



Bruselas, 25 de abril de 2025  
(OR. en)

8259/25  
ADD 6

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2025/0096(COD)**

---

---

**TRANS 146  
CODEC 473  
IA 31**

### NOTA DE TRANSMISIÓN

---

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.<sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 24 de abril de 2025

A: D.<sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: SWD(2025) 97 final

---

Asunto: DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN  
RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO  
que acompaña a los documentos  
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  
Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos y a los datos de matriculación de vehículos consignados en los registros nacionales de vehículos y por la que se deroga la Directiva 1999/37/CE del Consejo

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento SWD(2025) 97 final.

---

Adj.: SWD(2025) 97 final

Bruselas, 24.4.2025  
SWD(2025) 97 final

**DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN**  
**RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO**

*que acompaña a los documentos*

**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**

**Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos y a los datos de matriculación de vehículos consignados en los registros nacionales de vehículos y por la que se deroga la Directiva 1999/37/CE del Consejo**

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -  
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

## **A. Necesidad de actuar**

### ***¿Cuál es el problema y por qué es un problema en la Unión?***

La presente iniciativa pretende evaluar y seguir mejorando el efecto de las tres Directivas del paquete sobre la inspección técnica de vehículos («el paquete») en la seguridad vial y el comportamiento medioambiental de los vehículos. A pesar de la legislación vigente de la UE, así como de las mejoras en la tecnología de los vehículos, en particular los sistemas activos de seguridad y los sistemas inteligentes de asistencia al conductor de los nuevos vehículos, todavía existen vehículos inseguros en las carreteras de la UE, que son la causa principal o un factor determinante de los accidentes. Algunos vehículos inseguros se identifican en las inspecciones técnicas periódicas o en las inspecciones en carretera, por ejemplo, los vehículos con deficiencias graves o peligrosas. Es posible que otros no sean detectados, ya sea porque las inspecciones técnicas periódicas o las inspecciones en carretera no pueden detectarlos o porque no se someten a inspección, por ejemplo, vehículos cuyas características de seguridad han sido manipuladas y vehículos con una sujeción indebida de la carga.

El segundo problema es el control insuficiente de las emisiones de contaminantes atmosféricos y las emisiones sonoras de los vehículos. Algunas de las pruebas utilizadas en las inspecciones técnicas periódicas actuales ya no son suficientemente sensibles para detectar fallos relacionados con las emisiones y los procedimientos de inspección actuales no son adecuados para cumplir los objetivos estratégicos de la UE en materia de contaminación atmosférica y ruido. El paquete vigente todavía no cubre la medición de los valores de las emisiones de óxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) o del número de partículas (PN) para los vehículos nuevos y actualmente no existen normas en la UE relativas a la inspección de los vehículos en cuanto a manipulación/deficiencias de los sistemas de reducción de NO<sub>x</sub> o de los filtros de partículas de diésel. Debido a estas carencias, la contribución del paquete a la reducción del número de vehículos de altas emisiones se ha reducido. Por otro lado, las Directivas no son efectivas a la hora de garantizar el cumplimiento de las normas sobre el tráfico transfronterizo y el comercio de vehículos en la UE.

Las Directivas del paquete fueron objeto de una evaluación *ex post* realizada en paralelo a la evaluación de impacto. La evaluación concluyó que el paquete solo había logrado parcialmente sus objetivos de contribuir a aumentar la seguridad vial y ayudar a reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos del transporte por carretera. Sigue existiendo la posibilidad de que los vehículos defectuosos no siempre se detecten, ya que en algunos Estados miembros ciertas categorías de vehículos no se someten a las inspecciones técnicas periódicas o las inspecciones en carretera, o la frecuencia o el ámbito de aplicación de las inspecciones no se corresponden con el aumento de los riesgos en materia de seguridad y medioambiente. Las carencias detectadas en el paquete actual requieren que las Directivas se adapten para abordar no solo las necesidades actuales, sino también los retos futuros, como la inspección de los sistemas avanzados de asistencia al conductor y los sistemas automáticos.

El transporte por carretera, especialmente el transporte de mercancías, es un sector internacional, en el que la homologación e inspección de los vehículos están reguladas a nivel de la UE e internacional (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas). Por lo tanto, presenta, por naturaleza, una marcada dimensión transfronteriza. Los problemas detectados afectan a toda la Unión y tienen las mismas causas subyacentes.

