



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 4.4.2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por el que se simplifica el traslado dentro del mercado único
de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{ SWD(2012) 81 final }

{ SWD(2012) 82 final }

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

A pesar de la integración progresiva del mercado único, los problemas relacionados con la matriculación de vehículos de motor siguen constituyendo a menudo una barrera en el mercado interior, no solo para las empresas, sino también para los ciudadanos. Los problemas relacionados con la matriculación de vehículos se destacaron como una de las veinte cuestiones problemáticas principales del mercado único, según una lista compilada por la Comisión. En el Informe sobre la ciudadanía de la UE 2010 «La eliminación de los obstáculos a los derechos de los ciudadanos de la UE»¹, la Comisión identificaba los problemas relacionados con la matriculación de vehículos como uno de los principales obstáculos a los que se enfrentan los ciudadanos en el ejercicio cotidiano de sus derechos conforme a la legislación de la UE y anunciaba, entre las acciones previstas para eliminar esos obstáculos, la simplificación de las formalidades y de las condiciones para matricular un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro (acción 6 del Informe sobre la ciudadanía de la UE).

Durante muchos años, la obligación de matricular en el Estado miembro de acogida un vehículo de motor ya matriculado en el Estado miembro de origen ha sido fuente de quejas y litigios ante los tribunales. Los ciudadanos y las empresas que compran un vehículo de motor en otro país y se lo llevan de vuelta al país donde residen suelen enfrentarse a unos complejos y gravosos procedimientos de matriculación, con exigencias burocráticas adicionales que consumen mucho tiempo.

En consecuencia, los problemas relacionados con la matriculación de vehículos de motor tienen efectos negativos sobre la libre circulación de mercancías, una libertad fundamental que constituye una piedra angular de la Unión Europea. Así lo puso de relieve la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador², en la que se señalaba que las empresas y los ciudadanos se enfrentan cada día con la realidad de las trabas a las actividades transfronterizas, que persisten pese a la existencia legal del mercado único.

En su dictamen de 11 de marzo de 2011, el Grupo de Alto Nivel de Partes Implicadas Independientes sobre Cargas Administrativas mostró su apoyo a una posible iniciativa de la Comisión para simplificar las condiciones y formalidades de matriculación. Además, el Grupo instaba a las autoridades nacionales a que intentaran cuanto antes mejorar los procesos de matriculación, en particular por lo que se refiere al reconocimiento mutuo de la documentación necesaria, y a que evitaran imponer gravosas exigencias de documentación suplementaria.

Todos los Estados miembros poseen un sistema de matriculación de vehículos de motor. Ese sistema constituye la autorización administrativa para su puesta en circulación vial, lo que conlleva su identificación y la expedición de un número de matrícula. Los datos de matriculación se utilizan para el cobro de impuestos sobre los

¹ COM(2010) 603 de 27 de octubre de 2010.

² COM(2010) 2020 de 3 de marzo de 2010.

vehículos. Al final del procedimiento de matriculación, los Estados miembros expiden el correspondiente permiso de circulación, que da fe de que el vehículo está matriculado en el Estado miembro en cuestión. El permiso de circulación contiene asimismo el nombre y la dirección de la persona a cuyo nombre está matriculado el vehículo (el «titular» del permiso de circulación, que no es necesariamente el propietario del vehículo de motor).

Sin embargo, cuando el vehículo de motor está matriculado en un Estado miembro y se utiliza con frecuencia en otro, suelen surgir principalmente dos problemas:

