con miras a seleccionar vehículos para someterlos a una inspección en carretera adicional. La verificación de las mediciones por teledetección puede hacerse en forma de inspección en carretera inmediatamente después de una medición por teledetección o en un centro de inspección técnica. Dado que la teledetección detecta vehículos de altas emisiones, independientemente de su Estado miembro de matriculación, el Estado miembro que haya identificado el vehículo y el Estado miembro de matriculación deben cooperar para garantizar un seguimiento adecuado basado en valores armonizados para los vehículos de altas emisiones.

- (28 *ter*) La verificación en carretera o en un centro de inspección debe seguir los métodos de inspección establecidos en los puntos 8.1 y 8.2 del anexo II de la Directiva 2014/47/UE y en el anexo I de la Directiva 2014/45/UE, respectivamente. Esto significa, por ejemplo, que cuando se sospeche que un vehículo diésel o un vehículo comercial ligero de la categoría N₁ equipado de un motor Euro 5b o más reciente o un vehículo comercial pesado o un autocar Euro VI emite partículas finas por encima del límite legal en el momento de su homologación, deben verificarse sus emisiones utilizando la medición del número de partículas de conformidad con el punto 8.2.3.1 del anexo correspondiente. Para los vehículos diésel sin filtro de partículas, deben verificarse las emisiones mediante la medición de la opacidad. La verificación de las emisiones de NO_x de vehículos diésel sigue el nuevo método de medición con arreglo al punto 8.2.3.3 del anexo correspondiente. Los Estados miembros deben determinar el método de verificación de las emisiones de escape de los vehículos de categoría L. Deben verificarse las emisiones sonoras utilizando un sonómetro.
- (29) [...]
- (30) La Directiva 2014/47/UE especifica el porcentaje mínimo de vehículos comerciales pesados que debe someterse a inspección en carretera cada año en la Unión, pero no fija ningún objetivo a nivel de los Estados miembros, por lo que es difícil garantizar que se cumple ese porcentaje mínimo. Para garantizar que las inspecciones en carretera de vehículos comerciales contribuyen a mejorar la seguridad vial y a reducir la contaminación atmosférica en toda la Unión, cada Estado miembro debe llevar a cabo cada año un número total de inspecciones técnicas en carretera iniciales que se corresponda, como mínimo, con el 5 % del número total de vehículos comerciales pesados. Además, los Estados miembros deben llevar a cabo un número de inspecciones técnicas en carretera iniciales de vehículos comerciales ligeros de categoría N₁ que corresponda, como mínimo, al 10 % del número total de inspecciones técnicas en carretera iniciales de vehículos comerciales pesados.
- (31) Para promover la transformación digital y reducir los costes en el sector del transporte, los Estados miembros deben exigir a sus autoridades competentes que acepten justificantes electrónicos de las inspecciones en carretera.

- (32) La sujeción de la carga es fundamental para la seguridad vial. La inspección visual de la sujeción de la carga debe ser una parte obligatoria de las inspecciones en carretera iniciales en todos los Estados miembros. Puede hacerse a continuación una inspección más detallada de la sujeción de la carga sobre la base del resultado de la inspección en carretera inicial.
- (33) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para especificar: a) el conjunto de información técnica y los datos necesarios para las inspecciones técnicas que deben ponerse a disposición de las autoridades competentes; b) las características de interoperabilidad y las medidas de seguridad aplicables a los códigos QR introducidos en los certificados de inspección técnica; c) las características y requisitos necesarios para el formato y el contenido de la información y los datos que deben intercambiarse; d) el formato en el que deben comunicarse los datos sobre las inspecciones periódicas y las inspecciones en carretera; e) los requisitos para el preacondicionamiento de los vehículos, con indicación de las normas Euro que deben incluirse para la medición de los óxidos de nitrógeno (NO_x) de los motores de encendido por compresión en los centros de inspección técnica; f) los métodos y valores límite para la medición del número de partículas (PN) y para la medición de los óxidos de nitrógeno (NO_x) de los motores de encendido por chispa; y g) los límites comunes para las emisiones de gases de escape o las emisiones sonoras (o para ambas) que deben utilizarse para identificar, mediante teledetección, los vehículos de altas emisiones cuando dicha identificación dé lugar a un seguimiento transfronterizo. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ Reglamento (UE) n.º 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 Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Los objetivos de la presente Directiva, a saber, mejorar la seguridad vial, facilitar la libre circulación de personas y reducir las emisiones contaminantes, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por sí solos, ya que las normas nacionales que regulan esas inspecciones de vehículos darían lugar a requisitos divergentes. Por consiguiente, esos objetivos se logran mejor a escala de la Unión, mediante el establecimiento de unos requisitos mínimos comunes y unas normas armonizadas relativas a las inspecciones técnicas periódicas y a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos que circulan en la Unión. Por consiguiente, la Unión puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (36) Los Estados miembros, al aplicar la Directiva 2014/45/UE, deben comunicar periódicamente a la Comisión datos clave sobre el número total de vehículos inspeccionados por categoría, las zonas controladas y los elementos no conformes. Por lo que respecta a las inspecciones en carretera, se requiere una frecuencia menor de presentación de información.
- (37) Para reducir al mínimo la carga administrativa, garantizando al mismo tiempo la utilidad de la información presentada, los Estados miembros deben informar sobre la aplicación de las Directivas 2014/45/UE y 2014/47/UE cada tres años.
- (38) El sistema de inspección técnica tiene un impacto directo en la seguridad vial, el ruido y las emisiones, por lo que debe ser objeto de revisiones periódicas. Sobre la base de las aportaciones de las autoridades de los Estados miembros, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo de la eficacia de las disposiciones de la Directiva 2014/45/UE, en particular las relativas al ámbito de aplicación, la frecuencia de las inspecciones y el reconocimiento de los certificados de inspección técnica temporales de la UE, y de la Directiva 2014/47/UE. Debe hacerse especial hincapié en la experiencia adquirida con la teledetección, con miras a incorporarla de forma general en el sistema de inspección técnica, en su caso.