### ***¿Qué se pretende conseguir?***

De acuerdo con el Pacto Verde Europeo y la Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible, la iniciativa contribuirá a mejorar la seguridad vial en la UE y la movilidad sostenible, así como a facilitar la libre circulación de personas y mercancías en la Unión. Con este fin, los objetivos específicos de la iniciativa son: 1) garantizar la coherencia, objetividad y calidad de las inspecciones técnicas de los vehículos actuales y futuros; 2) reducir significativamente la manipulación y mejorar la detección de vehículos con deficiencias, para permitir la detección de sistemas de control de la seguridad y de emisiones (por ejemplo, emisiones de contaminantes atmosféricos y emisiones sonoras) deficientes o manipulados, así como del fraude en los cuentakilómetros, y 3) mejorar el almacenamiento e intercambio electrónicos de datos específicos de los vehículos, abordando así el problema de la insuficiente disponibilidad de dichos datos y el reconocimiento mutuo por las autoridades competentes.

### ***¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la Unión (respecto a la subsidiariedad)?***

Dado que el transporte por carretera y la industria del automóvil operan de forma transfronteriza en el mercado interior y en el ámbito internacional, resulta mucho más eficiente y eficaz abordar los problemas a nivel de la UE que a nivel de los Estados miembros. Aunque las prácticas nacionales varían a lo largo de la historia, un determinado nivel mínimo de armonización en las inspecciones técnicas de los vehículos y en las soluciones establecidas de común acuerdo para intercambiar datos de los vehículos entre los Estados miembros resulta más efectivo que múltiples soluciones nacionales no coordinadas. Con normas comunes aplicadas a la inspección de las tecnologías de los vehículos modernos [vehículos eléctricos (VE), sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS) y el equipo de control de emisiones más reciente], los Estados miembros lograrán economías de escala y los fabricantes de equipos de inspección podrán operar en un mercado más homogéneo.

## **B. Soluciones**

### ***¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso negativo, ¿por qué?***

Se han diseñado cuatro opciones estratégicas (OE1a, OE1b, OE2 y OE3) para abordar los problemas. Todas las opciones estratégicas adaptan las inspecciones técnicas periódicas a los VE e incluyen nuevos elementos objeto de inspección en las inspecciones técnicas periódicas por medios electrónicos (especialmente la inspección de la integridad del *software* de los sistemas relacionados con la seguridad y las emisiones). También incluyen nuevos métodos de control de emisiones tanto para partículas como para NO<sub>x</sub> necesarios para adaptarse a las tecnologías de control de emisiones más recientes e identificar los vehículos de altas emisiones, en particular los que han sido manipulados. En todas las opciones estratégicas también se requiere una inspección técnica después de cualquier modificación significativa que implique, por ejemplo, el cambio del sistema de propulsión o la clase de emisiones, así como la digitalización del certificado de inspección técnica, conectando los registros nacionales de vehículos y ampliando el conjunto de datos armonizados sobre los vehículos en dichos registros. Asimismo, todas las opciones estratégicas introducen el requisito de que los Estados miembros registren las lecturas de los cuentakilómetros en las bases de datos nacionales y pongan dichos registros a disposición de otros Estados en caso de nueva matriculación.

Además de las medidas comunes, la **OE1a** se centra en un uso más eficiente de los datos del vehículo (matriculación y situación), en especial la expedición de los permisos de circulación en formato digital. La **OE1b** se centra en inspecciones técnicas más efectivas mediante el uso de tecnología de teledetección, que permite identificar los vehículos que podrían ser de altas emisiones, que pueden ser i) inspeccionados en un posterior control en carretera inmediatamente después de ser identificados o ii) invitados a un centro de inspección técnica de vehículos para realizar un control de emisiones. También eliminaría la posibilidad de eximir a las motocicletas de las inspecciones técnicas periódicas, exigiría un control anual de las emisiones de los vehículos comerciales ligeros y establecería la obligatoriedad de la inspección de la sujeción de la carga. La OE1b también introduce inspecciones técnicas periódicas anuales obligatorias para los vehículos que tengan diez años o más. La OE1b facilitaría la libre circulación de personas al requerir que el Estado miembro de matriculación reconozca el certificado de inspección técnica periódica expedido por otro Estado miembro durante un período de hasta seis meses, siempre que la siguiente inspección técnica periódica se realice en el Estado miembro de matriculación.

La **OE2** combina la mayoría de las medidas de la OE1a y la OE1b. Incluye una medida adicional sobre gobernanza de datos, con el fin de definir los procedimientos y los medios de acceso a la información técnica de los vehículos (en particular los datos en el vehículo). También introduciría inspecciones en carretera para los vehículos comerciales ligeros. La **OE3** es la más ambiciosa, ya que va incluso más allá al considerar la armonización del ámbito de aplicación y los métodos de las inspecciones técnicas y el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección técnica periódica. La OE3 añade a las medidas incluidas en la OE2 una ampliación adicional del ámbito de aplicación de las inspecciones técnicas periódicas para cubrir todas las motocicletas sin excepción y los remolques ligeros, y amplía las inspecciones en carretera a las motocicletas. Incluye también el requisito de que los certificados de inspección técnica periódica expedidos en otros Estados miembros de la UE sean reconocidos por el Estado miembro de matriculación sin limitaciones.