- 1) Los ciudadanos que se trasladan a otro Estado miembro, los trabajadores transfronterizos, las empresas de alquiler de coches y los arrendatarios financieros de vehículos de motor en otro Estado miembro se ven con frecuencia obligados a matricular el vehículo en el territorio donde residen o donde lo utilizan, aunque ya esté matriculado en otro Estado miembro. Este es el caso, por ejemplo, de los titulares del permiso de circulación que cambian de residencia y se trasladan de forma permanente a otro Estado miembro con su vehículo de motor. Sin embargo, es un problema tedioso para los ciudadanos que viven parte del año en un Estado miembro y parte en otro, así como para los viajeros pendulares transfronterizos que utilizan en su propio Estado miembro un vehículo de motor matriculado por su empleador en un Estado miembro distinto. En este caso, el vehículo de motor está matriculado en uno de los dos Estados miembros, pero el otro le pide a menudo al titular que lo matricule en su territorio. Las empresas de arrendamiento financiero también encuentran problemas de matriculación, por lo menos si son las titulares del permiso de circulación y el vehículo de motor es utilizado por una persona establecida en otro Estado miembro. Por último, las empresas de alquiler de coches que desean trasladar parte de su flota a otro Estado miembro durante un breve período para satisfacer una demanda estacional suelen verse obligadas a matricular esos vehículos de motor en ese otro Estado miembro.
- 2) Las formalidades para volver a matricular un vehículo de motor trasladado de un Estado miembro a otro son con frecuencia muy gravosas y lentas. El traslado de un vehículo de motor por un período más largo a otro Estado miembro conlleva nuevos trámites burocráticos en este último y, normalmente, trámites adicionales para dar de baja al vehículo en el Estado miembro de origen. La carga adicional se debe principalmente a que las autoridades de matriculación del Estado miembro de acogida tienen poca o ninguna información acerca del vehículo de motor en cuestión, salvo la que pueden encontrar en el permiso de circulación. Si hubiera que volver a matricular el vehículo en el mismo Estado miembro, las autoridades de matriculación podrían recurrir a la información que figura en sus bases de datos nacionales.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

La presente propuesta va acompañada de un resumen de la evaluación de impacto y de la propia evaluación de impacto, un borrador de la cual fue examinado por el Comité de Evaluación de Impacto de la Comisión Europea, que emitió su dictamen

el 16 de diciembre de 2011. La evaluación de impacto definitiva se modificó en consecuencia.

Esta propuesta conduciría a una simplificación administrativa muy importante para las empresas, los ciudadanos y las autoridades de matriculación. La reducción de la carga administrativa conllevaría un ahorro de, como mínimo, 1,445 millones EUR anuales.

De marzo a mayo de 2011 se llevó a cabo, a través de *Tu voz en Europa*, una consulta pública con las partes interesadas por medio de cuestionarios confeccionados a la medida para los ciudadanos, los agentes económicos y las autoridades públicas. En el anexo 1 de la evaluación de impacto puede consultarse un resumen de los resultados de esta consulta pública, disponible también en el sitio web Europa³. Se han cumplido todas las normas mínimas de la Comisión. El 21 de junio de 2011 se celebró una conferencia para presentar los resultados preliminares de la consulta pública y ofrecer un foro adicional de debate e intercambio de información entre las diferentes partes interesadas, en particular las autoridades públicas encargadas de la matriculación en los Estados miembros.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1 Objetivos de la propuesta

El objetivo general de esta iniciativa es mejorar el funcionamiento del mercado único eliminando las barreras administrativas relacionadas con el procedimiento de nueva matriculación de vehículos de motor, que obstaculiza actualmente la libre circulación de mercancías.

Los objetivos específicos de la iniciativa son armonizar, racionalizar y simplificar los procedimientos de nueva matriculación de vehículos de motor ya matriculados en otro Estado miembro en beneficio de los ciudadanos, los empleados, los empleadores, las empresas de alquiler de coches y de arrendamiento financiero y las autoridades de matriculación. Además, la presente iniciativa pretende reducir las cargas administrativas de todos los agentes participantes, sin menoscabo de la seguridad vial ni de la prevención del delito y el fraude.

Los objetivos operativos que han de alcanzarse son los siguientes:

- determinar en qué Estado miembro debe matricularse un vehículo de motor trasladado de un Estado miembro a otro;
- abreviar los procedimientos de nueva matriculación;
- reducir la carga administrativa de los ciudadanos y las empresas limitando el número de documentos que exige el procedimiento de nueva matriculación y facilitando el intercambio de datos entre las autoridades de matriculación nacionales.

³

[HTTP://EC.EUROPA.EU/ENTERPRISE/POLICIES/SINGLE-MARKET-GOODS/FREE-MOVEMENT-NON-HARMONISED-SECTORS/CAR-REGISTRATION/VIEW_CONTRIBUTIONS_EN.HTM](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm)

3.2. Base jurídica. Instrumento elegido

Los problemas actuales y las diferencias existentes en las normas administrativas a nivel nacional con respecto a la nueva matriculación de vehículos de motor ya matriculados en otro Estado miembro se oponen a la libre circulación de estos vehículos dentro de la UE. La UE tiene, pues, derecho a actuar con base en el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado único de los vehículos de motor de segunda mano adquiridos en otro Estado miembro. Además, la presente propuesta beneficiaría también a los ciudadanos que trasladan su vehículo de motor a otro Estado miembro de residencia, a los que utilizan un vehículo de motor matriculado en el Estado miembro donde trabajan y a las empresas de alquiler de coches (y, en menor medida, a las de arrendamiento financiero) que, debido a los requisitos de matriculación aplicables a ellas mismas o a sus clientes, encuentran barreras para el uso transfronterizo de estos vehículos.