- (39) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725, emitió su dictamen el [DD/MM/YYYY].
- (40) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos¹⁸, en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una Directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de dichos documentos está justificada.
- (41) Procede, por tanto, modificar las Directivas 2014/45/UE y 2014/47/UE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

¹⁸ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2014/45/UE

La Directiva 2014/45/UE se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, el sexto guion se sustituye por el texto siguiente:

«— vehículos de dos o tres ruedas – vehículos de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e con una cilindrada superior a 125 cm³, o con una potencia nominal o neta continua máxima superior a 11 kW;

— tractores de ruedas de las categorías T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b y T4.3b que se utilizan sobre todo en la vía pública para el transporte comercial por carretera.»;

b) en el apartado 2, el séptimo guion se sustituye por el texto siguiente: «

— los vehículos de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada superior a 125 cm³, o con una potencia nominal o neta continua máxima superior a 11 kW, siempre que los Estados miembros hayan establecido unas medidas alternativas eficaces de seguridad vial para los vehículos de dos o tres ruedas, teniendo particularmente en cuenta las estadísticas pertinentes relativas a la seguridad vial de los últimos cinco años. Los Estados miembros notificarán dichas excepciones a la Comisión.».

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) “vehículo”: todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles, excepto los trolebuses, es decir, los vehículos conectados a un conductor eléctrico;»;

b) se inserta el punto 6 *bis* siguiente:

«6 *bis*) “vehículo conectado”: todo vehículo fabricado con una conexión inalámbrica capaz de transmitir lecturas del cuentakilómetros;»;

c) el punto 10 se sustituye por el texto siguiente:

«10) “homologación”: procedimiento por el cual un Estado miembro certifica que un vehículo cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos correspondientes previstos en los Reglamentos (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013 y (UE) 2018/858;»;

d) el punto 12 se sustituye por el texto siguiente:

«12) “certificado de inspección técnica”: un informe de inspección técnica en formato digital, o una copia impresa, que puede verificarse de conformidad con el artículo 8, apartado 2, y emitido por la autoridad competente o por un centro de inspección;»;

e) se inserta el punto 12 *bis* siguiente:

«12 *bis*) “certificado de inspección técnica temporal de la UE”: un certificado de inspección técnica expedido por la autoridad competente o un centro de inspección establecido en un Estado miembro distinto del Estado miembro de matriculación del vehículo de conformidad con el artículo 8;».

3) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Responsabilidades

1. Todos los Estados miembros garantizarán que los vehículos matriculados en su territorio se inspeccionen periódicamente con arreglo a la presente Directiva.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, las inspecciones técnicas las realizará el Estado miembro de matriculación del vehículo, a través de un organismo público al que dicho Estado miembro haya encomendado ese cometido o a través de organismos o establecimientos designados y supervisados por dicho Estado miembro, que podrán ser organismos públicos o privados autorizados para ello.

3. Los Estados miembros podrán reconocer un certificado de inspección técnica expedido por un Estado miembro distinto del Estado miembro de matriculación del vehículo. En tales casos, dicho certificado de inspección técnica se considerará equivalente al certificado de inspección técnica expedido por el Estado miembro de matriculación. Los Estados miembros que decidan reconocer un certificado de inspección técnica expedido por otro Estado miembro informarán de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.
4. En el caso de los vehículos de las categorías M₁ y N₁, las inspecciones técnicas también podrán realizarse, de conformidad con el artículo 8, en un Estado miembro distinto del Estado miembro de matriculación del vehículo. El Estado miembro de matriculación reconocerá la validez de un certificado de inspección técnica temporal de la UE expedido en dicho Estado miembro distinto.
5. Los fabricantes de vehículos pondrán a disposición de las autoridades competentes pertinentes la información técnica en el formato especificado en los actos de ejecución mencionados en el apartado 6 de forma gratuita y sin demora indebida, de manera no discriminatoria y en un formato de lectura mecanizada. Dichas autoridades competentes podrán decidir encargar a los organismos de datos centralizados que organicen los flujos de datos de los fabricantes y que gestionen el acceso a la información técnica. Las autoridades competentes o los organismos de datos centralizados asignados pondrán la información técnica a disposición de los centros de inspección.
6. La Comisión adoptará actos de ejecución para especificar el conjunto de información técnica que se usará para las inspecciones técnicas de los elementos que deben ser objeto de inspección, sobre el uso de los métodos de inspección recomendados y para establecer normas detalladas relativas al formato de los datos, y los procedimientos de acceso a la información técnica pertinente, garantizando que la información permita identificar claramente el vehículo y la lista correspondiente de opciones instaladas en la fábrica. Dicha información técnica podrá incluir, en particular, instrucciones y datos sobre el uso de la interfaz electrónica del vehículo, códigos de problemas de diagnóstico, la identificación de la integridad y la versión correcta del *software* y descripciones e ilustraciones de indicadores de aviso o testigos.

Dichos actos de ejecución tendrán en cuenta las condiciones y las medidas para acceder a la información sobre el sistema de diagnóstico a bordo (DAB) establecidas de conformidad con el apéndice 4 del anexo X del Reglamento (UE) 2018/858; en cualquier caso, se proporcionará la información técnica que determine la Comisión de conformidad con el párrafo primero de forma gratuita.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

7. Los Estados miembros velarán por que las responsabilidades relativas al mantenimiento del vehículo en condiciones de seguridad y en condiciones de circular queden determinadas en el Derecho nacional.».

- 4) Se inserta el artículo 4 *bis* siguiente:

«Artículo 4 bis

Registro de las lecturas del cuentakilómetros

1. Cada Estado miembro deberá garantizar que se registran las lecturas del cuentakilómetros en una base de datos o un registro de vehículos nacionales en relación con las inspecciones técnicas de los vehículos de las categorías M₁ y N₁ y cuando reparadores autorizados por fabricantes de vehículos realicen reparaciones o labores de mantenimiento en dichos vehículos. Los Estados miembros también exigirán a los fabricantes de vehículos o a sus representantes que transmitan, cada tres meses a partir de la fecha de la primera matriculación del vehículo, las lecturas de los cuentakilómetros de los vehículos conectados que hayan producido. Las lecturas de los cuentakilómetros se registrarán en la base de datos o el registro de vehículos nacionales.
2. Los Estados miembros podrán exigir también que otros proveedores de servicios, como aquellos que realicen reparaciones o labores de mantenimiento en dichos vehículos, registren las lecturas de los cuentakilómetros en la base de datos o el registro de vehículos nacionales mencionados en el apartado 1.