La OE2 es la preferida, dado que se considera efectiva para alcanzar los objetivos estratégicos, presenta una alta eficiencia y beneficios netos y es coherente con las políticas nacionales consolidadas en este ámbito.

### ***¿Qué opinan las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?***

La opción estratégica preferida cuenta con el apoyo del sector de las inspecciones técnicas periódicas (CITA, FSD, entre otros), así como de los consumidores (FIA), fabricantes de equipos de inspección (EGEA) y de motocicletas (ACEM). También la respaldan algunos Estados miembros, en particular los que cuentan con miles de pequeños centros de inspección. En relación con el acceso a la información y el intercambio de esta, varios encuestados (entre otros, CITA, EGEA y EReg) destacaron la importancia del acceso gratuito y fácil a los datos en los vehículos para permitir una inspección adecuada de los vehículos. Los requisitos más estrictos de sujeción de la carga incluidos en esta opción cuentan con el firme apoyo del sector de la logística.

### **C. Repercusiones de las opciones preferidas**

***¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?***

La OE2 contribuirá a aumentar la seguridad vial en la UE, con un efecto estimado de 6 912 vidas salvadas y 64 885 lesiones graves evitadas durante el período 2026-2050, con respecto a la hipótesis de referencia. También contribuirá a la movilidad sostenible mediante la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y las emisiones sonoras, lo que permitirá un ahorro en los costes externos, estimado en 83 400 millones EUR (expresado como valor actual durante el período de 2026-2050 con respecto a la hipótesis de referencia). Contribuirá a facilitar la libre circulación de personas y mercancías en la UE mediante la eliminación de obstáculos para la nueva matriculación de vehículos en otro Estado miembro y el reconocimiento (limitado) de los certificados de inspección técnica periódica a escala de la UE.

Se espera que la OE2 aporte beneficios significativos mediante la introducción de métodos para la inspección de vehículos eléctricos, la mejora de los controles de emisiones (medición de NO<sub>x</sub> y PN) y la introducción de métodos de inspección para ADAS y otros sistemas de seguridad. La inspección anual de los vehículos de más de diez años no solo aportará grandes beneficios en materia de seguridad y medioambiente, sino que creará miles de nuevos puestos de trabajo, especialmente en los Estados miembros en los que se están perdiendo empleos en la industria del automóvil. También se esperan beneficios debido a la introducción de inspecciones obligatorias de sujeción de la carga y medidas de gobernanza de datos. Los nuevos métodos de inspección, como el seguimiento de penachos y la teledetección para controlar las emisiones de contaminantes y las emisiones sonoras de un gran número de vehículos, harán que la detección de los vehículos de altas emisiones sea significativamente más eficiente.

Se espera que la OE2 mejore la detección y, por tanto, propicie que haya menos vehículos con deficiencias y manipulados, también mediante la ampliación de las inspecciones en carretera a los vehículos comerciales ligeros. Se espera que la obligación de registrar las lecturas de los cuentakilómetros y de facilitar los registros en caso de nueva matriculación dé lugar a una reducción significativa de la manipulación de los cuentakilómetros. También debería aportar beneficios debido al certificado de inspección técnica electrónico obligatorio, la introducción del documento de matriculación del vehículo en formato digital, el acceso a los informes de inspección técnica periódica en bases de datos nacionales y la ampliación de los datos relevantes de los vehículos incluidos en los registros nacionales de vehículos. Los beneficios totales de la opción estratégica preferida se estiman en 391 600 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2026-2050 con respecto a la hipótesis de referencia.

### ***¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?***

Se prevé que los costes totales de la opción estratégica preferida (OE2) asciendan a 65 900 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2026-2050 con respecto a la hipótesis de referencia. La mayor parte de estos costes son costes administrativos para otras empresas (por ejemplo, propietarios de vehículos) relacionadas con las inspecciones técnicas periódicas adicionales y que colaboran en las inspecciones en carretera con las autoridades públicas (que representan en torno al 39 % de los costes totales de la OE2), seguidos de los costes de ajuste para los centros de inspección técnica periódica (para equipos, formación e inspectores adicionales para realizar las inspecciones), que representan en torno al 35 % de los costes totales en la OE2. Los costes administrativos para las administraciones públicas nacionales están relacionados principalmente con la creación de la base de datos para las lecturas de los cuentakilómetros y el funcionamiento del sistema (3,6 % de los costes totales en la OE2). Por otra parte, se estima que los costes administrativos para los ciudadanos supondrán el 21 % de los costes totales en la opción estratégica preferida, y estarán motivados por la inspección anual obligatoria de los vehículos de más de diez años, la introducción de

inspecciones en carretera para las motocicletas y los controles adicionales de emisiones para los vehículos considerados como grandes emisores. Los demás costes representan una parte relativamente reducida de los costes totales.