El instrumento propuesto es un reglamento, por las razones que se exponen a continuación. Un reglamento es directamente aplicable en los Estados miembros, sin necesidad de transposición en los diferentes ordenamientos jurídicos nacionales. Puesto que el instrumento legislativo se aplicaría únicamente en situaciones transfronterizas dentro de la UE, un reglamento aportaría seguridad jurídica y simplificación en el mercado interior. Por otro lado, un reglamento es un instrumento más eficaz para organizar el intercambio electrónico de información entre las autoridades de matriculación nacionales. Por último, cuando el acto legislativo es un reglamento se evita el riesgo de sobreregulación por parte de los Estados miembros.

3.3 Contenido de la propuesta

El artículo 1 confirma el principio de que los Estados miembros están autorizados a eximir de la matriculación a determinadas categorías de vehículos de motor. El hecho de que un vehículo de motor estuviera matriculado en otro Estado miembro no implica que deba obligatoriamente matricularse en el Estado miembro al que se traslade. El artículo 1 señala también explícitamente que los vehículos de motor matriculados en terceros países no entran en el ámbito de aplicación de la presente propuesta. Por otro lado, se entiende que la propuesta no contempla la matriculación de vehículos de motor ya matriculados en el mismo Estado miembro. Así pues, la nueva matriculación de vehículos de motor en el mismo Estado miembro sigue estando sujeta a las normas nacionales de los Estados miembros y no se verá afectada por la presente propuesta. Además, los Estados miembros siguen teniendo libertad para ejercer su derecho de imposición con respecto a los vehículos de motor, de conformidad con la legislación de la Unión.

El artículo 2 contiene las definiciones, muy similares a las ya establecidas en la legislación de la Unión y, en particular, en la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos⁴. Esta Directiva se aplica a los vehículos de motor sujetos a la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques,

⁴

DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos⁵, y a la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo⁶, pero no a los tractores agrícolas o forestales. Sin embargo, según una sentencia reciente del Tribunal de Justicia⁷, la Directiva 1999/37/CE no ha efectuado una armonización exhaustiva.

En el artículo 3 se señala que un Estado miembro solo puede exigir que se matricule en su territorio un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro si el titular del permiso de circulación tiene su residencia normal en su territorio. El artículo 3 propone varios criterios para determinar la residencia normal. En el caso de las personas físicas que no actúan en el marco de una actividad empresarial, los criterios propuestos son los del artículo 7 de la Directiva 83/182/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables en el interior de la Comunidad en materia de importación temporal de determinados medios de transporte⁸. Para las empresas, los criterios propuestos se refieren al lugar de establecimiento o el lugar de actividad, lo que significa que, en el caso de un coche matriculado en nombre de una empresa en el Estado miembro donde está establecida y utilizado por un empleado que tiene su residencia normal en otro Estado miembro, este último no puede exigir la matriculación en su territorio. Se evita así que haya que hacer una evaluación caso por caso en el Estado miembro de residencia normal del empleado para determinar si un coche de empresa se utiliza principalmente con fines personales o profesionales, y si los desplazamientos de casa al trabajo y viceversa cuentan como uso profesional o privado.

El artículo 4 establece una norma clara y simple: cuando el titular del permiso de circulación traslada su residencia normal a otro Estado miembro, puede solicitar la matriculación de su vehículo en los seis meses siguientes a su llegada. Durante ese período, el Estado miembro de llegada no puede restringir el uso del vehículo. El artículo 4 supone también una simplificación drástica de los procedimientos de matriculación de vehículos de motor ya matriculados en otro Estado miembro. Aplica la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia sobre la libre circulación de mercancías, según la cual los Estados miembros deben facilitar el comercio dentro de la UE reconociendo las pruebas expedidas en otro Estado miembro que demuestren, por ejemplo, que un vehículo matriculado en el territorio de ese Estado ha superado la correspondiente inspección técnica. El Tribunal de Justicia ha indicado también que este principio de reconocimiento mutuo de la información sobre matriculación e inspección técnica debe complementarse con la cooperación entre las autoridades de los Estados miembros en relación con todos los datos que puedan faltar⁹. Sin embargo, el artículo 4 organiza esta cooperación de manera electrónica, de modo que la autoridad de matriculación de vehículos debe buscar los datos en el registro de vehículos del Estado miembro donde se haya matriculado el

⁵ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁶ DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

⁷ Sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de octubre de 2011, Philippe Bonnarde / Agence de Services et de Paiement (C-443/10).