3. Los Estados miembros pondrán el historial de los cuentakilómetros de los vehículos que hayan matriculado a disposición de los inspectores, del titular del permiso de circulación y de las autoridades competentes de los Estados miembros responsables de la inspección técnica, de la nueva matriculación del vehículo, de la homologación del vehículo y del registro o de la base de datos mencionados en el apartado 1. Los Estados miembros podrán decidir poner a disposición de los inspectores únicamente una evaluación del historial del cuentakilómetros.
4. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para informar a los posibles compradores de vehículos de segunda mano sobre el acceso del titular del permiso de circulación al historial del cuentakilómetros del vehículo al que se refiere el apartado 3.
5. Los Estados miembros también pondrán a disposición de los institutos nacionales de estadística y de la Comisión (Eurostat), de conformidad con los artículos 17 *bis* y 17 *ter* del Reglamento (CE) n.º 223/2009*, los datos sobre los cuentakilómetros almacenados en las bases de datos nacionales o en los registros nacionales de vehículos a los que se refiere el apartado 1.
6. En caso de manipulación de un cuentakilómetros a fin de reducir o representar inadecuadamente el registro de distancias de un vehículo, dicha manipulación será punible mediante sanciones efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

* Reglamento (CE) n.º 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativo a la estadística europea y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) n.º 1101/2008 relativo a la transmisión a la Oficina Estadística de las Comunidades Europeas de las informaciones amparadas por el secreto estadístico, el Reglamento (CE) n.º 322/97 del Consejo sobre la estadística comunitaria y la Decisión 89/382/CEE, Euratom del Consejo por la que se crea un Comité del programa estadístico de las Comunidades Europeas (DO L 87 de 31.3.2009, p. 164, ELI:<http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).».

- 5) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Fecha y frecuencia de las inspecciones

1. Los vehículos se someterán a inspección técnica como mínimo según los intervalos siguientes, sin perjuicio del período de flexibilidad aplicado en los Estados miembros con arreglo al apartado 4:
 - a) vehículos de las categorías M₁ y N₁: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación y, posteriormente, cada dos años;
 - b) vehículos de categoría M₁ utilizados como taxis o ambulancias, vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ y O₄: un año después de la fecha de la primera matriculación y, posteriormente, cada año;
 - c) tractores de ruedas de las categorías T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b y T4.3b que se utilizan sobre todo en la vía pública para el transporte comercial por carretera: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación y, posteriormente, cada dos años.

A efectos del párrafo primero, letra a), en el caso de las inspecciones técnicas a las que se refiere el artículo 4, apartado 4, los Estados miembros programarán la siguiente inspección técnica de manera que se respete el período de duración del certificado de inspección técnica temporal.
2. Los Estados miembros establecerán los intervalos pertinentes para someter a inspección técnica a los vehículos de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada de más de 125 cm³ o con una potencia nominal o neta continua máxima superior a 11 kW.
3. Independientemente de la fecha de la última inspección técnica de un vehículo, los vehículos se someterán a una inspección técnica cuando los sistemas y componentes de seguridad y medioambientales del vehículo hayan sido alterados o modificados de forma significativa.

4. Los Estados miembros o las autoridades competentes podrán establecer un período razonable durante el cual deba realizarse la inspección técnica, sin rebasar los intervalos definidos en el apartado 1.».

6) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Respecto a las categorías de vehículos incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, excepción hecha de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, los Estados miembros velarán por que las inspecciones técnicas abarquen, como mínimo, los aspectos indicados en el punto 2 del anexo I.»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Respecto a cada uno de los ámbitos a los 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 punto 3 del anexo I utilizando el método recomendado o un método equivalente aprobado por una autoridad competente y aplicable a la inspección de dichos elementos conforme a lo indicado en el punto 3 del anexo I. La inspección podrá incluir también una verificación de si las partes y los componentes respectivos del vehículo corresponden a las características medioambientales y de seguridad exigidas que estaban vigentes en el momento de su homologación, o, en su caso, en el momento de su adaptación.

La inspección deberá llevarse a cabo utilizando técnicas y equipos disponibles actualmente y sin usar herramientas para el desmontaje o retirada de ningún componente del vehículo.

A más tardar el [INSERTAR: veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa] la Comisión adoptará actos de ejecución que especifiquen:

a) los métodos de preacondicionamiento del vehículo para medir las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) de los motores de encendido por compresión y definir las clases de emisiones Euro relacionadas con dichos métodos;

b) los métodos de medición y los valores límite de las emisiones del número de partículas (PN) de los motores de encendido por chispa;

mencionados en el punto 8.2 del punto 3 del anexo I. Los procedimientos de inspección estarán operativos en los centros de inspección en un plazo de cuatro años a partir de la adopción de los actos de ejecución.

La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para concretar los métodos y los valores límite, y definir las clases de emisiones Euro relacionadas con esos métodos, a fin de medir las emisiones de NO_x de motores de encendido por chispa que se mencionan en el punto 8.2 del punto 3 del anexo I. Los procedimientos de inspección estarán operativos en los centros de inspección en un plazo de cuatro años a partir de la adopción de los actos de ejecución.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 19, apartado 2.».

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Respecto a las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada de más de 125 cm³ o con una potencia nominal o neta continua máxima superior a 11 kW, los Estados miembros determinarán los ámbitos, los elementos y los métodos adecuados de inspección.»;

d) se añade el párrafo siguiente:

«4. A efectos de expedir un certificado de inspección técnica temporal de la UE de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 4, cuando el vehículo se fabrique para circular por el otro lado de la carretera, no estará sujeto a la inspección en el Estado miembro que realiza la inspección de los elementos enumerados en el anexo I, dado que el vehículo no está fabricado para cumplir esas normas.».

7) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Certificado de inspección técnica y certificado de inspección técnica temporal de la UE

1. Los Estados miembros garantizarán que los centros de inspección o, cuando proceda, las autoridades competentes que hayan efectuado la inspección técnica de un vehículo expidan un certificado de inspección técnica o, en el caso mencionado en el artículo 4, apartado 4, un certificado de inspección técnica temporal de la UE para ese vehículo en el que se consignen, como mínimo, los elementos estandarizados de los correspondientes códigos armonizados de la Unión indicados en el anexo II.

Con efectos a partir del [entrada en vigor + cuatro años + un día], los Estados miembros garantizarán que los certificados de inspección técnica y los certificados de inspección técnica temporales de la UE se expidan como declaraciones electrónicas de atributos a las carteras europeas de identidad digital, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo**.

