



Bruselas, 24 de abril de 2025
(OR. en)

8259/25

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

**TRANS 146
CODEC 473
IA 31**

PROPUESTA

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.^a Martine DEPREZ,
directora

Fecha de recepción: 24 de abril de 2025

A: D.^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión
Europea

N.º doc. Ción.: COM(2025) 179 final

Asunto: 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 COM(2025) 179 final.

Adj.: COM(2025) 179 final



Bruselas, 24.4.2025
COM(2025) 179 final

2025/0096 (COD)

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

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La presente exposición de motivos acompaña a la propuesta de Directiva por la que se deroga y sustituye la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos⁽¹⁾.

El transporte por carretera desempeña un papel esencial a la hora de conectar a empresas y consumidores en toda la Unión, pues facilita el comercio y apoya el crecimiento económico y el empleo. Sin embargo, también causa algunos problemas, como los accidentes de tráfico y la contaminación atmosférica.

Los accidentes de tráfico son una de las consecuencias más devastadoras del transporte por carretera, con costes significativos para la sociedad. Las principales causas de los accidentes de tráfico son la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, las distracciones al volante y diversos errores del conductor (como evaluar mal una situación o conducir estando cansado). Otras de las causas pueden ser el estado o diseño deficientes de la infraestructura (superficies resbaladizas, señalización inadecuada y mantenimiento insuficiente) y fallos de los vehículos. Debido a las normas de homologación de tipo de la UE y a un sistema bien desarrollado de inspecciones técnicas durante la vida útil de un vehículo, los fallos de los vehículos tan solo son la causa de un reducido porcentaje de los accidentes de tráfico en la UE. Sin embargo, esto también significa que se siguen produciendo accidentes evitables causados por los fallos de los vehículos. El enfoque del «Sistema Seguro» requiere la adopción de medidas en todos estos frentes, reconociendo que, en su conjunto, las diferentes partes que integran el sistema —en particular los usuarios, los vehículos, la infraestructura y la respuesta de emergencia— funcionan como un todo⁽²⁾.

Esta iniciativa se basa en el paquete sobre la inspección técnica de vehículos de 2014 («el paquete»), compuesto por las tres Directivas que se describen a continuación:

Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽³⁾, relativa a las inspecciones técnicas periódicas, que exige que los vehículos utilizados en la vía pública se sometan a inspecciones periódicas para garantizar el cumplimiento de un conjunto de requisitos mínimos. Se aplica a todos los turismos, furgonetas, camiones, autobuses, remolques pesados, tractores más rápidos y, desde enero de 2022, a los vehículos de dos y tres ruedas y cuatriciclos de mayor tamaño.

Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁴⁾, relativa a las inspecciones técnicas en carretera, que tiene un objetivo similar al de la Directiva

⁽¹⁾ DO L 138 de 1.6.1999, p. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>.

⁽²⁾ Comisión Europea, Dirección General de Movilidad y Transportes, *Next steps towards 'Vision Zero' – EU road safety policy framework 2021-2030* [«Próximos pasos hacia la “Visión Cero” – Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030», no disponible en español], Oficina de Publicaciones, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁽³⁾ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽⁴⁾ 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>).

2014/45/UE, aunque se refiere a las inspecciones en carretera de los vehículos pesados de transporte de pasajeros y mercancías y de sus remolques.

Directiva 2014/46/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁵⁾, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos.

El paquete de 2014 complementa los requisitos en materia de seguridad y medioambiente que deben cumplir los vehículos para poder circular por las carreteras de la UE, en línea con los respectivos reglamentos de homologación de tipo de la UE⁽⁶⁾ para los vehículos de motor. Estos reglamentos también establecen los requisitos de vigilancia del mercado para los vehículos de motor. Sin embargo, el enfoque del paquete es diferente. Si bien el objetivo de las disposiciones sobre vigilancia del mercado consiste en garantizar que los vehículos sigan cumpliendo los requisitos de homologación de tipo en el momento de su introducción en el mercado y posteriormente durante un período limitado y se centran en las responsabilidades del fabricante, el paquete hace hincapié en garantizar que los propietarios mantengan unos niveles mínimos durante toda la vida útil del vehículo. Además, mientras que la vigilancia del mercado requiere la inspección de un número limitado de vehículos por modelo, las inspecciones técnicas periódicas se aplican a casi todos los vehículos matriculados. Por lo tanto, el paquete complementa la legislación en materia de vigilancia del mercado al garantizar la seguridad vial y el comportamiento medioambiental de los vehículos durante toda su vida útil.

Sin embargo, aún hay vehículos inseguros que circulan por las carreteras de la UE, a pesar de la revisión del paquete en 2014, de otra legislación conexas de la UE y de mejoras en la tecnología de los vehículos, incluida la seguridad activa y los sistemas inteligentes de asistencia al conductor en los vehículos nuevos. Las Directivas adoptadas con arreglo al paquete de 2014 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.

En la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁽⁷⁾ se solicitaba que se realizaran ajustes en el marco legislativo sobre inspección técnica de vehículos para asegurar que estos cumplan las normas de emisiones y de seguridad a lo largo de su vida útil, contribuyendo por lo tanto al marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030⁽⁸⁾ y respaldando los objetivos del Pacto Verde Europeo.

El objetivo de esta iniciativa es 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. En particular, por lo que se refiere al marco legislativo relativo a los documentos de matriculación y los datos de matriculación de los vehículos, es necesario liberar todo el potencial del marco de inspección técnica mejorando el almacenamiento electrónico y el intercambio de datos pertinentes sobre la identificación y la situación de los vehículos, lo que abordará la falta de disponibilidad de dichos datos y mejorará el reconocimiento mutuo por parte de las autoridades encargadas de la ejecución. Además, garantizar datos más precisos sobre la situación (como el kilometraje) e intercambiar información entre los Estados miembros de manera más eficiente también ayudará a identificar los vehículos con cuentakilómetros manipulados.

⁽⁵⁾ 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>).

⁽⁶⁾ Véase, por ejemplo: <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁽⁷⁾ COM(2020) 789 final. EUR-Lex — 52020DC0789 — ES — EUR-Lex (europa.eu).

⁽⁸⁾ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0004.02/DOC_2&format=PDF.

En el capítulo 3 se ofrece información más detallada sobre la manera en que la iniciativa aborda estos objetivos y problemas conexos.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La revisión propuesta del paquete, en particular el marco legislativo de la UE para los documentos de matriculación de los vehículos, es coherente con los objetivos establecidos en el **marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial**. Al reducir el número de víctimas mortales, contribuirá a alcanzar el objetivo de reducir el número de víctimas mortales y heridos graves en un 50 % de aquí a 2030. La revisión propuesta también garantizará la armonización con las Directivas adoptadas en el marco del paquete de seguridad vial, es decir, la **propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción⁽⁹⁾ y la Directiva (UE) 2024/3237 del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial⁽¹⁰⁾**. Estas Directivas establecen las normas sobre los documentos de matriculación de los vehículos, la posible digitalización futura de los documentos y el intercambio de información relacionada con los vehículos entre los Estados miembros para garantizar su cumplimiento. La propuesta también se ajusta a los requisitos de la **legislación sobre vehículos al final de su vida útil**, pues proporciona acceso electrónico a los datos a las autoridades de matriculación de otros Estados miembros y añade nuevos datos al registro de vehículos, incluidos los relativos a los vehículos al final de su vida útil.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La revisión del paquete, en particular el marco legislativo de la UE relativo a los documentos de matriculación de los vehículos, es coherente con el **Reglamento sobre la pasarela digital única⁽¹¹⁾**, ya que facilita el acceso en línea a información relacionada con los vehículos, procedimientos administrativos pertinentes y servicios de asistencia y resolución de problemas. También contribuye a los objetivos de la **Estrategia Europea de Datos** para el desarrollo de espacios europeos de datos para las administraciones públicas que pueden apoyar la garantía de cumplimiento de la legislación, en especial de la legislación en materia de seguridad vial y medioambiente. Las normas relativas a la protección de datos personales se aplicarán al intercambio de información sobre los permisos de circulación y los certificados de inspección técnica de los vehículos, así como a los datos relacionados de matriculación de los vehículos, en particular el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo (Reglamento General de Protección de Datos)⁽¹²⁾.

⁽⁹⁾ Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre el permiso de conducción, por la que se modifican la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión, COM(2023) 127 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2023) 127 y COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en.

⁽¹¹⁾ Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

⁽¹²⁾ 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 (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

La iniciativa se ajusta al Reglamento (UE) 2023/854 del Parlamento Europeo y del Consejo (el **Reglamento de Datos**)⁽¹³⁾, que normaliza los conjuntos de datos pertinentes y garantiza un acceso eficaz, no discriminatorio y seguro para los servicios posventa y de movilidad.

La **legislación de la UE sobre peaje de carreteras**⁽¹⁴⁾ también se basa en los códigos armonizados de la Unión actualmente establecidos en la Directiva 1999/37/CE, que se modificaron por última vez (ligeramente) como parte de la revisión de las normas sobre tarificación vial (Directiva del eurodistintivo)⁽¹⁵⁾.

Por último, la **Decisión de la UE sobre el Programa Estratégico de la Década Digital para 2030**⁽¹⁶⁾ establece que el Parlamento Europeo, el Consejo, la Comisión y los Estados miembros deben cooperar para alcanzar los objetivos digitales en la UE para 2030. Esto incluye un objetivo para la digitalización de los servicios públicos: el 100 % de los servicios públicos esenciales deben ser accesibles en línea y, cuando proceda, la ciudadanía y las empresas de la Unión deben poder interactuar en línea con las administraciones públicas.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). El artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE establece que la Unión tiene competencia en el ámbito del transporte para establecer medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes, lo que incluye la seguridad vial.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La Unión ya tiene competencias en el ámbito de los documentos de matriculación de los vehículos y los datos de matriculación de los vehículos, en virtud de la Directiva 1999/37/CE. Desde la adopción de esa Directiva se han introducido varias medidas a nivel de la UE en este ámbito. Los últimos cambios se introdujeron mediante la adopción del paquete de 2014 y mediante determinadas modificaciones de los códigos de la Unión introducidas por la Directiva (UE) 2022/362. Las nuevas normas que se introducirán en la presente propuesta entran dentro de las competencias conferidas a la Unión en virtud del artículo 91, apartado 1, del TFUE, y, en vista de la conexión de estas normas con el actual marco aplicable a los documentos de matriculación, los datos de matriculación y las inspecciones técnicas de los vehículos, solo pueden hacerse efectivas adecuadamente a nivel de la Unión.

Dado que el transporte por carretera y la industria del automóvil son sectores internacionales, resulta mucho más eficiente y eficaz abordar los problemas a nivel de la UE que a nivel nacional. Aunque las prácticas nacionales varían a lo largo de la historia, un determinado nivel mínimo de armonización en la matriculación de vehículos y en las soluciones

⁽¹³⁾ Reglamento (UE) 2023/2854 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2023, sobre normas armonizadas para un acceso justo a los datos y su utilización, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y la Directiva (UE) 2020/1828 (DO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

⁽¹⁴⁾ Directiva (UE) 2019/520, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (DO L 91 de 29.3.2019, p. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

⁽¹⁵⁾ Directiva (UE) 2022/362, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 69 de 4.3.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁽¹⁶⁾ Decisión (UE) 2022/2481 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, por la que se establece el programa estratégico de la Década Digital para 2030 (DO L 323 de 19.12.2022, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

establecidas de común acuerdo para intercambiar datos de los vehículos entre los Estados miembros resulta más efectivo que múltiples soluciones nacionales no coordinadas. La coordinación a nivel de la UE de las condiciones relativas al acceso a los datos de los vehículos y al intercambio de estos no solo resulta más eficiente que los acuerdos y negociaciones bilaterales con fabricantes individuales, sino que también establece unas condiciones de igualdad entre los Estados miembros.

Existe un consenso generalizado entre las autoridades nacionales y los expertos de la industria en que la actual Directiva ya no está en consonancia con los últimos desarrollos normativos y tecnológicos. Ante la ausencia de medidas de la UE, se aplicarían soluciones diferentes y fragmentadas, lo que daría lugar a diferencias aún mayores en el comportamiento de los vehículos en materia de seguridad y medioambiente que las existentes actualmente. Esto supondría un riesgo de distorsión del mercado único y la creación de obstáculos adicionales para la libre circulación. En consecuencia, la iniciativa aborda las necesidades de seguridad y protección del medioambiente que son de «relevancia para la UE».

- **Proporcionalidad**

De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 5, apartado 4, del Tratado de la Unión Europea, las medidas de la presente propuesta no van más allá de lo necesario para lograr los objetivos del Tratado, esto es, mejorar la seguridad vial, contribuir a la movilidad sostenible y facilitar la libre circulación de personas y mercancías en la UE.

En general, el ámbito de aplicación de la propuesta se limita a lo que puede lograrse mejor a nivel de la UE por lo que se refiere a la armonización de los documentos de matriculación de los vehículos y la búsqueda de soluciones comunes para garantizar un intercambio eficiente de los datos de los vehículos y el acceso a estos.

Además, la elección de una directiva permite alcanzar los objetivos, pues se da el siguiente paso lógico en el proceso de armonización gradual en este ámbito. También deja un margen de maniobra suficiente a los Estados miembros para aplicar los cambios de una forma acorde a su contexto nacional específico. Esta opción, que establece unos requisitos mínimos en lugar de un enfoque de solución única, también permitirá que la industria desarrolle las soluciones técnicas más eficientes requeridas por este sector, que está en continua evolución.