⁸ DO L 105 de 23.4.1983, p. 59.

⁹ Sentencia de 20 de septiembre de 2007, Comisión de las Comunidades Europeas / Reino de los Países Bajos (C-297/05).

vehículo de motor, por medio de la aplicación informática a la que se refieren el artículo 7 y el anexo II. El principio de cooperación administrativa por medios electrónicos también funciona en sentido inverso: cuando un Estado miembro matricula un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro, el artículo 4 obliga a la autoridad de matriculación del Estado miembro de destino del vehículo de motor a informar a la autoridad de matriculación del Estado miembro donde el vehículo estaba previamente matriculado. Por último, el artículo 4 de la presente propuesta permite que el vehículo de motor se someta a controles adicionales en determinados casos concretos.

En el artículo 5 se definen con precisión los casos en que las autoridades de matriculación pueden denegar la matriculación de un vehículo de motor ya matriculado en otro Estado miembro. El principal objetivo del artículo 5 es prevenir el fraude y garantizar la seguridad vial, ya que, en ocasiones, la nueva matriculación de un vehículo de motor ya matriculado en otro Estado miembro se utiliza para legalizar vehículos robados o documentación de vehículos robada. A menudo los vehículos robados se venden con una identidad cambiada, por ejemplo mediante «clonación» (práctica consistente en robar un vehículo, retirarle sus marcas de identificación auténticas y sustituirlas por otras que reflejan la identidad de un vehículo legal en uso, de manera que el vehículo robado asume la identidad de este último, habiendo así en circulación dos vehículos con el mismo número de matrícula), o «maquillaje» (práctica con la que la identidad de un vehículo robado se cambia por la de uno muy dañado). Esto solo puede evitarse mediante una estrecha colaboración entre las autoridades de matriculación. Por tanto, es de esperar que este artículo contribuya también a la implementación de los actos siguientes:

- La 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 útil¹⁰. Esta Directiva obliga a los Estados miembros, entre otras cosas, a adoptar las medidas necesarias para garantizar que todos los vehículos al final de su vida útil se transfieran a instalaciones de tratamiento autorizadas. De acuerdo con sus disposiciones, los Estados miembros deben establecer un sistema por el cual sea necesario presentar un certificado de destrucción para poder dar de baja al vehículo del registro de matriculación al final de su vida útil. El usuario o propietario recibe dicho certificado cuando el vehículo al final de su vida útil se transfiere a una instalación de tratamiento.
- La Decisión 2004/919/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativa a la lucha contra la delincuencia de dimensión transfronteriza relacionada con vehículos¹¹, que pretende lograr una mejor cooperación dentro de la Unión Europea para prevenir y combatir los delitos transfronterizos relacionados con vehículos, prestando una especial atención a las relaciones entre el robo de vehículos y el comercio ilegal de coches. La Decisión obliga a los Estados miembros a velar por que sus autoridades competentes adopten las medidas necesarias para evitar el uso fraudulento y la sustracción de los documentos de matriculación de los vehículos. Asimismo, si un vehículo en trámite de matriculación está identificado como vehículo robado, obliga a las autoridades

¹⁰ DO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

¹¹ DO L 389 de 30.12.2004, p. 28.

policiales y judiciales a informar al respecto a las autoridades nacionales de matriculación de vehículos. La Decisión tiene también como finalidad prevenir el uso fraudulento de los permisos de circulación de los vehículos: los Estados miembros deben velar por que sus autoridades competentes adopten las medidas necesarias para retirar el permiso de circulación al propietario o al poseedor de un vehículo que haya sufrido daños graves tras un accidente (siniestro total). Además, debe retirarse el permiso de circulación cuando en un control policial se tengan sospechas de que se han alterado las características de identidad del vehículo, como, por ejemplo, su número de identificación.