Los Estados miembros garantizarán que los certificados de inspección técnica y los certificados de inspección técnica temporales de la UE contengan la información necesaria para la autenticación y validación de dichos certificados.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de los emisores de confianza de certificados de inspección técnica y certificados de inspección técnica temporales de la UE y mantendrán esa lista actualizada. La Comisión pondrá a disposición del público una lista de dichos emisores a través de un canal seguro y en una forma firmada o sellada electrónicamente que sea adecuada para el tratamiento automatizado.

- 1 *bis*. El certificado de inspección técnica temporal de la UE tendrá una validez de seis meses. La autoridad competente comunicará el resultado de la inspección al Estado miembro de matriculación sin demora indebida y a más tardar en un plazo de cinco días naturales.

A menos que el Estado miembro de matriculación reconozca los certificados de inspección técnica expedidos por el Estado miembro de que se trate de conformidad con el artículo 4, apartado 3, la siguiente inspección técnica tendrá lugar en el Estado miembro de matriculación del vehículo; el certificado de inspección técnica temporal de la UE contendrá información a tal efecto.

2. Los Estados miembros exigirán que los centros de inspección o, cuando proceda, las autoridades competentes faciliten, previa solicitud, una copia impresa del certificado de inspección técnica o del certificado de inspección técnica temporal de la UE a la persona que presente el vehículo para su inspección. Dichas copias impresas serán fáciles de usar y contendrán un código QR interoperable que permita verificar su autenticidad, validez e integridad. A más tardar un año después de la adopción de los actos de ejecución a los que se refiere el apartado 8, el código QR cumplirá las especificaciones técnicas establecidas en dichos actos de ejecución. La información contenida en el certificado también se mostrará en formato legible por el ser humano y se proporcionará, como mínimo, en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro de expedición.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, en caso de que un vehículo ya matriculado en un Estado miembro vuelva a matricularse en otro, todos los Estados miembros reconocerán el certificado de inspección técnica expedido por el otro Estado miembro, ya sea en formato electrónico o en papel, como si lo hubiera expedido él mismo, siempre que dicho certificado de inspección técnica continúe siendo válido en términos de los intervalos de frecuencia establecidos para las inspecciones técnicas periódicas en el Estado miembro de nueva matriculación.
- 3 bis. Los Estados miembros comunicarán sin demora indebida a la Comisión y a los demás Estados miembros cualquier nuevo modelo de certificado de inspección técnica o de certificado de inspección técnica temporal de la UE, así como la descripción del conjunto de datos expedidos a los certificados de inspección técnica como declaraciones electrónicas de atributos. La Comisión publicará dichos modelos y descripciones de los conjuntos de datos.
4. Además de lo dispuesto en el apartado 3, los Estados miembros reconocerán la validez de un certificado de inspección técnica, ya sea en formato digital o en papel, cuando se produzca un cambio en la propiedad de un vehículo que disponga de una prueba válida de la inspección técnica periódica.
5. Los centros de inspección comunicarán por vía electrónica a la autoridad competente del Estado miembro del que se trate la información incluida en los certificados de inspección técnica o los certificados de inspección técnica temporales de la UE que expidan. Esa comunicación se hará sin demora indebida tras la expedición de cada certificado de inspección técnica o certificado de inspección técnica temporal de la UE. Los Estados miembros determinarán el período durante el cual la autoridad competente deberá conservar esa información. La duración de este período no deberá ser inferior a treinta y seis meses, sin perjuicio de los sistemas tributarios nacionales de los Estados miembros.
6. Los Estados miembros podrán decidir que la información incluida en el anterior certificado de inspección técnica o certificado de inspección técnica temporal de la UE se ponga a disposición de los inspectores.
7. Los Estados miembros garantizarán que los resultados de la inspección técnica se notifiquen, o faciliten cuanto antes por vía electrónica, a la autoridad responsable de la matriculación del vehículo. Esa notificación contendrá la información incluida en el certificado de inspección técnica.

8. A más tardar el [fecha de entrada en vigor + dos años], la Comisión adoptará actos de ejecución para establecer las especificaciones técnicas y las normas relativas a lo siguiente:
- a) la expedición y la verificación seguras de los certificados a los que se refieren los apartados 1 y 2;
 - b) la garantía de la protección y la seguridad de los datos personales;
 - c) el establecimiento de la estructura común de datos de los certificados de inspección técnica y los certificados de inspección técnica temporales de la UE;
 - d) la expedición y la verificación de un código QR válido, seguro e interoperable;
 - e) la notificación a los emisores fiables de los certificados de inspección técnica y los certificados de inspección técnica temporales de la UE.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

** Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por el que se deroga la Directiva 1999/93/CE (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).».

- 8) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Seguimiento de las deficiencias

1. Si un vehículo presenta solo deficiencias leves, se considerará que ha superado la inspección técnica, se subsanarán dichas deficiencias y no será necesario someter el vehículo a otra inspección.
2. En caso de deficiencias graves, se considerará que no se ha superado la inspección técnica. El Estado miembro o la autoridad competente decidirá el período durante el cual podrá utilizarse el vehículo en cuestión antes de que deba someterse a otra inspección técnica, que tendrá lugar a más tardar dos meses después de la inspección inicial. El resultado de la inspección y el plazo hasta la nueva inspección se notificarán al Estado miembro de matriculación y se consignarán en el registro de vehículos de conformidad con el artículo 3 *bis*, apartado 1, de la Directiva 1999/37/CE del Consejo***. Esa nueva inspección podrá tener lugar en el Estado miembro en el que el vehículo no superó la inspección inicial o en el Estado miembro de matriculación.
3. En caso de deficiencias peligrosas, se considerará que no se ha superado la inspección técnica. El Estado miembro o la autoridad competente podrán decidir que el vehículo en cuestión no debe circular por la vía pública y que la autorización de circulación vial debe suspenderse durante un período de tiempo limitado, sin necesidad de un nuevo proceso de matriculación. Dicha solicitud de suspensión se notificará al Estado miembro de matriculación, y la suspensión se consignará en el registro de vehículos de conformidad con el artículo 3 *bis*, apartado 1, de la Directiva 1999/37/CE. Cuando se subsanen las deficiencias, la autoridad competente en el Estado miembro de matriculación expedirá sin demora un nuevo certificado de inspección técnica que acredite que el vehículo está en condiciones de circular.