- **Elección del instrumento**

Para garantizar una redacción jurídica clara y coherente, la solución jurídica más adecuada es una revisión completa de la Directiva 1999/37/CE mediante su derogación y sustitución, pues está obsoleta y no ha sido refundida.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

En 2023, la Comisión realizó una evaluación del paquete de 2014 en su conjunto, para valorar su pertinencia, valor añadido de la UE, coherencia, eficacia y eficiencia. La evaluación concluyó que el paquete había alcanzado sus objetivos parcialmente, contribuyendo a mejorar la seguridad vial y ayudando a reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes 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 han adaptado a los mayores

riesgos en materia de seguridad y medioambiente que presentan esos vehículos. 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.

A continuación se presentan las conclusiones de la evaluación.

1. El paquete no está adaptado a las últimas tecnologías, como los sistemas avanzados de asistencia al conductor y los elementos electrónicos de seguridad. Carece de protocolos de inspección específicos que garantizarían el cumplimiento y mantenimiento de los vehículos eléctricos, híbridos y de hidrógeno, en especial las actualizaciones del *software*. Las inspecciones técnicas deben actualizarse para obtener datos importantes relacionados con la seguridad de forma eficiente y para supervisar los nuevos sensores y elementos.
2. En cuanto a las emisiones, algunas pruebas y equipos de las inspecciones técnicas periódicas deben adaptarse, dado que ya no son capaces de detectar los fallos relacionados con las emisiones en los vehículos de combustión interna más recientes. La medición de la opacidad está obsoleta, ya que no puede detectar los vehículos diésel con filtros de partículas defectuosos o catalizadores manipulados, lo que provoca emisiones elevadas de partículas (PN) y de óxidos de nitrógeno (NO_x). En realidad, la medición de NO_x y PN debería utilizarse para comprobar los vehículos diésel y de gasolina más nuevos en cuanto a fallos y manipulación de los sistemas de control de emisiones.
3. El actual marco de intercambio de información sobre los resultados de las inspecciones entre los Estados miembros no ha resultado efectivo. Si bien la legislación menciona los intercambios electrónicos de datos entre las autoridades de los Estados miembros como una posibilidad, no todos los Estados miembros los utilizan. Aunque la armonización de los documentos de matriculación de los vehículos facilitó que se puedan matricular vehículos de otros Estados miembros y del Espacio Económico Europeo, existe margen para mejorar el proceso de intercambio de digitalización. La nueva matriculación puede todavía resultar un proceso engorroso, y aún se puede mejorar el reconocimiento mutuo de las inspecciones técnicas periódicas entre los Estados miembros.
4. El paquete debe hacer un mejor uso de las ventajas derivadas del intercambio electrónico de datos y armonizar en mayor medida los documentos de matriculación de los vehículos para reducir la carga administrativa y los costes. Además, los documentos digitales de matriculación de los vehículos podrían facilitar en mayor medida la digitalización de la matriculación de los vehículos y los procesos de almacenamiento de datos, así como reducir costes.
5. La coherencia entre el paquete y los instrumentos pertinentes de la UE podría mejorar mediante la estandarización de los datos de los vehículos que afectan a la seguridad y las responsabilidades de los fabricantes al respecto durante el ciclo de vida de los vehículos. Aclarar las responsabilidades y exigir que se facilite información pertinente para las inspecciones técnicas periódicas entre los Estados miembros podría reducir la incertidumbre y el tiempo dedicado a buscar información, lo que podría mejorar la exactitud y la eficiencia de las inspecciones en general. El paquete debería ajustarse más al Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁷⁾ 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)

- **Consultas con las partes interesadas**

Las consultas perseguían dos objetivos. El primero era evaluar el desempeño del paquete en su conjunto teniendo en cuenta los cinco criterios de evaluación, detectar posibles problemas con el marco legal existente y, sobre esta base, extraer lecciones para la actuación futura. El segundo objetivo era trabajar con las partes interesadas para validar la comprensión por la Comisión de los problemas en cuestión, elaborar una lista de posibles medidas estratégicas y evaluar su probable repercusión en las distintas categorías de partes interesadas. Las consultas también sirvieron para recopilar datos relativos a los costes y beneficios previstos de los proyectos de medidas estratégicas. Ayudaron a detectar carencias en la lógica de la intervención o aspectos que requerían una mayor atención. Las actividades de consulta consistieron en consultas públicas (a través de una evaluación inicial de impacto y una consulta pública abierta publicada en la página web «Díganos lo que piensa» de la Comisión) y consultas específicas, en particular encuestas y entrevistas. Las actividades de consulta específica se realizaron a lo largo del proceso de evaluación y evaluación de impacto y cubrieron todos los aspectos pertinentes. Las encuestas y las entrevistas se centraron en elaborar las diferentes medidas estratégicas para cumplir los objetivos establecidos como parte de la revisión del paquete, en particular para precisar y cuantificar los costes y la potencial repercusión de estas medidas. Los principales problemas y las posibles medidas estratégicas del paquete se debatieron exhaustivamente con las partes interesadas, por ejemplo en el Grupo de expertos sobre la inspección técnica de vehículos y los documentos de matriculación de los vehículos, y también son el resultado de las actividades de consulta a las partes interesadas llevadas a cabo en la evaluación.

Se consultó a una amplia variedad de partes interesadas, como i) autoridades públicas encargadas de la seguridad vial (y las asociaciones que las representan, como EReg y CORTE); ii) asociaciones y empresas del sector (y las asociaciones que las representan, como la CITA y EGEA, fabricantes de vehículos y proveedores de componentes de vehículos); iii) representantes de grupos de usuarios; iv) organizaciones de investigación y ONG dedicadas a la seguridad vial, y v) la ciudadanía.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Se realizaron consultas a una amplia variedad de expertos de los Estados miembros, la industria y otros grupos de partes interesadas durante el trabajo preparatorio sobre las cuestiones relacionadas con las inspecciones técnicas de vehículos, las inspecciones en carretera y los registros de los vehículos. Se llevaron a cabo tres talleres específicos, en los que los miembros del Grupo de expertos sobre la inspección técnica de vehículos y los documentos de matriculación de los vehículos analizaron los elementos técnicos de la propuesta. La Comisión contrató a dos consultores externos para que realizaran estudios de apoyo específicos que sirvieran de base para la evaluación y la evaluación de impacto. Esta información se complementó con consultas puntuales a expertos de la industria y con la propia experiencia de la Comisión en materia de seguimiento e implementación del paquete.

- **Evaluación de impacto**

La presente propuesta va acompañada de un informe de evaluación de impacto, que también abarca las modificaciones de las Directivas 2014/45/UE y 2014/47/UE, cuyo proyecto se presentó al Comité de Control Reglamentario el 20 de noviembre de 2023. El Comité emitió

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>).

un dictamen positivo con reservas el 15 de diciembre de 2023⁽¹⁸⁾. El informe de evaluación de impacto se adaptó en consecuencia para abordar los comentarios del Comité. Las opciones estratégicas analizadas se resumen a continuación.

Se diseñaron cuatro opciones estratégicas (OE1a, OE1b, OE2 y OE3) para abordar los problemas. Todas las opciones estratégicas adaptan las inspecciones técnicas periódicas a los vehículos eléctricos 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 inspección para las partículas y NO_x, que son necesarios para adaptarse a las tecnologías de control de emisiones más recientes y para detectar los vehículos de altas emisiones, en particular los que han sido manipulados. Todas las opciones estratégicas exigen una inspección técnica después de realizar cualquier modificación significativa, por ejemplo, un cambio en el sistema de propulsión o la clase de emisiones. También exigen la digitalización del certificado de inspección técnica, la vinculación de los registros nacionales de vehículos y la ampliación del conjunto de datos armonizados de los vehículos en dichos registros. Exigen asimismo a los Estados miembros que registren las lecturas de los cuentakilómetros en las bases de datos nacionales y pongan dichos registros a disposición de otros Estados miembros cuando un vehículo sea matriculado de nuevo.

Además de las medidas comunes, la opción estratégica 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 opción estratégica OE1b se centra en inspecciones técnicas más efectivas mediante el uso de tecnología de teledetección, que ayuda a identificar los vehículos que podrían ser de altas emisiones, que pueden ser: i) inspeccionados en un posterior control en carretera inmediatamente después de ser detectados, o ii) invitados a un centro de inspección técnica de vehículos para realizar un control de emisiones. Esta opción también: i) eliminaría la posibilidad de eximir a las motocicletas de las inspecciones técnicas periódicas; ii) exigiría un control anual de las emisiones de los vehículos comerciales ligeros; iii) establecería la obligatoriedad de la inspección de la sujeción de la carga, e iv) incluiría inspecciones técnicas periódicas anuales obligatorias para los vehículos de más de diez años. La OE1b facilitaría la libre circulación de personas al requerir que el Estado miembro en el que está matriculado un vehículo 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 opción estratégica OE2 combina la mayoría de las medidas propuestas en la OE1a y la OE1b. Incluye una medida adicional sobre gobernanza de datos, con el fin de establecer los procedimientos y medios de acceso a la información técnica de los vehículos (en particular los datos en el vehículo). La OE2 también introduce las inspecciones en carretera de los vehículos comerciales ligeros y, al igual que la OE1b, las inspecciones técnicas periódicas anuales obligatorias para los vehículos de más de diez años.

La opción estratégica OE3 es la más ambiciosa, ya que va más allá en la armonización del ámbito de aplicación y los métodos de las inspecciones técnicas de vehículos y el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección técnica periódica. Además de las medidas incluidas en la OE 2, la OE3: i) amplía en mayor medida el ámbito de aplicación de la inspección técnica periódica para abarcar todas las motocicletas, sin excepción, y los remolques ligeros; ii) amplía la inspección en carretera a todas las motocicletas, y iii) requiere

⁽¹⁸⁾ Ares (2023)8616336.

que los certificados de inspección técnica periódica expedidos en cualquier otro Estado miembro sean reconocidos por el Estado miembro de matriculación sin restricciones.

La evaluación de impacto concluye que la opción preferida es la opción estratégica OE2. Se considera que esta opción resulta efectiva para alcanzar los objetivos estratégicos previstos, ya que presenta una alta eficiencia y grandes beneficios netos y es internamente coherente y proporcionada respecto de los objetivos de la iniciativa. También es coherente con las políticas nacionales consolidadas en este ámbito.

Se espera que las opciones estratégicas **mejoren la seguridad vial** en la UE al identificar de una forma más efectiva los vehículos con deficiencias graves y peligrosas, lo que debería dar lugar a una reducción de los accidentes de tráfico causados por fallos técnicos. Como resultado, el número de víctimas mortales y heridos (graves y leves) debería disminuir. Las opciones estratégicas también incluyen otras medidas que contribuyen a la seguridad vial, relacionadas con la mejora de la implementación y la garantía de cumplimiento de la legislación en materia de inspecciones técnicas (como el intercambio de datos entre las autoridades de los Estados miembros). En el marco de la opción estratégica preferida, la OE2, se calcula que se salvarán 7 000 vidas y se evitarán 65 000 lesiones graves entre 2026 y 2050, en comparación con la hipótesis de referencia. En términos monetarios, la reducción de los costes externos de los accidentes se estima en unos 74 200 millones EUR, expresados como valor actual durante el mismo período, en comparación con la hipótesis de referencia. Todas las opciones estratégicas también **contribuirán a la movilidad sostenible** mediante la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y las emisiones sonoras. Esto permitirá una reducción de los costes externos de estas emisiones: se calcula que el ahorro con la OE2 será de 83 400 millones EUR.

Todas las opciones estratégicas **facilitarán la libre circulación de personas y mercancías en la UE** mediante la eliminación de los obstáculos para la nueva matriculación de los vehículos en otro Estado miembro. Se espera que las OE1a, OE2 y OE3 tengan una eficacia similar, mientras que se prevé que la OE1b sea menos efectiva debido a la ausencia de medidas en lo referente a los permisos de circulación móviles de los vehículos y a los datos adicionales incluidos en el registro de vehículos.

Dado que elimina los obstáculos relacionados con la inspección técnica de vehículos, se espera que la OE3 sea la opción más efectiva, ya que amplía a todos los vehículos el reconocimiento a escala de la UE de los certificados de inspección técnica periódica, seguida de la OE2 y la OE1b (que presentan un reconocimiento limitado a escala de la UE de dichos certificados). Se espera que la OE1a sea la menos eficaz.

La seguridad de los vehículos constituye un elemento esencial del enfoque del «Sistema Seguro» y un principio fundamental de la Declaración de Estocolmo de las Naciones Unidas de 2020 sobre Seguridad Vial⁽¹⁹⁾. La iniciativa también contribuye al Objetivo n.º 3 de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades), incluidas las metas 3.6 (reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo) y 3.9 (reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo). También es coherente con los objetivos medioambientales del Pacto Verde Europeo y la Legislación Europea sobre el Clima⁽²⁰⁾.

⁽¹⁹⁾ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>.

⁽²⁰⁾ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE)

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Como parte del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT)⁽²¹⁾, esta iniciativa contribuye a aumentar la eficiencia de la legislación vigente mediante la interconexión de las bases de datos nacionales, a fin de ayudar a compartir los datos de los vehículos y a acceder a ellos, en lugar de basarse en procedimientos más engorrosos. Se espera que la iniciativa reduzca significativamente el fraude relacionado con las emisiones y los sistemas que afectan a la seguridad, así como la manipulación del kilometraje en los vehículos usados, especialmente en las ventas transfronterizas. Esto propiciaría ahorros significativos en los costes externos, así como en los costes evitados y el perjuicio para los consumidores.

La iniciativa se rige por el principio de «digital por defecto»⁽²²⁾, que fomenta, en la medida de lo posible, la transformación digital. Por ejemplo, el formato electrónico obligatorio de los permisos de circulación de los vehículos debería tener un efecto positivo en la transformación digital en la UE. En cuanto al proceso de nueva matriculación, las autoridades y la ciudadanía ahorrarán tiempo y dinero al abandonar el intercambio de información y datos a través del correo electrónico. Las autoridades y la ciudadanía también ahorrarán tiempo y dinero gracias al permiso de circulación móvil, que facilitará y agilizará el acceso a información relevante y su intercambio.