El artículo 6 hace que se facilite el comercio de vehículos de segunda mano dentro de la UE, mediante normas armonizadas sobre la matriculación temporal de vehículos de motor. Esas normas son necesarias, en primer lugar, para las personas que adquieren un vehículo de motor en otro Estado miembro, a fin de que puedan conducirlo a su propio Estado miembro para matricularlo definitivamente allí. Cuando un vehículo de motor ya matriculado en un Estado miembro se vende a una persona establecida en otro Estado miembro, probablemente el vendedor lo dé de baja en el momento de la venta. No es probable que el vendedor permita al comprador conducir el vehículo de motor con el número de matrícula anterior. Por tanto, para mejorar el funcionamiento del mercado de vehículos de motor de segunda mano y cubrir temporalmente el vacío que se crea entre la matriculación en el primer Estado miembro y la nueva matriculación en el segundo, es indispensable un sistema de matriculación temporal. El sistema de matriculación temporal permite asimismo a las autoridades de matriculación salvaguardar la calidad de los datos de matriculación de sus registros, de modo que puedan intercambiarse fácilmente a través del programa informático al que se refiere el artículo 7. El artículo 6 propone limitar la validez de la matriculación temporal a treinta días, para que sea compatible con el artículo 15 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad¹². El artículo 15 de la citada Directiva organiza la cobertura del seguro de los vehículos de motor expedidos desde un Estado miembro a otro, especificando que, en esos casos, se considera que el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo es el Estado miembro de destino, inmediatamente después de la aceptación de la entrega por el comprador, durante un período de treinta días, aunque el vehículo no haya sido matriculado oficialmente en el Estado miembro de destino. Si el vehículo se ve involucrado en un accidente durante ese período, sin estar asegurado, el organismo de indemnización del Estado miembro de destino será el responsable de la indemnización establecida en el artículo 10 de esa Directiva.

El artículo 7 de la propuesta organiza el intercambio electrónico de los datos de matriculación de vehículos entre Estados miembros, con vistas a la nueva matriculación de un vehículo de motor. El artículo 7 autoriza a la Comisión a adoptar actos de ejecución relativos a los procedimientos y las especificaciones comunes para la aplicación informática, incluido el formato de los datos intercambiados, los procedimientos técnicos de consulta electrónica de los registros electrónicos nacionales y de acceso a los mismos, los procedimientos de acceso y los mecanismos

¹²

DO L 263 de 7.10.2009, p. 11.

de seguridad. El intercambio electrónico entre Estados miembros de datos sobre matriculación de vehículos debe realizarse de acuerdo con el Marco Europeo de Interoperabilidad (EIF)¹³.

El artículo 8 tiene como objetivo facilitar a las empresas el comercio de vehículos de segunda mano dentro de la UE, mediante normas armonizadas sobre la «matriculación profesional» de los vehículos de motor. En la actualidad, en la mayoría de los Estados miembros existen regímenes de «matriculación profesional» para permitir a los minoristas conducir los vehículos de motor por la vía pública durante un período muy breve sin tener que matricularlos de manera oficial. Los sistemas de «matriculación profesional» suelen estar reservados para los vehículos de motor que poseen los fabricantes, montadores, distribuidores y vendedores, o para fines de ensayo. La mayor parte de los Estados miembros no expiden permisos de circulación profesionales como tales, que implican la identificación del vehículo de motor. Suelen facilitar otro tipo de documento, en el que se establece el vínculo que existe entre la placa de matrícula y su titular, o exigen al titular que lleve un registro en el que queden anotados los viajes que realiza con la placa de matrícula en cuestión. Sin embargo, en la práctica, la mayoría de las «matriculaciones profesionales» no son reconocidas por otros Estados miembros, normalmente debido a la falta de un permiso de circulación oficial, de manera que la mayor parte de los distribuidores y comerciantes profesionales se abstienen de utilizar matriculaciones profesionales fuera del territorio nacional. El objetivo del artículo 8 es poner fin a estos obstáculos al comercio de vehículos de segunda mano dentro de la UE, por medio de un sistema común con el que las «matriculaciones profesionales» concedidas a fabricantes, montadores, distribuidores y vendedores establecidos en un Estado miembro se reconozcan en los demás Estados miembros. El artículo 8 autoriza a la Comisión a adoptar actos de ejecución para establecer el formato y el modelo de los permisos de circulación profesionales.