4. La manipulación del sistema de control de emisiones, el sistema de alta tensión, incluido el sistema de gestión de la batería, el silenciador o los sistemas relacionados con la seguridad del vehículo que provoque deficiencias graves o peligrosas se castigará con sanciones eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

*** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).».

- 8 bis) En el artículo 10, apartado 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«1. El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente del Estado miembro que haya realizado la inspección técnica de un vehículo matriculado en su territorio o una inspección técnica en virtud de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 4, facilitará una prueba, como una indicación en el permiso de circulación del vehículo, una pegatina, un certificado, una verificación por medios electrónicos u otra información fácilmente accesible, a cada vehículo que la haya superado con éxito. En la prueba se indicará la fecha en la que deberá procederse a la siguiente inspección técnica.».

- 9) El artículo 16 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 16

Intercambio de datos entre las autoridades de los Estados miembros

1. Los Estados miembros se ayudarán mutuamente por lo que respecta a la aplicación de la presente Directiva. Intercambiarán información y datos, en particular con el fin de comprobar, en el momento de la inspección técnica, la situación jurídica y técnica del vehículo, cuando sea necesario en el Estado miembro en el que esté matriculado.
 - a. Los Estados miembros facilitarán a las autoridades competentes de otros Estados miembros y a los centros de inspección autorizados por otros Estados miembros el acceso a los datos de matriculación del vehículo, a los datos relativos al contenido de los certificados de conformidad, si se dispone de ellos, al resultado del último certificado de inspección técnica o, en el caso mencionado en el artículo 4, apartado 4, al certificado de inspección técnica temporal de la UE expedido en los tres últimos años, a los informes de inspección técnica en carretera de al menos los tres últimos años y al historial del cuentakilómetros del vehículo almacenado en las bases de datos nacionales y que cubran al menos los tres últimos años.
 - b. Los Estados miembros interconectarán sus sistemas electrónicos relativos a los datos incluidos en los certificados de inspección técnica y los certificados de inspección técnica temporales de la UE y al historial del cuentakilómetros a través del sistema electrónico MOVE-HUB desarrollado por la Comisión, de manera que las autoridades competentes y los centros de inspección autorizados de cualquier Estado miembro puedan consultar en tiempo real la base de datos pertinente o el registro nacional de vehículos de cualquier otro Estado miembro.
 - c. La obligación establecida en la letra b) se considerará cumplida en los casos en los que los Estados miembros usen sus propias aplicaciones o aplicaciones de terceros, como el sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (EUCARIS), para intercambiar datos y conectarse al sistema electrónico MOVE-HUB.

2. A más tardar el [INSERTAR FECHA: dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva], la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan las disposiciones necesarias para la aplicación de las funcionalidades del sistema electrónico MOVE-HUB y se especifiquen los requisitos mínimos relativos al formato y el contenido de la información y los datos que deben intercambiar los Estados miembros en relación con los vehículos sujetos a inspección técnica. Dichos actos de ejecución garantizarán la protección de los datos personales y se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 19, apartado 2.
3. Las interconexiones de sistemas electrónicos a las que se refiere el apartado 1 estarán operativas en el plazo de dos años a partir de la adopción de los actos de ejecución a los que se refiere el apartado 2.».
- 10) El artículo 17 se modifica como sigue:
- a) el primer guion se sustituye por el texto siguiente:
- «← actualizar solo la designación de categoría del vehículo a la que se refiere el artículo 2, apartado 1, el artículo 5, apartados 1 y 2, y el artículo 6, apartados 1 y 2, según corresponda en caso de modificaciones de las categorías de vehículos como consecuencia de modificaciones de la legislación sobre homologación de tipo a la que se refiere el artículo 2, apartado 1, sin afectar al ámbito y a la frecuencia de las inspecciones,»;
- b) el tercer guion se sustituye por el texto siguiente:
- «← adaptar el punto 3 del anexo I, tras concluirse una evaluación positiva de los costes y beneficios que supone, en relación con la lista de elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de rechazo y la valoración de las deficiencias.».

- 11) El artículo 20 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 20

Presentación de informes

A más tardar el 31 de marzo de 2032, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva, en particular por lo que se refiere a la eficacia de las disposiciones sobre su ámbito de aplicación, sobre todo en relación con los vehículos de la categoría L, la frecuencia de las inspecciones, el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección técnica en caso de nueva matriculación de los vehículos procedentes de otro Estado miembro, y el reconocimiento de los certificados de inspección técnica temporales de la UE. Dicho informe analizará asimismo si es necesario actualizar los anexos, en particular a la luz de los avances técnicos y de la práctica.».

- 12) Se inserta el artículo 20 *bis* siguiente:

«Artículo 20 bis

Comunicación de información a la Comisión

1. A más tardar el 31 de marzo de 2030, y, posteriormente, a más tardar el 31 de marzo de cada tercer año, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, a través de la plataforma de notificación en línea a la que se refiere el artículo 28 del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo**** («la plataforma electrónica»), los datos recopilados en cada uno de los tres años civiles anteriores en relación con los vehículos inspeccionados en su territorio. Esos datos incluirán lo siguiente (por año civil):
 - a) el número total de vehículos inspeccionados;
 - b) el número de vehículos inspeccionados por categoría;
 - c) los aspectos controlados y los elementos no conformes, con arreglo al punto 3 del anexo I de la presente Directiva.

2. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezca el formato que deben utilizar los Estados miembros para comunicar los datos a los que se refiere el apartado 1 a través de la plataforma electrónica. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 19, apartado 2.
3. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de los datos recogidos con arreglo al apartado 1.

**** Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).».

- 13) El artículo 22 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 22

Prórroga de la validez de los certificados de inspección técnica en caso de crisis

1. A efectos del presente artículo, se entenderá por:
 - a) “situación de crisis”: un acontecimiento excepcional, inesperado y repentino, de origen natural o humano, y de carácter y magnitud extraordinarios, que tiene lugar dentro o fuera de la Unión, con repercusiones directas o indirectas significativas en el ámbito del transporte por carretera y que también impide o menoscaba significativamente la posibilidad de que los propietarios o titulares de vehículos matriculados en los Estados miembros o las autoridades nacionales pertinentes realicen inspecciones técnicas;
 - b) “período de crisis”: el período durante el cual la Comisión autoriza a un Estado miembro, de conformidad con el procedimiento al que se refiere el apartado 2, a adoptar las medidas a las que se refiere el presente artículo.