El enfoque de «una más, una menos» *compensa cualquier nueva carga para las personas y las empresas derivada de las propuestas de la Comisión mediante la eliminación de una carga equivalente existente en el mismo ámbito político*. Se espera que la sustitución de la Directiva 1999/37/CE genere costes administrativos para los centros de inspección técnica y los fabricantes de vehículos, con motivo de las medidas de gobernanza de datos. En general, los costes administrativos únicos para el enfoque de «una más, una menos» aplicado en la opción preferida se estiman en 218 millones EUR en 2026, y los costes administrativos recurrentes, en 26,4 millones EUR al año.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta mantiene el pleno respeto de los derechos humanos fundamentales, y no tendrá un efecto negativo en el conjunto de los derechos fundamentales establecidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea⁽²³⁾. Las normas relativas a los permisos de circulación de los vehículos y los datos de matriculación de los vehículos se ajustan también a la legislación de protección de datos de la UE aplicable.

La propuesta contiene medidas destinadas a combatir el fraude en los cuentakilómetros, lo que contribuirá a aumentar la protección de los consumidores (artículo 38). El reconocimiento mutuo de los certificados de inspección técnica y la digitalización del proceso de matriculación (incluidos los permisos) contribuirán a la libertad de circulación y de residencia (artículo 45). Las medidas para garantizar que los propietarios de vehículos no manipulados no se encuentren en situación de desventaja frente a los propietarios de vehículos manipulados propiciarán la igualdad ante la ley de (artículo 3).

n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

(21) Programa de trabajo de la Comisión para 2023: documentos clave (europa.eu), *Annex II: REFIT initiatives, headline A – A European Green Deal* [«Anexo II: Iniciativas REFIT, epígrafe A – Un Pacto Verde Europeo», no disponible en español].

(22) Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Brújula Digital 2030: el enfoque de Europa para el Decenio Digital, COM(2021) 118.

(23) https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-rights-eu_es.

Durante las consultas, algunas partes interesadas expresaron su preocupación por las cuestiones relativas a la privacidad de los datos en las medidas comunes para los certificados electrónicos de inspección técnica y el acceso a estos. Desde la perspectiva de la seguridad vial, el acceso automático a los certificados a través de un sistema compartido ofrece ventajas significativas, en particular el facilitar las inspecciones transfronterizas y mejorar la comodidad de los consumidores. Sin embargo, para implantar un certificado digital de inspección técnica es necesario examinar detenidamente las posibles cuestiones relativas a la privacidad y elaborar medidas sólidas para protegerla.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Las implicaciones para el presupuesto de la UE están relacionadas principalmente con la ampliación de las funcionalidades del sistema informático de intercambio de datos (MOVE-HUB), ligada a la revisión del paquete. Esto incluye costes de adaptación únicos y costes de actualización y mantenimiento recurrentes. Estos son necesarios para añadir nuevos datos a los registros de vehículos y ofrecer acceso electrónico a ciertos datos (especialmente, informes de inspecciones técnicas periódicas almacenados en bases de datos nacionales). Los costes asociados se estiman en 0,2 millones EUR en costes únicos y en 0,05 millones EUR al año en costes recurrentes.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La Comisión llevará a cabo un seguimiento de la ejecución y la eficacia de esta iniciativa a través de varias acciones y un conjunto de indicadores básicos que cuantificarán los avances hacia la consecución de los objetivos operativos. Para medir el éxito de la iniciativa, se establecen los siguientes objetivos operativos: i) interconectar los registros de vehículos de los Estados miembros a través de un sistema central común; ii) digitalizar los documentos de los vehículos, y iii) reducir el número de vehículos defectuosos y manipulados en las carreteras de la UE. Los datos para evaluar estos objetivos operativos se basarán en informes regulares de los Estados miembros, así como en actividades puntuales de recopilación de datos, especialmente el uso de sistemas de intercambio de datos, como MOVE-HUB.

Cinco años después del inicio de la aplicación de la legislación revisada, la Comisión llevará a cabo una evaluación para comprobar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La propuesta de nueva Directiva relativa a los documentos de matriculación de los vehículos y a los datos de matriculación de los vehículos consignados en los registros nacionales de vehículos se estructura en torno a los principales objetivos estratégicos mencionados en el capítulo 1 de la presente exposición de motivos, que apunta al objetivo de mejorar la seguridad vial en la UE, contribuir a la movilidad sostenible y facilitar la libre circulación de personas y mercancías en la UE. Las principales disposiciones de la Directiva son las siguientes:

El artículo 1 define el objeto de la Directiva y su ámbito de aplicación, precisando los ámbitos para los que establece normas comunes.

El artículo 2 introduce varios conceptos clave utilizados en la propuesta.

El artículo 3 introduce normas generales aplicables a los permisos de circulación de los vehículos, en particular distinguiendo entre los permisos de circulación físicos y los móviles.

El artículo 4 establece requisitos detallados para los permisos de circulación físicos. Prevé la expedición de permisos de circulación físicos en el formato de tarjeta inteligente. El artículo 4 también prevé la inclusión de un código QR en los permisos de circulación físicos, a fin de facilitar y agilizar el control de la información contenida en ellos.

El artículo 5 establece requisitos detallados para la introducción de permisos de circulación móviles de los vehículos, incluidas disposiciones relativas a la cartera europea de identidad digital previstas en el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽²⁴⁾. Las especificaciones técnicas para los permisos de circulación móviles figuran en el anexo III.

El artículo 6 especifica los datos que deben consignarse (y mantenerse actualizados) en los registros nacionales de vehículos. Además del conjunto específico de datos enumerados en el anexo I, este artículo especifica los datos adicionales que deben consignarse en dichos registros de vehículos, incluidos el resultado de las inspecciones técnicas periódicas obligatorias, la información sobre los cambios en la propiedad de los vehículos y la información sobre los motivos de la baja definitiva de un vehículo.

El artículo 7 establece que el verificador no puede conservar ningún dato personal utilizado para la verificación de la situación de matriculación de un vehículo, a menos que lo autorice la legislación nacional o de la UE.

El artículo 8 regula la consignación electrónica de la suspensión de autorización de circulación vial de un vehículo en los registros nacionales si no supera la inspección técnica. También incluye disposiciones sobre: i) volver a someter a inspección a dichos vehículos; ii) consignar electrónicamente el final de la suspensión de un vehículo en los registros nacionales; y iii) la baja definitiva de un vehículo tratado como vehículo al final de su vida útil.

El artículo 9 exige el reconocimiento mutuo de los permisos de circulación físicos y móviles de los vehículos para identificar un vehículo en el tráfico internacional o volver a matricular un vehículo en otro Estado miembro.

El artículo 10 describe el procedimiento para volver a matricular vehículos en otro Estado miembro, tanto para los casos en que se expidieron permisos de circulación físicos de vehículos como para aquellos en que se expidieron permisos de circulación móviles. También establece los procedimientos para retirar o revocar los permisos de circulación.

El artículo 11 exige a los Estados miembros que designen puntos de contacto para el intercambio de información entre sí y con la Comisión, a fin de facilitar el buen funcionamiento de la Directiva.

Los artículos 12 y 13 contienen disposiciones tipo que permiten a la Comisión adoptar actos delegados para modificar determinadas disposiciones de los anexos en caso de ampliación de la UE, cambios en las definiciones o el contenido de los permisos de conformidad en la legislación de la UE sobre homologación de tipo, o avances de carácter técnico, operativo o científico.

El artículo 14 establece un comité e incluye referencias al Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las

⁽²⁴⁾ 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 la 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>).

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⁽²⁵⁾. Esto permite a la Comisión adoptar actos de ejecución cuando sea necesario.

El artículo 15 exige a los Estados miembros que se presten asistencia mutua en la aplicación de la presente Directiva, en particular facilitando el acceso a los datos pertinentes de matriculación de los vehículos, incluidos los datos sobre las inspecciones técnicas y la suspensión de los vehículos. Para facilitar este intercambio de datos, se exigirá a los Estados miembros que interconecten sus registros con el sistema MOVE-HUB de la Comisión, para que esta información pueda intercambiarse en tiempo real.

El artículo 16 exige a los Estados miembros que envíen determinados datos a la Comisión cada tres años. La Comisión transmitirá entonces dichos datos al Parlamento Europeo y al Consejo.

El artículo 17 contiene una disposición sobre la transposición.

El artículo 18 contiene una disposición tipo que establece las condiciones de derogación de la Directiva 1999/37/CE.

El artículo 19 contiene una disposición tipo que establece la entrada en vigor de la Directiva.

El artículo 20 contiene una disposición tipo que estipula que los destinatarios de la Directiva son los Estados miembros.

El anexo I estipula los requisitos de la parte I del permiso de circulación, tanto en formato en papel como en formato de tarjeta inteligente. Establece los datos obligatorios y opcionales que deben incluirse. También establece las especificaciones para el formato en papel, incluido el tamaño del papel, y los elementos de seguridad. En cuanto al formato de la tarjeta inteligente, el anexo I establece requisitos técnicos detallados (incluidos los elementos de seguridad, el almacenamiento y la protección de datos, la verificación de datos y la capacidad de almacenamiento) y enumera las normas ISO aplicables.

El anexo II establece los requisitos equivalentes de la parte II del permiso de circulación, de nuevo para el formato en papel y en tarjeta inteligente.

El anexo III establece las especificaciones para los permisos de circulación móviles, incluida la norma ISO pertinente, y los requisitos para que las personas puedan almacenar y recuperar el permiso móvil en su cartera europea de identidad digital.

⁽²⁵⁾ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>.

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

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 Europeo⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La matriculación de un vehículo proporciona la autorización administrativa para su puesta en circulación vial.
- (2) La Directiva 1999/37/CE del Consejo⁽³⁾ establece normas comunes sobre los documentos de matriculación de los vehículos para los Estados miembros. También exige a los Estados miembros que se ayuden mutuamente a aplicar la Directiva e indica que esto puede hacerse intercambiando información relativa a los vehículos por medios electrónicos, pero no exige realmente dicho intercambio de datos, lo que obstaculiza la comunicación y el intercambio de información entre los Estados miembros.
- (3) Para facilitar el control y la verificación de los permisos de circulación de los vehículos, es necesario armonizar en mayor medida la forma y el contenido de dichos permisos.
- (4) La armonización de los permisos de circulación y la puesta en común de la información consignada en el registro de vehículos facilitarán también la nueva matriculación de los vehículos que hayan sido matriculados previamente en otro Estado miembro, y contribuirán al correcto funcionamiento del mercado interior.
- (5) Para tener en cuenta la necesidad de digitalización, reforzar la competitividad de la Unión y reducir las cargas administrativas, deben armonizarse los permisos de circulación, tanto los físicos como los móviles. Dichos permisos deben ser plenamente equivalentes y contener exactamente la misma información.

(1) DO C [...] de [...], p. [...].

(2) DO C [...] de [...], p. [...].

(3) [Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos \(DO L 138 de 1.6.1999, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj\)](http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

- (6) Para facilitar y acelerar el control de la información incluida en los permisos físicos, los Estados miembros deben poder incluir un código QR en los permisos de circulación, incluidos aquellos expedidos en formato de tarjetas inteligentes. También debe ser posible expedir permisos de circulación físicos en formato de tarjeta inteligente con un microchip, siempre que se respeten determinadas especificaciones técnicas.
- (7) La transformación digital es una de las prioridades de la Unión. Es importante eliminar los obstáculos que siguen existiendo, incluida la carga administrativa asociada a la nueva matriculación de los vehículos. Esto puede obstaculizar la libre circulación de personas y el derecho de estas a circular libremente dentro de la Unión y a residir en un Estado miembro distinto de aquel en el que está matriculado actualmente su vehículo. Por lo tanto, a partir del [fecha de entrada en vigor + 4 años], los permisos de circulación móviles deben expedirse por defecto, sin que ello afecte al derecho del solicitante a pedir también un permiso de circulación físico. Para garantizar la interoperabilidad de los permisos de circulación móviles en toda la Unión, deben establecerse especificaciones técnicas para dichos permisos. Esto también permitirá garantizar que los permisos de circulación de los vehículos pueden comprobarse y verificarse.
- (8) A fin de reducir los costes para los ciudadanos y las empresas, los permisos de circulación móviles deben expedirse gratuitamente a las carteras europeas de identidad digital expedidas de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁴⁾.
- (9) Para facilitar los movimientos transfronterizos, en particular la nueva matriculación de los vehículos, los Estados miembros deben consignar electrónicamente todos los datos exigidos sobre todos los vehículos matriculados en su territorio y mantenerlos actualizados en todo momento. Esos datos ayudarán a: mejorar la exactitud de los registros de vehículos; garantizar un mejor cumplimiento de la legislación; luchar contra el fraude y el robo de vehículos; mejorar el intercambio de información entre Estados miembros; y facilitar la comprobación de la situación de los vehículos destinados a la exportación.
- (10) Debe garantizarse que el tratamiento de datos personales realizado con el fin de aplicar la presente Directiva se ajuste al marco de protección de datos de la Unión. Concretamente, el verificador no debería conservar ningún dato personal utilizado para la verificación de la situación de matriculación de un vehículo, a menos que la legislación nacional o de la UE autoricen esa conservación.
- (11) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen más amplio que garantiza que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medioambiente durante su uso. Este régimen de inspecciones técnicas exige que se suspenda la autorización de circulación vial de un vehículo cuando este plantee un riesgo para la seguridad vial. Para reducir la carga administrativa generada por la suspensión, no es necesario seguir un nuevo proceso de matriculación cuando se levante la suspensión. A fin de garantizar que los registros contengan información exacta y estén actualizados, cuando la autorización de un vehículo para circular por la vía pública haya sido suspendida a raíz de una inspección técnica, la suspensión

⁽⁴⁾ 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>)

también debe consignarse electrónicamente en el registro hasta que el vehículo supere una nueva inspección técnica.