### ***¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?***

Se generarán costes adicionales para los centros de inspección que sean pymes, debido a la adaptación a los vehículos eléctricos e híbridos, la inclusión de la inspección técnica periódica por medios electrónicos para comprobar el cumplimiento del Reglamento sobre la seguridad general, los controles obligatorios de PN y NO<sub>x</sub>, los controles adicionales de emisiones para los vehículos comerciales ligeros y los controles de emisiones sonoras para las motocicletas. Estos costes adicionales están relacionados con la formación de los inspectores y la adquisición de los equipos necesarios. Sin embargo, los costes de los equipos adicionales suponen ingresos adicionales para los fabricantes de equipos para talleres, muchos de los cuales también son pymes. Al mismo tiempo, los operadores de inspecciones técnicas periódicas podrán recuperar cualquier incremento en los costes a través de las tarifas de dichas inspecciones, manteniendo por tanto sus niveles de beneficios al obtener también nuevas fuentes de ingresos. Las pymes serán las principales beneficiarias de los entre 19 000 y 20 000 nuevos puestos de trabajo que se crearán gracias al incremento de la frecuencia y la sofisticación de las inspecciones. Si bien los grandes operadores de inspecciones técnicas periódicas podrán obtener un mayor beneficio que otros más pequeños, en principio, todos obtendrán beneficios. Por último, una aplicación más efectiva del marco de inspecciones técnicas garantizará una competencia más leal al reducir las posibilidades de obtener precios ventajosos sobre la base de unas normas menos estrictas para los vehículos y de evitar el mantenimiento requerido de los vehículos.

### ***¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?***

Se espera que la opción estratégica preferida genere costes administrativos únicos y recurrentes para las autoridades de los Estados miembros, estimados en 2 390 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2026-2050. Estos costes estarán motivados por la medida para abordar el fraude en los cuentakilómetros, por la que deberá desarrollarse un sistema para el registro de las lecturas de los cuentakilómetros de los vehículos en los talleres y otros centros de reparación. Expresados como valor actual durante el período de 2026-2050, el total de los costes administrativos únicos y recurrentes derivados de esta medida se estima en 2 120 millones EUR. Asimismo, las inspecciones en carretera de las furgonetas generarán costes administrativos recurrentes (por ejemplo, costes laborales de las inspecciones adicionales), estimados en 107,5 millones EUR expresados como valor actual durante el período de 2026-2050 con respecto a la hipótesis de referencia.

Los costes de ajuste totales para la opción estratégica preferida se estiman en 207,2 millones EUR, expresados como valor actual durante el período de 2026-2050 con respecto a la hipótesis de referencia, de los cuales 29,7 millones EUR son costes únicos. Los costes de ajuste adicionales más significativos para las autoridades se derivan de la introducción de la teledetección y de la opción de utilizar el seguimiento de penachos para medir las emisiones de NO<sub>x</sub> de los camiones, así como de la instalación de cámaras para medir el ruido. Esto implica costes únicos correspondientes a la compra del equipo necesario, la creación de la infraestructura informática pertinente y la formación relacionada para los inspectores, así como costes recurrentes para el mantenimiento del equipo y la gestión de los datos, y costes laborales para los inspectores que realicen el seguimiento de penachos. Los costes de ajuste totales debidos a esta medida durante el período 2026-2050 se estiman en 192,9 millones EUR,

expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia.

Se espera que esta iniciativa también aporte un ahorro de costes para las administraciones nacionales, derivado de la introducción del certificado de inspección técnica en formato electrónico, de la interconexión de los registros nacionales de vehículos y la expedición de permisos de circulación digitales. Se espera que el ahorro sea significativo y alcance la cifra de 5 230 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2026-2050.

### ***Proporcionalidad***

Se considera que la opción estratégica preferida resulta proporcional a lo necesario para alcanzar los objetivos estratégicos generales. El alcance de la opción se limita a lo mejor que se puede lograr a nivel de la UE (en términos de armonización de los métodos y del ámbito de aplicación de las inspecciones, así como para encontrar soluciones comunes que garanticen la eficacia en el acceso a los datos necesarios de los vehículos y el intercambio de estos). Aunque algunas de las medidas conllevan costes significativos, los beneficios compensan ampliamente los costes.

## **D. Seguimiento**

### ***¿Cuándo se revisará la política?***

Transcurridos cinco años desde el inicio de la aplicación de la legislación revisada, la Comisión llevará a cabo una evaluación del paquete para verificar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa y presentar sus conclusiones principales sobre la implementación en el informe al Consejo y el Parlamento Europeo. En caso necesario, el informe irá acompañado de las oportunas recomendaciones.