2. En caso de una situación de crisis que abarque la totalidad o parte del territorio de un Estado miembro, dicho Estado miembro podrá remitir el asunto a la Comisión, mediante una solicitud debidamente motivada, con vistas a la adopción de una decisión por la que se autorice a dicho Estado miembro a adoptar las medidas a las que se refiere el presente artículo para la totalidad o parte de su territorio. Dichas medidas podrán aplicarse durante un período máximo de seis meses. La Comisión podrá autorizar que las medidas se prorroguen, a petición del Estado miembro, por períodos adicionales de seis meses, mientras persista la situación de crisis.
 3. La Comisión podrá decidir que el período de crisis había comenzado antes de que el Estado miembro del que se trate remitiera el asunto con arreglo al apartado 2.
 4. Si la Comisión recibe solicitudes debidamente motivadas de dos o más Estados miembros en relación con una única situación de crisis que abarque la totalidad o parte de sus territorios, podrá adoptar una única decisión aplicable a todos esos Estados miembros.
 5. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, el artículo 10, apartado 1, y el punto 8 del anexo II, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán prorrogar el período de validez de los certificados de inspección técnica de todas o determinadas categorías de vehículos que hayan expirado o que, de otro modo, expirarían durante el período de crisis por un período máximo de seis meses. Este período podrá renovarse por períodos adicionales sucesivos de seis meses, mientras persista la crisis y la Comisión así lo autorice.
 6. Las medidas adoptadas por los Estados miembros sobre la base del presente artículo se notificarán inmediatamente a la Comisión, que informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.».
- 14) Los anexos I, III y IV se modifican de conformidad con el anexo I de la presente Directiva.

Artículo 2

Modificaciones de la Directiva 2014/47/UE

La Directiva 2014/47/UE se modifica como sigue:

- 1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece requisitos mínimos para un régimen de inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales, y para el uso progresivo de la teledetección de los vehículos, que circulen en el territorio de los Estados miembros.».

- 2) El artículo 2 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 1, se añade la letra a *bis*) siguiente:

«a *bis*) vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas — vehículos de la categoría N₁;»;

- b) se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. Los Estados miembros que realicen inspecciones técnicas periódicas anuales de conformidad con la Directiva 2014/45/UE de los vehículos matriculados en su territorio de la categoría N₁ empezando dos años después de la primera matriculación podrán excluir dicha categoría de vehículos del ámbito de aplicación de la presente Directiva.»;

- c) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La presente Directiva no afectará al derecho de los Estados miembros a realizar inspecciones técnicas en carretera de vehículos no contemplados en el apartado 1, ni a controlar otros aspectos del transporte por carretera y la seguridad vial o a efectuar inspecciones en lugares distintos de las vías públicas. La presente Directiva no impedirá en modo alguno a los Estados miembros limitar el uso de determinados tipos de vehículos a ciertas partes de su red vial por motivos de seguridad vial.».

3) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) el punto 13 se sustituye por el texto siguiente:

«13) “certificado de inspección técnica”: un informe de inspección técnica tal como se define en el artículo 3, punto 12, de la Directiva 2014/45/UE;»;

b) se suprime el punto 18;

c) se añaden los puntos 21 y 22 siguientes:

«21) “teledetección”: el control de los vehículos mediante la medición de las emisiones de gases de escape en carretera, en particular los óxidos de nitrógeno y las partículas, o de los niveles de ruido de los vehículos que pasan por las proximidades de equipos fijos o móviles en carretera, o mediante el seguimiento del penacho en el caso de los vehículos de control de las emisiones de contaminantes atmosféricos;

22) “seguimiento del penacho”: la medición de las emisiones de contaminantes atmosféricos en carretera de vehículos seguidos por un vehículo de seguimiento equipado con un dispositivo de muestreo y un instrumento de medición adecuados.».

6) En el artículo 5, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. En el caso de los vehículos a los que se refiere el artículo 2, apartado 1, letras a), b), c) y d), los Estados miembros llevarán a cabo, por año civil, un número total de inspecciones técnicas en carretera iniciales correspondiente como mínimo al 5 % del número total de esos vehículos que estén matriculados en su territorio.

2. En el caso de los vehículos a los que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra a *bis*), los Estados miembros llevarán a cabo, por año civil, un número total de inspecciones técnicas en carretera iniciales correspondiente como mínimo al 10 % del número total de inspecciones técnicas en carretera iniciales de los vehículos mencionados en el apartado 1.».

- 7) En el artículo 6, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Para la atribución de perfiles de riesgo a las empresas, los Estados miembros podrán utilizar los criterios previstos en el anexo I. Dicha información se utilizará para controlar a las empresas con una clasificación de alto riesgo de forma más estricta y con mayor frecuencia. El sistema de clasificación de riesgos será gestionado por las autoridades competentes de los Estados miembros.

En el caso de los vehículos a los que se refiere el artículo 2, apartado 1, letras a) a c), los Estados miembros velarán por que aquella información establecida en el anexo II y, cuando sea aplicable, el anexo III de la presente Directiva, relativa al número y la gravedad de las deficiencias detectadas en vehículos explotados por empresas se introduzca en el sistema de clasificación de riesgos establecido con arreglo al artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE.».

- 8) En el artículo 7, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros exigirán que los conductores dispongan del certificado de inspección técnica correspondiente a la inspección técnica periódica más reciente y del informe de la inspección técnica en carretera minuciosa más reciente. Los Estados miembros exigirán a sus autoridades que acepten los justificantes electrónicos de dichas inspecciones técnicas e inspecciones técnicas en carretera.».

- 9) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

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

A la hora de identificar los vehículos que deban ser objeto de una inspección técnica en carretera inicial, los inspectores podrán dar prioridad a los explotados por empresas con un perfil de alto riesgo, de conformidad con los criterios establecidos en el anexo I de la presente Directiva o lo previsto en la Directiva 2006/22/CE. Podrán seleccionarse asimismo para inspección otros vehículos al azar o si existe una sospecha razonable de que presentan un riesgo para la seguridad vial o el medio ambiente.».