- (12) A fin de garantizar que los registros de vehículos contengan información exacta y estén actualizados, si un vehículo ha sido objeto de tratamiento como vehículo al final de su vida útil con arreglo a la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁵⁾, debe darse de baja definitivamente ese vehículo e introducirse esa información en el registro electrónico.
- (13) A efectos de la identificación de un vehículo durante la circulación vial, los Estados miembros deben poder exigir que el conductor lleve consigo la parte I del permiso de circulación físico. Posteriormente, los Estados miembros deben aceptar permisos de circulación tanto físicos como móviles a tal efecto.
- (14) Al volver a matricular un vehículo que ya está matriculado en otro Estado miembro, las autoridades competentes deben exigir, durante un período transitorio, que se presente la parte I del permiso de circulación físico. No obstante, para facilitar la libre circulación de personas y reducir la carga administrativa, las autoridades competentes también deben poder aceptar la presentación del permiso de circulación móvil durante ese período, en caso de que se haya expedido. Tras el período transitorio, al volver a matricular un vehículo que ya está matriculado en otro Estado miembro, las autoridades competentes deben aceptar tanto la parte I del permiso de circulación físico como la presentación del permiso de circulación móvil.
- (15) Para garantizar que los registros de vehículos contengan información exacta y estén actualizados, al volver a matricular un vehículo, las autoridades competentes deben consultar al Estado miembro de matriculación para verificar en qué formato o formatos se expidió el permiso de circulación. Cuando se haya expedido un permiso de circulación físico, las autoridades competentes deben retirar la parte o partes de dicho permiso presentadas y, sin demora indebida, informar de esa retirada a las autoridades del Estado miembro de expedición. Cuando se presente un permiso de circulación móvil, las autoridades competentes deben informar, también sin demora indebida, a las autoridades del Estado miembro de expedición, y estas deben revocar inmediatamente dicho permiso. La información sobre el permiso anterior debe conservarse en el registro de vehículos durante doce meses.
- (16) Para facilitar el buen funcionamiento del régimen introducido por la presente Directiva, en particular en un contexto transfronterizo, los Estados miembros deben designar un punto de contacto nacional responsable del intercambio de información de manera oportuna con los demás Estados miembros y con la Comisión.
- (17) A fin de garantizar que los anexos se mantengan actualizados, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos, con arreglo al artículo 290 del TFUE, por lo que respecta a la modificación de determinadas partes de los anexos I, II y III en caso de ampliación de la Unión, en relación con elementos no obligatorios en caso de modificación del contenido de los permisos de conformidad en la legislación pertinente de la Unión en materia de homologación de tipo, o a fin de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los

⁽⁵⁾ Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 269 de 21.10.2000, p. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación⁽⁶⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

- (18) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para especificar: las características de interoperabilidad y medidas de seguridad aplicables a los códigos QR introducidos en los permisos de circulación físicos; la interoperabilidad, la seguridad y las inspecciones de los permisos de circulación móviles, incluidos los elementos de verificación y la interfaz con los sistemas nacionales; los datos pertinentes del certificado de conformidad en formato electrónico conforme a lo dispuesto en el artículo 37 del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁷⁾; las disposiciones necesarias para aplicar las funcionalidades del sistema electrónico MOVE-HUB; y el formato de los datos que deben comunicar los Estados miembros a la Comisión a través de la plataforma electrónica. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁸⁾.
- (19) Para luchar contra el fraude y el comercio ilegal de vehículos robados, los Estados miembros deben prestarse asistencia mutua en la aplicación de la presente Directiva. Esto incluye la concesión a las autoridades de matriculación de otros Estados miembros de acceso a los datos pertinentes de matriculación y a la información sobre la inspección técnica de vehículos, incluidas las suspensiones.
- (20) Para facilitar el intercambio de datos, los Estados miembros deben interconectar sus registros de vehículos y sus sistemas electrónicos de certificados de inspección técnica con el sistema MOVE-HUB de la Comisión, de modo que las autoridades competentes puedan consultar el registro de otro Estado miembro en tiempo real.
- (21) Para que la Comisión pueda analizar la situación existente en los Estados miembros y proponer iniciativas sobre una base fáctica sólida, los Estados miembros deben comunicar a la Comisión datos sobre los vehículos matriculados en su territorio, incluidos el número de permisos de circulación físicos y móviles expedidos, el número de nuevas matriculaciones de vehículos que ya estaban matriculados en otro Estado miembro y el número de matriculaciones de vehículos suspendidas. La Comisión debe transmitir los datos obtenidos al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (22) Los objetivos de la presente Directiva, a saber, la consecución de un marco armonizado de matriculación de vehículos de la Unión, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por sí solos. Esto se debe a que las

⁽⁶⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽⁷⁾ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁽⁸⁾ 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>).

normas nacionales que regulan los documentos de matriculación, los datos de matriculación y la cooperación con otros Estados miembros conducirían a requisitos tan diversos que no podría alcanzarse el nivel de seguridad vial y de libre circulación de personas que se pretende lograr con esas normas armonizadas. Por consiguiente, tales objetivos se logran mejor a nivel de la Unión. Por consiguiente, la Unión puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

- (23) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos⁽⁹⁾, 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.
- (24) Procede derogar la Directiva 1999/37/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva establece normas comunes sobre los siguientes aspectos:
 - a) los documentos de matriculación de los vehículos expedidos por los Estados miembros;
 - b) determinados datos que deben consignarse en los registros nacionales de vehículos;
 - c) el intercambio de dichos datos entre los Estados miembros.
2. La presente Directiva no se aplicará a los documentos para la matriculación temporal de vehículos, a menos que dichos documentos cumplan los requisitos de la presente Directiva, en cuyo caso serán reconocidos mutuamente por los Estados miembros de conformidad con el artículo [9](#).

Artículo 2

Definiciones

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «vehículo»: cualquier vehículo tal como se define en el [artículo 3, punto 15, del Reglamento \(EU\) 2018/858](#) o en el [artículo 3, punto 11, del Reglamento](#)

⁽⁹⁾ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

[\(EU\) n.º 167/2013](#) del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁰⁾, y cualquiera de los vehículos a los que se refiere el [artículo 4 del Reglamento \(UE\) n.º 168/2013](#) del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹¹⁾;

- 2) «matriculación»: la autorización administrativa para la puesta en circulación vial de un vehículo, que incluirá la identificación de este último y la atribución de un número de serie, denominado «número de matrícula»;
- 3) «permiso de circulación»: el documento que certifica que el vehículo está matriculado en un Estado miembro, ya sea en formato físico, digital o en ambos;
- 4) «permiso de circulación físico»: un permiso de circulación en formato en papel o en formato de tarjeta inteligente;
- 5) «permiso de circulación móvil»: un permiso de circulación en formato digital;
- 6) «titular del permiso de circulación»: la persona física o jurídica a cuyo nombre está matriculado un vehículo;
- 7) «suspensión»: un período de tiempo limitado durante el cual un Estado miembro no autoriza la circulación vial de un vehículo; transcurrido dicho período, y siempre que hayan desaparecido los motivos de la suspensión, el vehículo podrá volver a circular sin que sea necesario un nuevo proceso de matriculación.

Capítulo II

Permisos de circulación

Artículo 3

Requisitos generales de los permisos de circulación

1. Los Estados miembros expedirán permisos de circulación para los vehículos que se sometan a la matriculación con arreglo a su legislación nacional. Los permisos cumplirán los requisitos establecidos en el artículo 4, en el caso de los permisos de circulación físicos, y en el artículo 5, en el caso de los permisos de circulación móviles.
2. Un vehículo no podrá ser objeto de más de un permiso de circulación, salvo en los casos establecidos en los apartados 4 y 5. No obstante, un permiso de circulación móvil podrá visualizarse en varios dispositivos móviles.
3. Hasta el [entrada en vigor + 4 años], los Estados miembros expedirán permisos de circulación físicos. Además de esos permisos físicos, también podrán expedir permisos de circulación móviles.
4. Con efectos a partir del [entrada en vigor + 4 años + 1 día], los Estados miembros expedirán solamente permisos de circulación móviles. No obstante, si así lo pide el

⁽¹⁰⁾ Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).

⁽¹¹⁾ Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

solicitante, los Estados miembros expedirán también un permiso de circulación físico.

5. Los Estados miembros velarán por que los permisos de circulación físicos y móviles expedidos en relación con el mismo vehículo se expidan a la misma persona y contengan la misma información, tal como se establece en los anexos I y II.
6. Los Estados miembros comunicarán sin demora indebida a la Comisión y a los demás Estados miembros cualquier nuevo modelo de permiso de circulación físico de los vehículos, así como la descripción del conjunto de datos de los permisos de circulación móviles. La Comisión publicará dichos modelos y descripciones de conjuntos de datos en su página web específica.

Artículo 4

Permisos de circulación físicos

1. Los permisos de circulación físicos se compondrán, bien de una sola parte, como se establece en el anexo I, o bien de dos partes, como se establece en los anexos I y II. Los Estados miembros podrán autorizar a los servicios específicos que designen, y en particular a los de los fabricantes, a completar las partes técnicas del permiso de circulación.
2. En caso de que se expida un nuevo permiso de circulación físico para un vehículo matriculado antes de iniciarse la aplicación de la [Directiva 1999/37/CE](#), los Estados miembros podrán limitarse a consignar únicamente aquellas indicaciones para las cuales dispongan de los datos necesarios.
3. Los datos incluidos en el permiso de circulación físico, tal como se establece en los anexos I y II, estarán representados por los códigos armonizados de la Unión que figuran en dichos anexos.
4. Los Estados miembros podrán decidir imprimir un código QR en los permisos de circulación físicos en formato impreso que expidan. El código QR permitirá verificar la autenticidad de la información incluida en el permiso de circulación físico.
5. Los permisos de circulación físicos expedidos en formato de tarjeta inteligente podrán contener un microchip, de conformidad con los requisitos establecidos en los anexos I y II. De no ser así, los Estados miembros podrán decidir imprimir o grabar, en el espacio reservado a tal efecto, un código QR en los permisos de circulación que expidan.
6. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas relativas a las características de interoperabilidad de los códigos QR impresos en los permisos de circulación físicos, y a las medidas de seguridad que dichos códigos deben cumplir. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 14, apartado 2.
7. Los Estados miembros informarán a la Comisión de cualquier medida destinada a introducir un código QR en sus permisos de circulación, o de cualquier modificación de tales medidas, y lo harán en los tres meses siguientes a su adopción.

Artículo 5

Permisos de circulación móviles

1. Los permisos de circulación móviles cumplirán las especificaciones del anexo III.

2. Los Estados miembros velarán por que los permisos de circulación móviles se expidan gratuitamente como declaraciones electrónicas de atributos a las carteras europeas de identidad digital, de conformidad con el [Reglamento \(UE\) n.º 910/2014](#). Las carteras ofrecerán a las personas autorizadas la posibilidad de hacer al menos lo siguiente:
 - a) recuperar y almacenar datos para verificar la autorización del vehículo que vaya a utilizarse en el tráfico por carretera;
 - b) mostrar y transferir los datos a que se refiere la letra a).
3. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión una lista de emisores de confianza de permisos de matriculación móviles de vehículos. Deberán mantener dicha lista actualizada. La Comisión pondrá a disposición del público tales listas a través de un canal seguro y en una forma firmada o sellada electrónicamente que sea adecuada para el tratamiento automatizado.
4. A más tardar el [entrada en vigor + 2 años], la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas relativas a las especificaciones técnicas de los permisos de circulación móviles, incluidos los elementos de verificación y la interfaz con los sistemas nacionales, y a los procedimientos para notificar los emisores de confianza de permisos de circulación móviles. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 14, apartado 2.

Capítulo III

Obligaciones generales

Artículo 6

Datos consignados en los registros de vehículos

1. Los Estados miembros consignarán electrónicamente en los registros de vehículos todos los datos enumerados en el punto 2, letras e), f) y g), del anexo I acerca de todos los vehículos matriculados en su territorio.

Además, los registros de vehículos incluirán:

 - a) los datos pertinentes del certificado de conformidad en formato electrónico conforme a lo dispuesto en el [artículo 37 del Reglamento \(UE\) 2018/858](#);
 - b) los resultados de las inspecciones técnicas periódicas obligatorias de conformidad con la [Directiva 2014/45/UE](#) del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹²⁾ y el período de validez del certificado de inspección técnica, incluidos los resultados de las inspecciones técnicas periódicas realizadas en un Estado miembro distinto del Estado miembro de matriculación y la validez del certificado expedido por ese Estado miembro, de conformidad con el artículo 4, apartados 3 y 4, de la [Directiva 2014/45/UE](#);
 - c) información sobre cualquier modificación significativa de los sistemas y componentes de seguridad o medioambientales del vehículo;

⁽¹²⁾ 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>).

- d) información sobre el titular anterior y, en su caso, sobre el anterior propietario del vehículo;
- e) información sobre cualquier cambio en la propiedad de los vehículos, incluidos los vehículos cuya autorización de circulación vial haya sido suspendida de conformidad con el artículo 8 o con motivo de la baja temporal del vehículo;
- f) el país donde el vehículo se matriculó por primera vez;
- g) información sobre los motivos de la baja definitiva del vehículo, cuando dicho vehículo:
 - i) haya sido tratado como un vehículo al final de su vida útil y se haya expedido un certificado de destrucción de conformidad con el artículo 5, apartado 3, de la [Directiva 2000/53/CE](#);
 - ii) haya sido matriculado de nuevo en otro Estado miembro, previa confirmación del nuevo Estado miembro de matriculación;
 - iii) haya sido exportado fuera de la Unión, previa presentación de los documentos aduaneros;
 - iv) haya sido robado o adquirido ilegalmente de otro modo, según lo confirmado por el informe policial que le haya sido expedido al último propietario del vehículo;
 - v) haya sido matriculado incumpliendo los requisitos relativos a la matriculación de vehículos establecidos en el Derecho de la Unión o nacional;
 - vi) haya sido matriculado con un número de identificación del vehículo incorrecto, y
 - vii) haya sido objeto de una baja definitiva por cualquier otro motivo.