El artículo 9 obliga a los Estados miembros a comunicar a la Comisión los nombres y datos de contacto de las autoridades de matriculación de vehículos que son responsables de la gestión de los registros oficiales de vehículos en su territorio y de la aplicación del presente Reglamento. La Comisión publicará y mantendrá al día en su sitio web una lista de las autoridades de matriculación de vehículos. Además, el artículo 9 obliga a las autoridades de matriculación de vehículos a velar por que la información sobre la matriculación de vehículos en sus respectivos Estados miembros, así como su nombre y sus datos de contacto, sean de fácil acceso para el público.

Los artículos 10 y 11 delegan en la Comisión poderes para modificar los anexos I y II en función del progreso técnico, en particular para tener en cuenta las modificaciones pertinentes de la Directiva 1999/73/CE o las modificaciones de otros actos de la Unión que sean directamente pertinentes para la actualización de los anexos I y II. Estos artículos delegan también poderes en la Comisión a fin de que establezca las condiciones que deben cumplir las empresas que utilicen permisos de circulación profesionales para satisfacer los requisitos de buena reputación y competencia profesional, y a fin de que fije el período de validez de los permisos de circulación profesionales:

¹³

COM(2010) 744 de 16 de diciembre de 2010.

- El anexo I, por lo que se refiere a los datos del vehículo, debería corresponderse con el contenido del permiso de circulación armonizado establecido en la Directiva 1999/73/CE. Puesto que para la nueva matriculación no son necesarios ni los datos personales del titular del permiso de circulación previo ni de ninguna otra persona mencionada en el permiso (por ejemplo el propietario, el usuario, etc.), tales datos no se han conservado en el anexo I, aunque forman parte de la información obligatoria indicada en el permiso de circulación armonizado establecido en la Directiva 1999/73/CE. No obstante, no puede descartarse que en el futuro se introduzcan cambios, por ejemplo, en el contenido del certificado de conformidad, que sirve de base para la primera matriculación. Tales cambios podrían ser consecuencia, por ejemplo, de una modificación de la Directiva marco 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos. La delegación de poderes ha de permitir a la Comisión adaptar el anexo I a esas modificaciones.
- El anexo II se refiere expresamente a la aplicación informática, que probablemente necesitará en el futuro varias actualizaciones técnicas para reflejar los avances tecnológicos en el campo de las tecnologías de la información. La delegación de competencias ha de permitir a la Comisión adaptar en consecuencia el anexo II.
- La delegación de poderes ha de permitir a la Comisión establecer las condiciones que deben cumplir las empresas que utilicen permisos de circulación profesionales para satisfacer los requisitos de buena reputación y competencia profesional, según el artículo 8, apartado 1, letra c). Asimismo, ha de permitirle fijar el período de validez de los permisos de circulación profesionales.

El artículo 12 establece el procedimiento de comitología para la implementación de los artículos 7 y 8, es decir, los actos de ejecución relativos a los procedimientos y las especificaciones comunes para la aplicación informática a la que se refiere el artículo 7, incluido el formato de los datos intercambiados, los procedimientos técnicos de consulta electrónica de los registros electrónicos nacionales y de acceso a los mismos, los procedimientos de acceso y los mecanismos de seguridad, así como los actos de ejecución que establezcan el formato y el modelo del permiso de circulación profesional. Estos actos de ejecución serían de alcance general, de modo que se aplicaría el procedimiento de examen de conformidad con el artículo 2, apartado 2, letra a), del Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo 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 Comisión¹⁴.

El artículo 13 dispone la evaluación del presente Reglamento, de la que debe presentarse un informe al Parlamento Europeo y al Consejo cuatro años después de la entrada en vigor. La evaluación ha de servir para identificar los posibles problemas

¹⁴

DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

y deficiencias del Reglamento y podría ser el punto de partida de futuras acciones, incluida una posible propuesta de modificación del Reglamento, con vistas a una mayor simplificación para los ciudadanos y las empresas y a una mejor integración del mercado único de los vehículos de motor de segunda mano.