- 9 bis) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 9 bis

Teledetección

1. Los Estados miembros podrán utilizar tecnología de teledetección para controlar las emisiones de contaminantes atmosféricos y las emisiones sonoras de los vehículos de motor y podrán seleccionar, sobre la base de la teledetección, vehículos para someterlos a una inspección técnica en carretera inicial. Los Estados miembros podrán utilizar también la teledetección para identificar los vehículos que puedan ser de altas emisiones, cuyas emisiones pueden verificarse en un centro de inspección según se define en la Directiva 2014/45/UE. Los Estados miembros que utilicen tecnologías de teledetección lo notificarán a la Comisión.
2. La Comisión podrá, sobre la base de la información facilitada por los Estados miembros que utilicen la teledetección de conformidad con el artículo 20, apartado 3, adoptar actos de ejecución que establezcan un conjunto de límites comunes de teledetección para las emisiones de gases de escape o las emisiones sonoras, o para ambas, y requisitos de exactitud, como mediciones repetidas, que se deberán utilizar al identificar vehículos de altas emisiones que deban someterse a un seguimiento en otro Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18, apartado 3; podrán establecerse requisitos diferentes para equipos de teledetección fijos o móviles o para el seguimiento del penacho, y podrán establecerse límites para identificar vehículos con sistemas de control de emisiones defectuosos y vehículos con sistemas de control de emisiones manipulados.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 23, apartado 2.».

10) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, el párrafo segundo se modifica como sigue:

i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) comprobará el último certificado de inspección técnica y el último informe de inspección técnica en carretera, cuando estén disponibles, de conformidad con el artículo 7, apartado 1, y el artículo 18 *bis*, apartado 1;»;

ii) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) realizará una inspección visual del estado técnico del vehículo. La inspección visual podrá complementarse con el uso de equipos específicos;»;

iii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) realizará una inspección visual de la sujeción de la carga del vehículo;»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Sobre la base de los resultados de la inspección inicial, el inspector decidirá si el vehículo o su remolque deben someterse a una inspección en carretera más minuciosa y a una inspección de la sujeción de la carga de conformidad con el artículo 13.»;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Las inspecciones técnicas en carretera más minuciosas cubrirán aquellos elementos enumerados en el anexo II que se consideren necesarios y pertinentes y tendrán en cuenta, en particular, la seguridad de frenos, neumáticos, ruedas, chasis y emisiones contaminantes, así como los métodos recomendados para la inspección de dichos elementos.

A más tardar el [INSERTAR: veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa] la Comisión adoptará actos de ejecución para especificar los métodos de medición y los valores límite de las emisiones del número de partículas (PN) de los motores de encendido por chispa mencionados en el punto 8.2 del punto 3 del anexo II. Los procedimientos de inspección estarán operativos en las instalaciones de inspección en un plazo de cuatro años a partir de la adopción de los actos de ejecución.

La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para concretar los métodos y los valores límite, y definir las clases de emisiones Euro relacionadas con esos métodos, a fin de medir las emisiones de NO_x de motores de encendido por chispa que se mencionan en el punto 8.2 del punto 3 del anexo II. Los procedimientos de inspección estarán operativos en las instalaciones de inspección en un plazo de cuatro años a partir de la adopción de los actos de ejecución.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 23, apartado 2.».

- 11) El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 13

Inspección de la sujeción de la carga

1. Durante las inspecciones en carretera, se podrá someter a los vehículos a una inspección más minuciosa de la sujeción de la carga de acuerdo con lo dispuesto en el anexo III, a fin de comprobar que la carga esté sujeta de forma que no interfiera con la conducción segura ni supone un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medioambiente. Se realizarán inspecciones para verificar que en todas las situaciones de manejo del vehículo, incluidas las situaciones de emergencia y las maniobras de arranque cuesta arriba:
 - a) el cambio de posición de las cargas entre sí, contra las paredes o las superficies del vehículo sea mínimo;
 - b) las cargas no puedan salirse del espacio de carga ni desplazarse fuera de la superficie de carga.
2. Sin perjuicio de los requisitos aplicables al transporte de determinadas categorías de mercancías, como las mercancías cubiertas por la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*****, la sujeción de la carga y la inspección de la sujeción de la carga se llevarán a cabo de conformidad con los principios y, en su caso, las normas establecidas en la sección I del anexo III de la presente Directiva. Podrá utilizarse la última versión de las normas establecidas en el punto 5 de dicha sección.

3. En caso de deficiencias graves o peligrosas en relación con la sujeción de la carga, se aplicarán asimismo los procedimientos de seguimiento establecidos en el artículo 14.
4. Los Estados miembros velarán por que el personal que participe en las inspecciones de la sujeción de la carga esté debidamente formado para ese fin.

*****Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).».

- 12) En el artículo 14 se añade el apartado 4 siguiente:

«4. La manipulación del sistema de control de emisiones, el sistema de alta tensión, incluido el sistema de gestión de la batería, el silenciador o los sistemas relacionados con la seguridad del vehículo que provoque deficiencias graves o peligrosas se castigará con sanciones eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.».

- 13) En el artículo 16, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Una vez terminada una inspección más minuciosa, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IV. Los Estados miembros velarán por que el conductor del vehículo reciba una copia electrónica del informe de inspección.».

14) El artículo 18 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Cuando en un vehículo no matriculado en el Estado miembro donde haya sido objeto de inspección se detecten deficiencias graves o peligrosas o deficiencias que den lugar a la restricción o la prohibición de su utilización, el punto de contacto notificará los resultados de esa inspección al punto de contacto del Estado miembro de matriculación del vehículo. Dicha notificación contendrá los elementos del informe de inspección en carretera establecidos en el anexo IV y se comunicará al punto de contacto del Estado miembro de matriculación a través del sistema de mensajería al que se refiere el artículo 3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2205 de la Comisión*****.

La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan normas detalladas sobre los procedimientos de notificación de los vehículos que presenten deficiencias graves o peligrosas al punto de contacto del Estado miembro de matriculación con arreglo al párrafo primero del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 23, apartado 2.

***** Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2205 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2017, relativo a las normas detalladas sobre los procedimientos de notificación de vehículos comerciales con deficiencias graves o peligrosas identificadas en inspecciones técnicas en carretera (DO L 314 de 30.11.2017, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).».

b) se añade el párrafo siguiente:

«3. En los casos en los que un Estado miembro que utilice la teledetección en virtud del artículo 9 *bis* identifique un vehículo matriculado en otro Estado miembro como un vehículo de altas emisiones aplicando los límites y los requisitos de exactitud establecidos en el acto de ejecución al que se refiere el artículo 9 *bis*, apartado 2, el Estado miembro notificará a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación, a través del punto de contacto mencionado en el artículo 17, los resultados de la medición por teledetección y, en su caso, de la inspección técnica en carretera posterior. Cuando no se haya realizado una inspección técnica en carretera posterior, el Estado miembro que haya medido las emisiones podrá solicitar a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación que adopte las medidas de seguimiento que este último considere adecuadas, como someter el vehículo a una inspección en carretera o a una inspección técnica que incluya la medición de las emisiones de que se trate.».

15) Se inserta el artículo 18 *bis* siguiente:

«Artículo 18 bis

Intercambio de datos entre las autoridades de los Estados miembros

1. Los Estados miembros se ayudarán mutuamente por lo que respecta a la aplicación de la presente Directiva. Intercambiarán información y datos, en particular con el fin de comprobar, en el momento de la inspección en carretera de un vehículo, la situación jurídica y técnica, en caso necesario, en el Estado miembro en el que esté matriculado.
 - (a) Los Estados miembros facilitarán a las autoridades competentes de otros Estados miembros y a los centros de inspección autorizados por otros Estados miembros el acceso a los datos de matriculación del vehículo, a los datos relativos al contenido de los certificados de conformidad, si se dispone de ellos, al resultado de la inspección en el último certificado de inspección técnica, a cualquier certificado de inspección técnica temporal de la UE expedido en los tres últimos años, a los informes de inspección técnica en carretera de al menos los tres últimos años y al historial del cuentakilómetros del vehículo, almacenado en las bases de datos nacionales.

- (b) Los Estados miembros interconectarán sus sistemas electrónicos relativos a los datos incluidos en los certificados de inspección técnica y al historial del cuentakilómetros a través del sistema electrónico MOVE-HUB desarrollado por la Comisión, de manera que las autoridades competentes de cualquier Estado miembro puedan consultar en tiempo real la base de datos o el registro nacional de vehículos pertinente de cualquier otro Estado miembro.
 - (c) La obligación establecida en la letra b) se considerará cumplida si los Estados miembros usan sus propias aplicaciones o aplicaciones de terceros, como el sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (EUCARIS), para intercambiar datos y conectarse al sistema electrónico MOVE-HUB.
2. A más tardar el [INSERTAR FECHA: dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva], la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan las disposiciones necesarias para la aplicación de las funcionalidades del sistema electrónico MOVE-HUB y se especifiquen los requisitos mínimos relativos al formato y el contenido de la información y los datos que deben intercambiar los Estados miembros en relación con los vehículos sujetos a inspecciones en carretera. Dichos actos de ejecución garantizarán la protección de los datos personales y se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 23, apartado 2.
3. Las interconexiones de sistemas electrónicos a las que se refiere el apartado 1 estarán operativas en el plazo de dos años a partir de la adopción de los actos de ejecución a los que se refiere el apartado 2.».

- 16) El artículo 20 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 20

Comunicación de información a la Comisión

1. A más tardar el 31 de marzo de 2030, y, posteriormente, a más tardar el 31 de marzo de cada tercer año, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, a través de la plataforma de notificación en línea a la que se refiere el artículo 28 del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo***** («la plataforma electrónica»), los datos recopilados en cada uno de los tres años civiles anteriores en relación con los vehículos inspeccionados en su territorio. Esos datos incluirán la información siguiente, por año civil:

- a) el número total de vehículos inspeccionados;
- b) el número de vehículos inspeccionados por categoría;
- c) el país de matriculación de cada vehículo inspeccionado;
- d) en el caso de las inspecciones más minuciosas, los aspectos controlados y los elementos no conformes, con arreglo al punto 10 del anexo IV de la presente Directiva.

La Comisión transmitirá los datos recopilados al Parlamento Europeo y al Consejo.

2. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan normas detalladas relativas al formato para comunicar los datos a los que se refiere el apartado 1 a través de la plataforma electrónica. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 23, apartado 2. Hasta la entrada en vigor de dichas normas, los Estados miembros utilizarán el formulario estándar de notificación que figura en el anexo V.

3. Los Estados miembros que hayan notificado a la Comisión el uso de la teledetección de conformidad con el artículo 9 *bis*, apartado 1, comunicarán a la Comisión, en el plazo de un año a partir de dicha notificación, los niveles de emisiones sonoras o de escape, cuando proceda, por categoría de vehículo, así como los requisitos de exactitud, como las mediciones repetidas, que hayan establecido para identificar los vehículos de altas emisiones, junto con resúmenes de los resultados de las mediciones conexas. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión cualquier modificación de dichos niveles y requisitos.».

***** Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).».

- 17) En el artículo 21, los guiones segundo y tercero se sustituyen por el texto siguiente:
- «← actualizar el punto 3 del anexo II en lo relativo a los métodos, en caso de que se llegue a disponer de métodos más eficientes y eficaces, sin por ello ampliar la lista de elementos que deben ser objeto de inspección,
 - adaptar el punto 3 del anexo II, tras concluirse una evaluación positiva de los costes y beneficios que supone, en relación con la lista de elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de rechazo y la valoración de las deficiencias, en caso de modificarse los requisitos obligatorios pertinentes para la homologación de tipo en la legislación de la Unión en materia de seguridad o de medioambiente.».

- 18) El artículo 24 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 24

Presentación de informes

A más tardar el 31 de marzo de 2032, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva. El informe analizará, en particular, sus efectos en términos de mejora de la seguridad vial y reducción de emisiones.».

- 18 *bis*) Se inserta el artículo 24 *bis* siguiente:

«Artículo 24 bis

Revisión

Tras recibir informes sobre la teledetección en virtud de lo dispuesto en el artículo 20, apartado 3, de al menos cinco Estados miembros, la Comisión evaluará la eficacia de la teledetección, de conformidad con el artículo 9 *bis*.».

- 19) Los anexos II, III, IV y V se modifican de conformidad con lo dispuesto en el anexo II de la presente Directiva.

Artículo 3

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [INSERTAR FECHA: tres años después de la entrada en vigor de la presente Directiva]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la referencia mencionada.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 4

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el