La información mencionada en los párrafos primero y segundo deberá mantenerse actualizada.

2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que especifiquen los datos pertinentes a que se refiere el apartado 1, párrafo segundo, letra a). Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen establecido en el artículo 14, apartado 2.

Artículo 7

Verificación de los datos de matriculación de los vehículos

Los Estados miembros velarán por que el verificador no conserve los datos personales necesarios para la verificación de la información notificada en el permiso de circulación físico o en el permiso de circulación móvil, a menos que la legislación nacional o de la UE autoricen esa conservación. Asimismo, velarán por que no se notifique a la autoridad expedidora del permiso de circulación el proceso de verificación de los permisos de circulación físicos de los vehículos, y por que esa autoridad trate la información recibida a través de la notificación únicamente con el fin de responder a la solicitud de verificación de los permisos de circulación móviles de los vehículos.

Artículo 8

1. Si la autoridad competente de un Estado miembro recibe la notificación de una inspección técnica periódica de un vehículo según la cual se ha suspendido la autorización de circulación vial con arreglo al [artículo 9 de la Directiva 2014/45/UE](#), se consignará electrónicamente la suspensión en el registro de vehículos.
2. La suspensión será efectiva hasta que el vehículo haya superado una nueva inspección técnica. Cuando haya superado la inspección técnica, la autoridad competente autorizará sin demora al vehículo para que pueda volver a circular, y el final de la suspensión se consignará electrónicamente en el registro de vehículos. No será necesario un nuevo proceso de matriculación.
3. Los Estados miembros podrán adoptar medidas para facilitar una nueva inspección de un vehículo cuya autorización de circulación vial haya sido suspendida. Dichas medidas podrán incluir la concesión de permiso para circular por la vía pública entre un lugar de reparación y un centro de inspección para la realización de una inspección técnica.
4. Si la autoridad competente de un Estado miembro recibe la notificación de que un vehículo ha sido objeto de tratamiento como vehículo al final de su vida útil con arreglo al artículo 5 de la [Directiva 2000/53/CE](#), lo dará de baja definitivamente e introducirá esa información a tal efecto en el registro de vehículos.

Artículo 9

Reconocimiento mutuo

1. Los Estados miembros deberán reconocer el permiso de circulación físico expedido por otro Estado miembro de conformidad con el artículo [4](#), tanto con miras a la identificación del vehículo en circulación internacional como a su nueva matriculación en otro Estado miembro.
2. Los Estados miembros deberán reconocer el permiso de circulación móvil expedido por otro Estado miembro de conformidad con el artículo [5](#), tanto con miras a la identificación del vehículo en circulación internacional como a su nueva matriculación en otro Estado miembro con efectos a partir del [entrada en vigor + 4 años + 1 día].

Artículo 10

Identificación y nueva matriculación de los vehículos

1. Hasta el [fecha de entrada en vigor + 4 años], los Estados miembros podrán exigir que el conductor lleve la parte I del permiso de circulación físico con el fin de identificar un vehículo en circulación vial. Después de esa fecha, los Estados miembros aceptarán permisos de circulación tanto físicos como móviles a tal efecto.
2. Hasta el [fecha de entrada en vigor + 4 años], cuando se vuelva a matricular un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro, las autoridades competentes exigirán que se presente exclusivamente la parte I del permiso de circulación físico. Hasta esa fecha, también podrán aceptar la presentación de un permiso de circulación móvil, si existiera.
3. A partir del [entrada en vigor + 4 años + 1 día], a efectos de la nueva matriculación de un vehículo previamente matriculado en otro Estado miembro, los Estados

miembros aceptarán tanto la parte I del permiso de circulación físico como la presentación del permiso de circulación móvil. El Estado miembro de nueva matriculación consultará al Estado miembro de matriculación para verificar en qué formato o formatos se expidieron los permisos de circulación.

4. Cuando solo se haya expedido un permiso de circulación físico, las autoridades competentes del Estado miembro de nueva matriculación retirarán la parte o las partes del permiso de circulación presentadas y conservarán la parte o las partes retiradas durante doce meses. Estas autoridades deberán, sin demora indebida:
 - a) informar de dicha retirada a las autoridades del Estado miembro que expidieron el permiso;
 - b) devolver la parte o las partes pertinentes a dichas autoridades si estas así lo solicitan.
5. Cuando solo se haya expedido un permiso de circulación móvil, las autoridades competentes del Estado miembro de nueva matriculación informarán, sin demora indebida, a las autoridades del Estado miembro que haya expedido dicho certificado. Las autoridades competentes de dicho Estado miembro revocarán inmediatamente el anterior permiso de circulación móvil y conservarán durante doce meses la información consignada en el registro de vehículos con motivo de la matriculación anterior.
6. Cuando se haya expedido tanto un permiso de circulación físico como uno móvil, se seguirán los pasos de los apartados 4 y 5.

Artículo 11

Cooperación administrativa entre Estados miembros

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros y la Comisión en lo que respecta a la aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros velarán por que sus respectivos puntos de contacto nacionales cooperen entre sí para garantizar que toda la información necesaria se comparta a su debido tiempo.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el nombre y la dirección de sus puntos de contacto nacionales a más tardar el *[fecha de transposición]* y le notificarán sin demora cualquier cambio que se produzca en esos datos. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.

Capítulo IV

Actos de ejecución y actos delegados

Artículo 12

Actos delegados

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo [13](#) a fin de modificar:

- a) el punto 2, letra d), inciso ii), y el punto 3, letra a), inciso i), punto 2, del anexo I y el punto 2, letra d), inciso ii), y el punto 3, letra a), inciso i), punto 2, del anexo II, en caso de ampliación de la Unión;

- b) el punto 2, letra f), de los anexos I y II, en relación con los elementos no obligatorios en caso de cambios en el contenido o en las definiciones de los certificados de conformidad en la legislación pertinente de la Unión en materia de homologación de tipo, así como para tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos;
- c) los cuadros 2 y 3 tanto del anexo I como del anexo II, con el fin de enumerar las etiquetas por las que se identifican los objetos de datos correspondientes a los datos de matriculación obligatorios y opcionales;
- d) el anexo III, a fin de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.

Artículo 13

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo [12](#) se otorgarán a la Comisión por un período de cinco años a partir del [*fecha de entrada en vigor*]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo [12](#) podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo [12](#) entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 14

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del [Reglamento \(UE\) n.º 182/2011](#).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el [artículo 5 del Reglamento \(UE\) n.º 182/2011](#). Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de los miembros del comité así lo solicita. Cuando el comité no emita ningún dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del [Reglamento \(UE\) n.º 182/2011](#).

Capítulo V

Disposiciones finales

Artículo 15

Intercambio de datos

1. Los Estados miembros se ayudarán mutuamente por lo que respecta a la aplicación de la presente Directiva. Intercambiarán información relativa a los datos de matriculación de los vehículos, los datos del último certificado de inspección técnica, cualquier informe de inspección técnica en carretera y el historial del cuentakilómetros del vehículo almacenados en las bases de datos nacionales, en particular para comprobar, antes de cualquier matriculación de un vehículo, la situación jurídica de dicho vehículo, en caso necesario en el Estado miembro en el que haya sido matriculado previamente.

En particular, los Estados miembros facilitarán a las autoridades de matriculación de otros Estados miembros el acceso a los datos de matriculación pertinentes con arreglo al artículo 6, incluida la información contenida en el último certificado de inspección técnica expedido de conformidad con la [Directiva 2014/45/UE](#), las suspensiones con arreglo al artículo 8 y cualquier información disponible sobre las restricciones que afecten a la nueva matriculación, almacenada en los registros nacionales de vehículos.
2. Los Estados miembros interconectarán sus registros nacionales de vehículos y sus sistemas electrónicos de certificados de inspección técnica a través del sistema electrónico MOVE-HUB desarrollado por la Comisión, de manera que la autoridad competente de cualquier Estado miembro pueda consultar en tiempo real el registro de vehículos de cualquier otro Estado miembro. Esta interconexión estará operativa en un plazo de un año a partir de la fecha de adopción del acto de ejecución a que se refiere el apartado 4.
3. Se garantizará el acceso a la red MOVE-HUB. Los Estados miembros solo podrán conectar a las autoridades competentes para los fines mencionados en el apartado 1.
4. A más tardar el [*fecha de entrada en vigor + 2 años*], la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan las disposiciones necesarias para la aplicación de las funcionalidades del sistema electrónico a que se refiere el apartado 2 y por los que se especifiquen los requisitos mínimos relativos al formato y el contenido del mensaje que deben utilizar los Estados miembros. Especificará asimismo qué autoridad es responsable del acceso a los datos y de su uso posterior. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 14, apartado 2.

Artículo 16

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 cada tres años, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, a través de la plataforma de notificación en línea a que se refiere el artículo 28 del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹³⁾ («la plataforma electrónica»), los datos relativos a los vehículos matriculados en su territorio durante cada uno de los tres años civiles anteriores. Estos datos incluirán (por año natural):
 - a) el número de permisos de circulación físicos expedidos, por categoría de vehículo;
 - b) el número de permisos de circulación móviles expedidos, por categoría de vehículo;
 - c) el número de nuevas matriculaciones de vehículos previamente matriculados en otro Estado miembro, por categoría de vehículo;
 - d) el número de matriculaciones suspendidas, por categoría de vehículo.

El primero de dichos informes cubrirá los años 2027, 2028 y 2029, por separado.

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

2. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se especifique el formato en el que deben comunicarse los datos a que se refiere el apartado 1 a través de la plataforma electrónica. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 14, apartado 2.

Artículo 17

Transposición

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 [fecha de entrada en vigor + 2 años]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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

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.

⁽¹³⁾ 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).

Artículo 18

Derogación

1. Queda derogada con efecto a partir del [*fecha de entrada en vigor* + 2 años] la [Directiva 1999/37/CE](#).
2. Las referencias a la [Directiva 1999/37/CE](#) se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

Artículo 19

Entrada en vigor

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

Artículo 20

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta
[...]

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta
[...]

FICHA LEGISLATIVA DE FINANCIACIÓN Y DIGITAL

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Directiva por la que se modifica la 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, y por la que se modifica la 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;

propuesta de Directiva por la que se deroga y sustituye la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (la Directiva sobre los documentos de matriculación de los vehículos).

1.2. Ámbito(s) afectado(s)

Transporte, seguridad vial

1.3. Objetivo(s)

1.3.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo general de la presente iniciativa es seguir mejorando la seguridad vial en la UE, contribuir a la movilidad sostenible y facilitar la libre circulación de personas y mercancías en la Unión aprovechando todo el potencial del paquete sobre la inspección técnica de vehículos («el paquete»).

1.3.2. Objetivo(s) específico(s)

Objetivo específico n.º

Los objetivos específicos de la iniciativa son:

garantizar la coherencia, objetividad y calidad de las inspecciones técnicas de los vehículos actuales y futuros;

reducir significativamente la manipulación y mejorar la detección de vehículos defectuosos, para permitir la detección de sistemas de control de emisiones (por ejemplo, emisiones de contaminantes atmosféricos y emisiones sonoras) y de la seguridad defectuosos o manipulados, así como el fraude en los cuentakilómetros;

mejorar el almacenamiento e intercambio electrónicos de datos relevantes sobre la identificación y la situación del vehículo.

1.3.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/grupos destinatarios.

La propuesta contribuirá a aumentar la seguridad vial en la UE, con un efecto estimado de 6 912 vidas salvadas y 64 885 lesiones graves evitadas. También contribuirá a la movilidad sostenible mediante la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y las emisiones sonoras, lo que permitirá un ahorro de costes externos estimado en 83 400 millones EUR. 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. También se espera que aporte beneficios significativos mediante la introducción de métodos de prueba para la inspección de los vehículos eléctricos, la mejora del control de las emisiones (como la medición de NO_x y PN), y la introducción de métodos de inspección para ADAS y otros sistemas de seguridad. También se esperan beneficios derivados de la introducción de inspecciones obligatorias de la sujeción de la carga y nuevas formas de inspección, como el seguimiento del penacho y la teledetección para controlar las emisiones de contaminantes atmosféricos y las emisiones sonoras, así como medidas de gobernanza de datos. Se espera que la iniciativa resulte en una mejor detección y, por tanto, en menos vehículos defectuosos y manipulados, también mediante la ampliación de las inspecciones en carretera a los vehículos comerciales ligeros. Cabe esperar que dé lugar a una reducción significativa de la manipulación de los cuentakilómetros, por la obligación de registrar las lecturas de los cuentakilómetros y de facilitar los registros en caso de nueva matriculación. También debería aportar beneficios por la obligatoriedad del certificado de inspección técnica electrónico, la introducción del documento de matriculación de los vehículos en formato digital, el acceso a los informes de inspección técnica periódica en bases de datos nacionales y la ampliación de los datos incluidos en los registros nacionales de vehículos. Se calcula que, durante el período 2026-2050, los beneficios totales serán de 391 600 millones EUR, expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia.

1.3.4. Indicadores de rendimiento

Especificar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

En relación con el objetivo de seguridad vial, la Comisión realiza un seguimiento regular de los indicadores clave de seguridad vial, en particular de la evolución del número de víctimas mortales, las lesiones graves y leves por Estado miembro y por categoría de vehículo, edad y determinadas características de los vehículos. Es improbable que se pueda disponer pronto de información detallada a gran escala sobre las causas de los accidentes, especialmente en relación con los fallos de los vehículos. En el futuro, el análisis de los registradores de datos de incidencias exigidos por el Reglamento sobre la seguridad general podrá facilitar información más detallada sobre las causas de un porcentaje significativo de accidentes. Hasta entonces, los requisitos de notificación en vigor deben actualizarse para dar una mejor respuesta a las necesidades de seguimiento actuales.

En relación con la reducción de la contaminación atmosférica y acústica, la evolución en materia de contaminación atmosférica y acústica es objeto de un seguimiento continuo por parte de la AEMA. Parte de la reducción esperada para los próximos años estará relacionada con esta iniciativa, a través de una mejora del mantenimiento de los vehículos y de una reducción de la manipulación de los sistemas de control de emisiones. Los progresos para alcanzar el objetivo de contribuir a la movilidad sostenible pueden medirse a través de la evolución de los resultados de las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones en carretera, así como a partir de los datos de teledetección.

En cuanto al objetivo de facilitar la libre circulación, los indicadores de éxito serán el número de Estados miembros que reconozcan las inspecciones técnicas periódicas realizadas en otros países.

Para medir el éxito de la iniciativa, se establecen los siguientes objetivos operativos:
1) aplicar los nuevos métodos disponibles para el control de las emisiones y la

seguridad; 2) interconectar los registros de vehículos y las bases de datos de los cuentakilómetros de los Estados miembros a través de un sistema central común; 3) digitalizar los documentos de los vehículos; 4) reducir el número de vehículos defectuosos y manipulados en las carreteras de la UE.

Los servicios de la Comisión llevarán a cabo un seguimiento de la ejecución y la eficacia de esta iniciativa a través de varias acciones y un conjunto de indicadores básicos que cuantificarán los avances hacia la consecución de los objetivos operativos. Cinco años después del inicio de la aplicación de la legislación revisada, los servicios de la Comisión llevarán a cabo una evaluación para verificar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

1.4. La propuesta/iniciativa se refiere a:

- una acción nueva**
- una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria⁽¹⁾**
- la prolongación de una acción existente**
- una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción**

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la ejecución de la iniciativa

Las autoridades públicas nacionales deben crear una base de datos para registrar el historial de los cuentakilómetros de los vehículos matriculados en su territorio, interconectar los registros nacionales de vehículos a través de la plataforma de mensajes MOVE-HUB, añadir nuevos datos a estos registros e introducir la teledetección, lo que requiere la compra e instalación de nuevos equipos en los márgenes de la carretera, así como un sistema de seguimiento.

Los centros de inspección técnica periódica deberán actualizar los requisitos de la inspección e introducir algunos nuevos, lo que requerirá inversiones adicionales en equipos, capacidad de inspección y formación de los inspectores. Sin embargo, se espera que los centros de inspección técnica periódica puedan recuperar al menos parte de los costes adicionales a través de las nuevas oportunidades comerciales (aumento del número de inspecciones) y en algunos casos (dependiendo del Estado miembro) a través de tarifas de inspección técnica periódica algo superiores.

Los talleres de reparación de vehículos, los concesionarios de vehículos de motor y otras estaciones de servicio deberán actualizar su *software* para poder transferir sus datos a la base de datos nacional central, debido al requisito de establecer un sistema para registrar las lecturas de los cuentakilómetros de los turismos y furgonetas.

Los fabricantes de automóviles deberán adaptar sus sistemas a un marco de gobernanza para proporcionar a los centros de inspección y las autoridades competentes acceso a los datos en el vehículo necesarios para realizar las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones en carretera, y realizar ajustes en sus sistemas informáticos para garantizar el acceso a los datos relevantes, y los costes de mantenimiento.

⁽¹⁾ Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

Algunos propietarios también deberán someter sus vehículos a inspecciones técnicas periódicas o inspecciones en carretera adicionales. Debido a los nuevos requisitos de inspección relacionados con la seguridad, las emisiones de contaminantes atmosféricos y las emisiones sonoras, es posible que algunos propietarios tengan que reparar sus vehículos para garantizar que puedan superar la inspección técnica periódica y seguir utilizándose.

- 1.5.2. Valor añadido de la intervención de la UE (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos de la presente sección, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la UE» el valor resultante de una intervención de la UE que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

Motivos para la intervención de la UE (*ex ante*) y valor añadido de la UE que se prevé generar (*ex post*)

Aunque es probable que el desarrollo tecnológico siga mejorando la seguridad de los vehículos, la adopción de nuevas tecnologías en el parque de vehículos de la UE podría llevar un tiempo, y algunos de los nuevos elementos también podrían generar nuevos riesgos. De forma similar, aunque la manipulación puede resultar más difícil debido a las soluciones técnicas, es poco probable que desaparezca si no se permite que las inspecciones de vehículos detecten modificaciones ilegales, en particular del *software* de gestión del motor, por ejemplo, garantizando un mejor acceso a los datos en el vehículo. Por lo tanto, de no existir una intervención a nivel de la UE, es probable que el problema persista. Los Estados miembros pueden adoptar medidas unilaterales; sin embargo, estas medidas no pueden sustituir el efecto de coordinación y armonización de las tres Directivas, pues existe el riesgo de posibles distorsiones del mercado interior y de que el problema solo se aborde parcialmente.

El problema del control insuficiente de las emisiones de contaminantes atmosféricos de los vehículos persistirá mientras los vehículos equipados con motor de combustión interna sigan en las carreteras. Aunque el número de vehículos que generan emisiones de escape se reducirá gracias a unas normas de emisiones más estrictas y a la electrificación gradual, seguirán circulando en la UE en las próximas décadas. Sin embargo, si no se actualizan los requisitos actuales de los controles de emisiones a nivel de la UE, los Estados miembros podrían no introducir los métodos de inspección más eficaces y eficientes que ya están disponibles. De forma similar, aunque más Estados miembros pueden empezar a experimentar con las inspecciones técnicas de emisiones sonoras, es poco probable que el problema del ruido de los vehículos se reduzca significativamente si no hay un enfoque más sistemático y coordinado.

Sin intervención a nivel de la UE, determinados Estados miembros pueden adoptar medidas unilaterales o bilaterales, como el registro (y posiblemente el intercambio) sistemático de las lecturas de los cuentakilómetros o la celebración de acuerdos para reconocer los certificados de inspección técnica de otros Estados. Sin embargo, el problema sistémico del intercambio insuficiente e ineficiente de datos de vehículos relacionados con las inspecciones técnicas persistiría, obstaculizando la ejecución y la garantía de cumplimiento efectivas de las normas vigentes.

Dado que el transporte por carretera y la industria del automóvil son sectores internacionales, resulta mucho más eficiente y eficaz abordar los problemas a nivel de la UE que a nivel nacional. 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. Gracias a las normas comunes aplicadas a la inspección de las tecnologías de los vehículos modernos (VE, 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. El funcionamiento del mercado interior también mejoraría, ya que los vehículos se someterían a inspecciones similares y en condiciones similares, y los operadores de transporte asumirían costes similares. La coordinación a nivel de la UE de las condiciones relativas al acceso a los datos de los vehículos y al intercambio de estos no solo resultará más eficiente que los acuerdos y negociaciones bilaterales con fabricantes individuales, sino que también establecerá unas condiciones de igualdad entre los Estados miembros y los situará, colectivamente, en una posición más sólida ante el sector automovilístico.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

Desde 1977 se han introducido varias medidas a nivel de la UE, ya que los Estados miembros habían comenzado a desarrollar sus propios reglamentos nacionales sobre inspecciones técnicas de vehículos, lo que propició una falta de armonización. El paquete de 2014 tomó como base los requisitos incluidos en las directivas anteriores relativas a las inspecciones técnicas, las inspecciones en carretera y las normas sobre los documentos de matriculación de los vehículos. Para cumplir el objetivo de mejorar la seguridad de los vehículos en la carretera, se reforzaron las normas mínimas de la UE para las inspecciones técnicas periódicas y se introdujeron normas obligatorias, así como inspecciones en carretera aleatorias. Esto se consideró esencial para evitar que se redujera la efectividad de la ejecución de las inspecciones técnicas. Para cumplir el objetivo de poner a disposición los datos necesarios para las inspecciones técnicas de vehículos y los datos resultantes de estas, la Directiva relativa a las inspecciones técnicas periódicas también promueve la cooperación y el intercambio de información entre los Estados miembros, en particular los informes de las inspecciones técnicas.

La relevancia del paquete se ha reducido en los últimos años, debido a la brecha creciente entre los requisitos de las inspecciones técnicas y los nuevos sistemas instalados en los vehículos modernos. En los sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS), los sistemas de transporte inteligentes (STI), la interfaz persona-máquina y los elementos electrónicos de seguridad, las tres Directivas no parecen ofrecer un marco lo suficientemente amplio. El paquete no cubre actualmente los protocolos de inspección específicos para garantizar el cumplimiento y mantenimiento de los vehículos eléctricos e híbridos, en particular las actualizaciones del *software*, de forma segura y eficiente.

En relación con el objetivo del paquete de contribuir a una reducción de las emisiones procedentes del transporte por carretera, algunas de las pruebas utilizadas en las inspecciones técnicas periódicas ya no son lo suficientemente sensibles para detectar fallos en las emisiones de los vehículos de combustión interna. Los motores y los sistemas de gases de escape de los vehículos modernos cuentan con criterios de detección críticos que no están cubiertos por los métodos de inspección prescritos actualmente, y la contribución del paquete actual al objetivo de reducir el número de vehículos en circulación de altas emisiones se ha vuelto menos relevante. Además, actualmente no existen disposiciones de la UE en materia de inspecciones técnicas

para inspeccionar los vehículos en cuanto a manipulación/deficiencias en materia de emisiones o manipulación/deficiencias en materia del filtro de partículas diésel.

En cuanto a la mejora del intercambio de información sobre los resultados de las inspecciones entre los Estados miembros, el marco actual para el intercambio de información no ha resultado efectivo. Si bien la legislación menciona los intercambios electrónicos de datos entre las autoridades de los Estados miembros como una posibilidad, no todos los países los utilizan. Aunque la armonización de los documentos de matriculación de los vehículos facilitó que los ciudadanos puedan matricular vehículos de otros Estados miembros y del EEE, existe margen para mejorar el proceso de digitalización, haciendo que sea aún más fácil.

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

La propuesta es coherente con los objetivos y las prioridades establecidos en la Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible de 2020 y el Pacto Verde Europeo, dado que garantiza que los vehículos en circulación mantengan un nivel adecuado de seguridad y comportamiento medioambiental. Es acorde con los objetivos establecidos en el marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial y también se espera que contribuya de forma significativa a los objetivos estratégicos de aire limpio de la UE, en particular los de las Directivas sobre la calidad del aire ambiente y de la Directiva sobre los compromisos de reducción de las emisiones nacionales, mediante una mejor detección y reducción de la presencia de grandes contaminadores que representan un porcentaje muy elevado del total de emisiones del transporte por carretera. La propuesta facilitará el acceso en línea a información relacionada con los vehículos y a procedimientos administrativos y servicios de asistencia y resolución de problemas pertinentes, lo que está en consonancia con el Reglamento sobre la pasarela digital única. El intercambio de información relacionada con los datos de inspección técnica y de matriculación será conforme con las reglas sobre protección de datos (RGPD) correspondientes. La propuesta también es coherente con los requisitos en materia de seguridad y medioambiente establecidos en los Reglamentos de homologación de tipo, en particular con el Reglamento sobre la seguridad general. Este incluye medidas que garantizarán que los propietarios mantengan unos niveles mínimos durante toda la vida útil del vehículo. La propuesta garantiza la coherencia entre las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones técnicas en carretera y el procedimiento de homologación de tipo, en particular en relación con el uso de inspecciones técnicas periódicas por medios electrónicos. La propuesta también es coherente con los requisitos de la legislación sobre vehículos al final de su vida útil, pues proporciona acceso electrónico a los datos a las autoridades de matriculación de otros Estados miembros de la UE y añade nuevos datos al registro de vehículos, incluidos los relativos a los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, se considera que la propuesta es coherente con las estrategias y los instrumentos legales pertinentes de la UE y contribuye a las prioridades estratégicas de la UE.

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de redistribución

Los costes únicos en 2027 y los costes de ajuste recurrentes de la Comisión están relacionados principalmente con la actualización del sistema informático que actúa como una interfaz común para apoyar las interacciones entre las autoridades/organismos gubernamentales, en particular en relación con el

intercambio de información relacionada con los vehículos. La funcionalidad de información estará basada en la plataforma existente (MOVE-HUB), desarrollada y gestionada por la Comisión con el fin de intercambiar información diversa relacionada con el transporte por carretera entre los Estados miembros. La actualización de este sistema propiciaría el mejor uso de la organización actual y de los recursos invertidos hasta ahora.

La plena ejecución del paquete revisado también requerirá recursos humanos adicionales del orden de 1 EJC/año a partir de 2027 en relación con el trabajo de aplicación de la legislación, en particular el apoyo a los Estados miembros para establecer el marco técnico y digital requerido.

1.6. Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera

Duración limitada

- en vigor desde [el DD.MM.]AAAA hasta [el DD.MM.]AAAA
- incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

Duración ilimitada

Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA
y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)⁽²⁾

Gestión directa por la Comisión

- por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
- por las agencias ejecutivas.

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión indirecta mediante delegación de competencias de ejecución del presupuesto en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el Banco Europeo de Inversiones y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a que se refieren los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que estén dotados de garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

⁽²⁾ Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia. <https://myintracom.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- organismos o personas a los cuales se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la política exterior y de seguridad común, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificados en el acto de base pertinente;
- organismos establecidos en un Estado miembro, que se rijan por el Derecho privado de un Estado miembro o el Derecho de la Unión y reúnan las condiciones para que se les encomiende, de conformidad con las normas sectoriales específicas, la ejecución de fondos de la Unión o garantías presupuestarias, en la medida en que estén controlados por organismos de Derecho público o por organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público y estén dotados de unas garantías financieras suficientes, en forma de responsabilidad solidaria de los organismos controladores o garantías financieras equivalentes, que podrán limitarse, para cada acción, al importe máximo de la ayuda de la Unión.

Observaciones

La ejecución de la propuesta requiere la actualización y el mantenimiento del sistema informático existente. Este sistema debe conectar las redes existentes de sistemas informáticos nacionales y los puntos de acceso interoperables, que operan bajo la responsabilidad y la gestión individuales de cada Estado miembro, para garantizar un intercambio seguro y fiable de información relacionada con los vehículos. La Comisión definirá soluciones informáticas apropiadas en actos de ejecución, en particular el diseño / la arquitectura y las especificaciones técnicas de una plataforma de interfaz que interconecte los sistemas nacionales para intercambiar la información. Se espera que los costes de ajuste para la Comisión consten de dos elementos principales (calculados en valor actual neto), a saber: — los costes de ajuste no recurrentes (únicos) en 2027 correspondientes a la actualización técnica necesaria de la plataforma informática y la prueba del intercambio de información relacionada con los vehículos entre los Estados miembros se estiman en 200 000 EUR; — los costes de ajuste recurrentes (mantenimiento y soporte de la plataforma específica) se estiman en aproximadamente 50 000 EUR al año, destinados al intercambio interactivo de información entre las autoridades de los Estados miembros. El trabajo para la ejecución del paquete, en particular el posterior apoyo a los Estados miembros para que establezcan el marco técnico y digital necesario, requiere un aumento de los recursos humanos del orden de 1 EJC/año a partir de 2027, durante un período de al menos tres años.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Las tareas ejecutadas directamente por la DG MOVE seguirán el ciclo anual de planificación y seguimiento, tal como se lleva a cabo en la Comisión y en las agencias ejecutivas, incluida la notificación de los resultados a través del informe anual de actividades de la DG MOVE. En cuanto a las inspecciones técnicas periódicas, de conformidad con el artículo 20 *bis* de la Directiva relativa a las inspecciones técnicas periódicas, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, a través de la plataforma de información en línea⁽³⁾ («la plataforma electrónica»), los

⁽³⁾ 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

datos recopilados en relación con cada uno de los tres años naturales anteriores y referentes a los vehículos inspeccionados en su territorio. Estos datos indicarán (por año natural):

el número de centros de inspección por Estado miembro; el número total de vehículos inspeccionados; el número de vehículos inspeccionados por categoría; los aspectos controlados y los elementos no conformes, con arreglo al punto 3 del anexo I; cuando se hayan inspeccionado vehículos matriculados en otro Estado miembro, el número, la categoría y el resultado de la inspección de dichos vehículos.

En cuanto a las inspecciones en carretera, de conformidad con el artículo 20 de la Directiva relativa a las inspecciones en carretera, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, a través de la plataforma de notificación en línea («la plataforma electrónica» citada más arriba), los datos recopilados en relación con cada uno de los tres años naturales anteriores y referentes a los vehículos inspeccionados en su territorio. Estos datos indicarán (por año natural):

el número de centros de inspección por Estado miembro; el número total de vehículos inspeccionados; el país de matriculación de cada vehículo inspeccionado; en el caso de inspecciones más minuciosas, los aspectos controlados y los elementos no conformes, con arreglo al punto 10 del anexo IV; los resultados de las mediciones por teledetección realizadas de conformidad con el artículo 4 *bis*.

En cuanto a los documentos de matriculación de los vehículos, de conformidad con el artículo 16 de la Directiva sobre los documentos de matriculación de los vehículos, los Estados miembros comunicarán a la Comisión, a través de la plataforma de información en línea, los datos recopilados en relación con cada uno de los tres años naturales anteriores y referentes a los vehículos matriculados en su territorio. Estos datos indicarán (por año natural):

el número de permisos de circulación físicos expedidos, por categoría de vehículo; el número de permisos de circulación móviles expedidos, por categoría de vehículo; el número de nuevas matriculaciones de vehículos previamente matriculados en otro Estado miembro, por categoría de vehículo; el número de matriculaciones suspendidas, por categoría de vehículo; y una lista de los elementos de datos consignados en los registros nacionales.

El nuevo período de notificación de los Estados miembros se amplía desde los dos años actuales hasta los tres años, con el fin de ayudar a reducir la carga administrativa de las autoridades nacionales. La plataforma electrónica tiene por objeto facilitar la compilación automática de datos a través de funciones específicas de notificación.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del / de los método(s) de ejecución presupuestaria, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos

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).

La unidad de la DG MOVE responsable del ámbito político gestionará la aplicación de la Directiva.

Los gastos se ejecutarán en régimen de gestión directa, en plena aplicación de las disposiciones del Reglamento Financiero. La estrategia de control de la contratación pública y las subvenciones en la DG MOVE incluye controles jurídicos, operativos y financieros *ex ante* específicos de los procedimientos (en particular, en el caso de los procedimientos de contratación pública, una revisión por parte del comité consultivo de contratación pública y contratos), así como de la firma de contratos y acuerdos. Además, los gastos efectuados para la adquisición de bienes y servicios están sujetos a controles *ex ante* y, en caso necesario, *ex post* y financieros.

2.2.2. Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos

Por lo que se refiere a la ejecución de las tareas relacionadas con la creación del mecanismo, los riesgos detectados están relacionados con el uso de procedimientos de contratación pública: retraso, disponibilidad de datos, información oportuna al mercado, etc. Estos riesgos están cubiertos por el Reglamento Financiero y se ven atenuados por el conjunto de controles internos desplegados por la DG MOVE para la contratación pública de este valor.

2.2.3. Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)

El aumento presupuestario solicitado corresponde a la actualización y el mantenimiento del sistema informático. Por lo que respecta a las actividades de control relacionadas con los sistemas informáticos desarrollados o gestionados por la Dirección General responsable de la propuesta, el Comité Directivo de Tecnologías de la Información supervisa periódicamente las bases de datos de la Dirección General y los progresos realizados, teniendo en cuenta el objetivo de simplificación y eficiencia en términos de costes de los recursos informáticos de la Comisión.

La DG MOVE informa cada año, en su informe anual de actividades, sobre el coste del control de sus actividades. El perfil de riesgo y el coste de los controles de las actividades de contratación pública se ajustan a los requisitos.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Se aplicarían las medidas habituales de prevención y protección de la Comisión, concretamente:

los pagos por cualquier servicio son comprobados por el personal de la Comisión antes del pago, teniendo en cuenta las obligaciones contractuales, los principios económicos y las buenas prácticas financieras o de gestión; se incluirán disposiciones antifraude (supervisión, requisitos de notificación, etc.) en todos los acuerdos y contratos celebrados entre la Comisión y los beneficiarios de cualquier pago, y

para luchar contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras prácticas contrarias a Derecho, se aplicarán sin restricciones las disposiciones del Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF).

La DG MOVE adoptó una Estrategia de Lucha contra el Fraude revisada en 2020. La Estrategia de Lucha contra el Fraude de la DG MOVE se basa en la Estrategia de

Lucha contra el Fraude de la Comisión y en una evaluación de riesgos específicos realizada internamente para detectar los ámbitos más vulnerables al fraude, los controles ya existentes y las acciones necesarias para mejorar la capacidad de la DG MOVE para prevenir, detectar y corregir el fraude. Las disposiciones contractuales aplicables a la contratación pública garantizan que los servicios de la Comisión, incluida la OLAF, puedan llevar a cabo auditorías y controles sobre el terreno utilizando las disposiciones estándar recomendadas por la OLAF.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND ⁽⁴⁾	de países de la AELC ⁽⁵⁾	de países candidatos y candidatos potenciales ⁽⁶⁾	de otros países	otros ingresos afectados
01	02.20.04.01	CD	NO	NO	NO	NO

Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros países	otros ingresos afectados

⁽⁴⁾ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁽⁵⁾ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁽⁶⁾ Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

	[XX.YY.YY .YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO
--	-------------------	--------	-------	-------	-------	-------

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos operativos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos operativos, tal como se explica a continuación

3.2.1.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual		Número 01			Mercado único, innovación y economía digital		
DG: MOVE		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027 ⁽⁷⁾	TOTAL MFP 2021 - 2027	
Créditos operativos							
Línea presupuestaria: 02 20 04 01	Compromisos	(1a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Pagos	(2a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Línea presupuest	Compromisos	(1b)					0,000

⁽⁷⁾ El año 2027 es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Para los años siguientes, se estima que los costes de ajuste recurrentes serán del orden de 0,05 millones EUR, sin perjuicio del próximo MFP.

aria	Pagos	(2b)					0,000	
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ⁽⁸⁾								
Línea presupuestaria		(3)					0,000	
TOTAL de los créditos para la DG MOVE	Compromisos	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250	
	Pagos	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250	
				Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	TOTAL MFP 2021 - 2027
TOTAL de los créditos operativos (todas las rúbricas operativas)	Compromisos	(4)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250	
	Pagos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250	

⁽⁸⁾ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las rúbricas operativas)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Pagos	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Rúbrica del marco financiero plurianual		7	«Gastos administrativos»⁽⁹⁾				

⁽⁹⁾ Los créditos necesarios deben determinarse utilizando las cifras sobre los costes medios anuales que figuran en la página web correspondiente de BUDGpedia.

DG: MOVE		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	TOTAL MFP 2021 - 2027
Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL para la DG MOVE	Créditos	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = Total de pagos)	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	TOTAL MFP 2021 - 2027
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 7	Compromisos	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438

del marco financiero plurianual	Pagos	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438
---------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos operativos (las agencias descentralizadas no tienen que rellenarlo)

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓			Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase la sección 1.6)										TOTAL			
	RESULTADOS																			
	Tip o ⁽¹⁰⁾	Co ste medio	N.º	Co ste	N.º	Co ste	N.º	Co ste	N.º	Co ste	N.º	Co ste	N.º	Co ste	N.º	Co ste	N.º	Co ste	Tot al N.º	Tot al Co ste
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁽¹¹⁾ : [...]																				
—	Resultado																			
—	Resultado																			

⁽¹⁰⁾ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

⁽¹¹⁾ Tal como se describe en la sección 1.4.2, «Objetivo(s) específico(s)...».

— Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																		
— Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 2																		
TOTALES																		

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación

3.2.3.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

CRÉDITOS APROBADOS	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021 - 2027
RÚBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Otros gastos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

administrativos					
Subtotal de la RÚBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Al margen de la RÚBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Otros gastos de carácter administrativo	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

3.2.4. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación

3.2.4.1. Financiadas con el presupuesto aprobado

Estimación que debe expresarse en equivalentes a jornada completa (EJC)⁽¹²⁾

CRÉDITOS APROBADOS	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027⁽¹³⁾
Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)				
20 01 02 01(Sede y oficinas de representación de la Comisión)	0	0	0	1
20 01 02 03 (Delegaciones de la Unión)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Investigación indirecta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Investigación directa)	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar)	0	0	0	0
Personal externo (en EJC)				
20 02 01(AC, ENCS de la «dotación global»)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, ENCS y JPD en las Delegaciones de la Unión)	0	0	0	0

⁽¹²⁾ Especifique a continuación del cuadro cuántos EJC del número indicado ya se han asignado a la gestión de la acción o pueden reasignarse dentro de su DG y cuáles son sus necesidades netas.

⁽¹³⁾ El marco técnico y digital requiere recursos humanos adicionales del orden de 1 EJC/año a partir de 2027. Para los años siguientes, esto se entiende sin perjuicio del próximo MFP.

Línea de apoyo administrativo [XX.01.YY.Y Y]	— en la sede	0	0	0	0
	— en las Delegaciones de la Unión	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, ENCS: Investigación indirecta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, ENCS: Investigación directa)		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) de la rúbrica 7		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) al margen de la rúbrica 7		0	0	0	0
TOTAL ⁽¹⁴⁾		0	0	0	1

3.2.5. Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital

Obligatorio: en el cuadro que figura a continuación debe anotarse la mejor estimación de las inversiones relacionadas con la tecnología digital que conlleva la propuesta/iniciativa.

Con carácter excepcional, cuando sea necesario para la ejecución de la propuesta/iniciativa, deben presentarse los créditos de la rúbrica 7 en la fila correspondiente.

Los créditos de las rúbricas 1 a 6 deben reflejarse como «Gasto informático en programas operativos». Este gasto se refiere al presupuesto operativo que se utilizará para reutilizar, adquirir o desarrollar plataformas o herramientas informáticas directamente

⁽¹⁴⁾ Teniendo en cuenta la difícil situación general de la rúbrica 7, tanto en términos de personal como de nivel de créditos, los recursos humanos necesarios serán cubiertos por el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción o reasignado dentro de la DG u otros servicios de la Comisión.

relacionadas con la ejecución de la iniciativa y las inversiones conexas (por ejemplo, licencias, estudios, almacenamiento de datos, etc.). La información proporcionada en este cuadro debe ser congruente con los datos consignados en la sección 4, «Dimensiones digitales».

TOTAL Créditos para finés digitales e informáticos	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	TOTAL MFP 2021 - 2027
RÚBRICA 7					
Gasto informático (institucional)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal de la RÚBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Al margen de la RÚBRICA 7					
Gasto informático en programas operativos	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

3.2.6. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad mediante una redistribución dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).
- requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.
- requiere una revisión del MFP.

3.2.7. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total
Especificar el organismo de cofinanciación					
TOTAL de los créditos cofinanciados					

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en otros ingresos
 - indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁽¹⁵⁾			
		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027
Artículo					

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

[...]

Otras observaciones (por ejemplo, método o fórmula utilizada para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

[...]

⁽¹⁵⁾ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos menos la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.

4. DIMENSIONES DIGITALES

4.1. Obligación 1 (O1): Requerir el certificado de inspección técnica en formato electrónico

- a) Directiva 2014/45/UE (relativa a las inspecciones técnicas periódicas), artículo 8, apartado 2
- b) Si bien la actual Directiva relativa a las inspecciones técnicas periódicas permite el uso de certificados de inspección electrónicos, se requiere la entrega de una copia impresa certificada a la persona que haya presentado el vehículo a la inspección técnica periódica. La medida limitará la obligación a la expedición únicamente de un documento electrónico, y la copia impresa solo se proporcionará si la persona que presenta el vehículo la solicita.
- c) El intercambio de datos relacionados con la inspección técnica periódica en virtud de la O1 permitirá que las autoridades competentes comprueben la situación de cualquier vehículo matriculado en la UE en el caso de un control en carretera o a los fines de una nueva matriculación, sin necesidad de que el propietario del vehículo presente un permiso impreso.
- d) Partes interesadas afectadas: Estados miembros, propietarios de vehículos.
- e) Gestión de los registros nacionales de vehículos y las bases de datos de inspecciones técnicas periódicas existentes.

Obligación 2 (O2): **Proporcionar acceso electrónico a los datos pertinentes, en particular a los informes de las inspecciones técnicas periódicas almacenados en bases de datos nacionales, a las autoridades de matriculación de otros Estados miembros de la UE utilizando una interfaz común**

- a) Directiva 1999/37/CE revisada (sobre los documentos de matriculación de los vehículos), artículo 15, Directiva 2014/45/UE (sobre las inspecciones técnicas periódicas), artículo 16, y Directiva 2014/45/UE (sobre las inspecciones técnicas periódicas), artículo 18 *bis* de la Directiva 2014/47/UE (sobre las inspecciones en carretera).
- b) Esta medida requerirá que los Estados miembros proporcionen acceso a otros Estados miembros que soliciten datos de vehículos relacionados con la matriculación o la inspección técnica periódica y el historial del cuentakilómetros en el caso de los vehículos matriculados en su territorio.
- c) Partes interesadas afectadas: Estados miembros, la Comisión.
- d) Para facilitar el intercambio de datos, la medida requeriría que los Estados miembros conectaran sus bases de datos nacionales (registros de vehículos y bases de datos de las inspecciones técnicas periódicas relacionadas, según proceda) a la plataforma MOVE-HUB existente, desarrollada y gestionada por la Comisión con el fin de intercambiar información diversa relacionada con el transporte por carretera entre los Estados miembros.

Obligación 3 (O3): **Introducir la expedición de los permisos de circulación en formato digital para sustituir gradualmente los documentos en papel (y tarjeta inteligente) actuales.**

- a) Directiva 1999/37/CE revisada (Directiva sobre los documentos de matriculación de los vehículos), artículos 2, 3 y 5, anexo III

- b) La medida introducirá la obligación de expedir nuevos permisos de circulación en formato digital por defecto. Los detalles técnicos del permiso de circulación digital/móvil se definirán en un acto de ejecución y remitirán a las normas ISO pertinentes, como en el caso del permiso de conducción digital. De forma similar al permiso de conducción móvil, el permiso de circulación digital se basará en la iniciativa eIDAS.
- c) Partes interesadas afectadas: Estados miembros, propietarios de vehículos.
- d) La medida se aplica a todas las categorías de vehículos que están sujetas a matriculación en los Estados miembros. A efectos de identificación de los vehículos en el tráfico por carretera y de la nueva matriculación, los Estados miembros deberán reconocer la versión digital del permiso de circulación. Al igual que los documentos físicos, el permiso de circulación digital del vehículo se utilizaría para confirmar la matriculación del vehículo, comprobar ciertos datos técnicos sobre este (la versión digital podría almacenar más datos que la versión en papel) y permitir la verificación por las autoridades.

Obligación 4 (O4): Incluir nuevos datos en el registro del vehículo: conjunto mínimo obligatorio (entre otros: país de primera matriculación, situación de matriculación, situación de la inspección técnica periódica, cambios debido a transformación)

- a) Directiva 1999/37/CE revisada (sobre los documentos de matriculación de los vehículos), artículo 6, anexos I y II
- b) Establecerá un conjunto mínimo de datos obligatorios que los Estados miembros deberán registrar. Los nuevos datos podrían incluir, entre otros: a. País donde el vehículo se matriculó por primera vez; b. Situación del vehículo (por ejemplo, dado de baja en el registro, dado de baja temporalmente, suspendido, exportado, final de la vida útil, destruido); c. Situación de la inspección técnica periódica (superada sin deficiencias o con deficiencias leves, validez limitada con deficiencias graves, no superada: deficiencias críticas) y validez del certificado de inspección técnica (en particular, la fecha de expiración), así como el estado de la batería (para los VE): número de identificación de la batería, e información sobre si la batería se ha reparado o sustituido; d. Cambios en la documentación o transformación; cualquier reacondicionamiento importante del vehículo que deba aprobarse y registrarse; e. Para un vehículo al que se ha dado de baja permanentemente en el registro, la información sobre los motivos de la baja en el registro.
- c) Partes interesadas afectadas: Estados miembros, propietarios de vehículos.
- d) Gestión de los registros nacionales de vehículos y las bases de datos de inspecciones técnicas periódicas existentes.

Obligación 5 (O5): Registro de las lecturas de cuentakilómetros en bases de datos nacionales

- a) Artículo 4 *bis* de la Directiva 2014/45/UE (sobre las inspecciones técnicas periódicas).
- b) La medida requiere que los proveedores de servicios que realicen reparaciones o labores de mantenimiento en un vehículo registren las lecturas de los cuentakilómetros en una base de datos nacional específica o en el registro nacional de vehículos. Los fabricantes de vehículos también deben enviar

regularmente las lecturas de los cuentakilómetros desde sus vehículos conectados. El artículo también requiere que los Estados miembros compartan el historial de los cuentakilómetros con los inspectores, el titular del permiso de circulación y las autoridades competentes de los Estados miembros (véase la O2).

- c) Partes interesadas afectadas: Estados miembros, reparadores de vehículos, talleres, fabricantes de vehículos, propietarios de vehículos y compradores potenciales.

Obligación 6 (O6): Comunicación de información por los Estados miembros a la Comisión

- a) Artículo 20 *bis* de la Directiva 2014/45/UE (sobre las inspecciones técnicas periódicas), artículo 16 de la Directiva 1999/37/CE revisada (sobre los documentos de matriculación de los vehículos), artículo 20 de la Directiva 2014/47/UE (sobre las inspecciones en carretera)
- b) Obligación de notificación similar aunque más simple y menos frecuente que la obligación actual con arreglo a la Directiva relativa a las inspecciones en carretera, por la que los Estados miembros deberán comunicar un conjunto mínimo de información en relación con las inspecciones técnicas periódicas, las inspecciones en carretera y las nuevas matriculaciones de vehículos cada tres años. Los Estados miembros utilizarán una plataforma común de notificación en lugar de enviar correos electrónicos con archivos de Excel adjuntos. El formulario de notificación se establecerá en un acto de ejecución que será aprobado por la Comisión.
- c) Partes interesadas afectadas: Estados miembros.

4.2. Datos

No se recopilarán datos a nivel de la Comisión, excepto los datos acumulados que hayan notificado los Estados miembros (véase la O6 más arriba y el punto 2.1 de esta declaración sobre seguimiento y notificación para obtener más detalles). Estos datos se refieren al número de vehículos inspeccionados en inspecciones periódicas y en carretera, su país de matriculación y el número y tipo de deficiencias.

Todas las demás obligaciones pertinentes (véanse las O1, O2, O3, O4 y O5) son coherentes con el Reglamento sobre la pasarela digital única, ya que facilitan el acceso en línea a información relacionada con los vehículos, procedimientos administrativos pertinentes y servicios de asistencia y resolución de problemas.

También contribuyen a los objetivos de la Estrategia Europea de Datos para el desarrollo de espacios europeos de datos para las administraciones públicas que puedan apoyar la garantía de cumplimiento de la legislación, en especial de la legislación en materia de seguridad vial y medioambiente.

El intercambio de información relacionada con los datos de inspección técnica y de matriculación será conforme con las reglas sobre protección de datos (RGPD) pertinentes.

Se ha seguido el principio de «solo una vez», y se ha estudiado la posibilidad de reutilizar los datos existentes.

4.3. Soluciones digitales

Para facilitar el intercambio de datos, la O2 requeriría que los Estados miembros conectaran sus bases de datos nacionales (registros de vehículos y bases de datos de las inspecciones técnicas periódicas relacionadas, según proceda) a la plataforma MOVE-HUB existente, desarrollada y gestionada por la Comisión con el fin de intercambiar información diversa relacionada con el transporte por carretera entre los Estados miembros. No será necesario desarrollar un *software* adicional para recopilar estadísticas de mensajes. La plataforma MOVE-HUB también se podría utilizar para comunicar el historial del cuentakilómetros de los vehículos, registrado en cumplimiento de la O5, en el momento de nueva matriculación de un vehículo en otro Estado miembro.

Otras obligaciones (O1, O3, O4) no requieren una solución central y se basarán en las soluciones digitales nacionales existentes. La O5 requerirá la creación de bases de datos nacionales (similares al sistema Car-Pass de Bélgica) o la utilización de los registros nacionales de vehículos para registrar las lecturas de los cuentakilómetros.

Todas las obligaciones propuestas (O1, O2, O3, O4, O5 y O6) son coherentes con las políticas digitales (la Pasarela Digital Única, el Reglamento de Datos), así como con los requisitos del marco de ciberseguridad de la UE. No se prevé el uso de tecnologías de IA para las obligaciones indicadas.

La O6 se basará en la plataforma en línea creada por la Comisión («la plataforma electrónica»⁽¹⁶⁾) para facilitar la comunicación entre la Comisión y los Estados miembros.

En relación con las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones en carretera, los Estados miembros deben comunicar a la Comisión, a través de la plataforma de notificación en línea («la plataforma electrónica»), los datos en relación con cada uno de los tres años naturales anteriores y referentes a los vehículos inspeccionados en su territorio.

El período de notificación de los Estados miembros es cada tres años, y la plataforma electrónica tiene por objeto facilitar la compilación automática de datos a través de funciones específicas de notificación.

4.4. Evaluación de la interoperabilidad

La O2 requerirá que los Estados miembros proporcionen acceso a los Estados miembros que soliciten datos de vehículos relacionados con la matriculación o la inspección técnica periódica de los vehículos matriculados en su territorio. Para facilitar el intercambio de datos, la O2 requeriría que los Estados miembros conectaran sus bases de datos nacionales (registros de vehículos y bases de datos de las inspecciones técnicas periódicas relacionadas, según proceda) a la plataforma MOVE-HUB existente, desarrollada y gestionada por la Comisión con el fin de intercambiar información diversa relacionada con el transporte por carretera entre los Estados miembros.

⁽¹⁶⁾ 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).

En el aspecto de la interoperabilidad, las O1, O2, O3, O4 y O5 probablemente tendrán:

1. Un efecto positivo en la interoperabilidad transfronteriza jurídica, ya que ofrecen un marco legal coherente para el uso de los certificados y documentos mencionados a través de las fronteras y el acceso a estos.
2. Un efecto positivo en la interoperabilidad transfronteriza semántica, ya que ofrecen un marco claro para especificar un formato común y el significado de los datos intercambiados.
3. Un efecto positivo en la interoperabilidad transfronteriza técnica, ya que la estructura del mensaje hará que este sea más adecuado para su uso a través de las fronteras. Esto se verá aún más reforzado en el caso de que los Estados miembros decidan utilizar la solución MOVE-HUB, que la Comisión ya ofrece y los Estados miembros usan para el intercambio de mensajes. Si los Estados miembros deciden desarrollar sus propios sistemas, deberán garantizar que estos no obstaculicen la interoperabilidad.
4. Un efecto positivo en la interoperabilidad organizativa, ya que requiere que los Estados miembros armonicen sus procesos para permitir el uso de los certificados y documentos mencionados a través de las fronteras y el acceso a estos.

4.5. Medidas de apoyo a la digitalización

Para facilitar una aplicación fluida de las obligaciones con repercusión digital determinadas en la sección 4.1, deberán adoptarse actos de ejecución/delegados con los siguientes fines:

- a) Especificar un conjunto mínimo de datos técnicos necesarios para realizar las inspecciones técnicas periódicas que debe ponerse a disposición de las autoridades competentes sin cargo alguno y sin demora; estas autoridades deberán garantizar que los centros de inspección que hayan autorizado tengan acceso a dicha información. Deben establecerse requisitos técnicos adicionales en un documento de ejecución por el que se modifique el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/621 de la Comisión.
- b) Garantizar unas condiciones homogéneas para la implementación del permiso de circulación digital del vehículo; deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para especificar las características de interoperabilidad y las medidas de seguridad aplicables a los códigos QR que se introduzcan en los permisos de circulación de los vehículos.
- c) Abordar las cuestiones transfronterizas, para lo cual los Estados miembros deben ayudarse mutuamente en la aplicación de la presente Directiva. A tal fin, son necesarias reglas sobre el intercambio de información y datos de los vehículos para comprobar la situación legal y técnica de un vehículo y el historial del cuentakilómetros.
- d) Las funciones de la plataforma MOVE-HUB deben seguir ampliándose para permitir el intercambio necesario de información o datos de los vehículos a los fines de la presente Directiva, en particular para especificar el formato y contenido de la información / los datos objeto de intercambio. Los Estados miembros deben conectar los registros de vehículos y los sistemas electrónicos que contengan información sobre los certificados de inspección técnica y el historial de los cuentakilómetros con el sistema MOVE-HUB.

- e) Garantizar unas condiciones homogéneas para la aplicación de las obligaciones de notificación de los Estados miembros, que deben informar de la aplicación de la presente Directiva cada tres años.