El artículo 14 especifica que el Reglamento será de aplicación un año después de su entrada en vigor.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Las repercusiones presupuestarias de esta propuesta figuran en la ficha financiera adjunta. La presente propuesta solo requiere créditos administrativos. No exige la utilización de créditos de operaciones.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por el que se simplifica el traslado dentro del mercado único
de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión de la propuesta de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁵,

Previa consulta al Supervisor Europeo de Protección de Datos,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Todos los Estados miembros tienen un sistema de matriculación de vehículos de motor que constituye la autorización administrativa para su puesta en circulación vial, y por medio del cual el vehículo queda identificado y recibe un número de matrícula. Sin embargo, muchas de las normas nacionales de matriculación de vehículos son contradictorias, complejas y gravosas. En consecuencia, los problemas relacionados con la matriculación de vehículos crean barreras en el mercado interior y dificultan la libre circulación en la Unión de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro.
- (2) En el Informe sobre la ciudadanía de la UE 2010 «La eliminación de los obstáculos a los derechos de los ciudadanos de la UE»¹⁶, los problemas relacionados con la matriculación de vehículos figuraban como uno de los principales obstáculos que encontraban los ciudadanos en el ejercicio cotidiano de sus derechos conforme a la legislación de la Unión. En ese Informe, la Comisión subrayaba la necesidad de eliminar ese obstáculo simplificando las formalidades y las condiciones para la matriculación de vehículos ya matriculados en otro Estado miembro.

¹⁵ DO C [...] de [...], p. [...].

¹⁶ COM(2010) 603 de 27 de octubre de 2010.

- (3) La Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos¹⁷, armoniza la presentación y el contenido del permiso de circulación para facilitar su comprensión y, por ende, la libre circulación de los vehículos matriculados en un Estado miembro por el territorio de los demás Estados miembros. Con arreglo a esa Directiva, los Estados miembros deben reconocer el permiso de circulación expedido por otro Estado miembro, tanto con miras a la identificación del vehículo en la circulación internacional como a su nueva matriculación en otro Estado miembro. Sin embargo, la Directiva 1999/73/CE no contiene disposición alguna que determine cuál es el Estado miembro competente para la matriculación y cuáles son las formalidades y los procedimientos aplicables. Por consiguiente, para eliminar las barreras a la libre circulación de vehículos de motor en el mercado interior es necesario establecer normas armonizadas específicas sobre la determinación del Estado miembro en el que deben matricularse los vehículos de motor y sobre los procedimientos simplificados para la nueva matriculación de vehículos de motor ya matriculados en otro Estado miembro.
- (4) Las normas nacionales de los Estados miembros suelen exigir a las empresas y a los ciudadanos establecidos en su territorio que matriculen un vehículo de motor ya matriculado por una tercera persona en otro Estado miembro, incluso cuando, en esencia, el vehículo no se utiliza, ni se tiene intención de utilizarlo, de forma permanente en el Estado miembro que exige la matriculación. Por tanto, es preciso determinar en qué Estado miembro debe matricularse un vehículo de motor en posesión de una persona establecida o residente en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecido o reside el propietario. En tales circunstancias, conviene que los Estados miembros reconozcan mutuamente la matriculación válida efectuada en otro Estado miembro.
- (5) La matriculación de vehículos de motor ya matriculados en otro Estado miembro se ve obstaculizada por gravosas formalidades en los Estados miembros, en particular por la obligación de someter esos vehículos a ensayos complementarios para evaluar su estado general antes de matricularlos, o con fines de identificación. Así pues, es preciso reducir estas formalidades para garantizar la libre circulación de vehículos de motor y reducir la carga administrativa que han de soportar los ciudadanos, las empresas y las autoridades de matriculación. En especial para los ciudadanos o las empresas que adquieren un vehículo de motor matriculado en otro Estado miembro, conviene establecer un procedimiento de matriculación simplificado que conlleve el reconocimiento de los documentos y los certificados de inspección técnica expedidos en otro Estado miembro y que organice la cooperación administrativa entre las autoridades competentes con respecto al intercambio de los datos que falten.
- (6) El presente Reglamento debe tener en cuenta la Decisión 2004/919/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativa a la lucha contra la delincuencia de dimensión transfronteriza relacionada con vehículos¹⁸, cuyo objetivo es lograr una mejor cooperación dentro de la Unión para prevenir y combatir los delitos transfronterizos relacionados con vehículos. De acuerdo con esa Decisión, cada Estado miembro debe velar por que sus autoridades competentes adopten las medidas necesarias para evitar el uso fraudulento y la sustracción de los documentos de matriculación de los

¹⁷ DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

¹⁸ DO L 389 de 30.12.2004, p. 28.

vehículos. Por tanto, el presente Reglamento debe permitir a los Estados miembros denegar la matriculación de un vehículo de motor ya matriculado en otro Estado miembro en caso de delito relacionado con vehículos, incluidos el uso fraudulento y la sustracción de los documentos de matriculación.

- (7) La finalidad del presente Reglamento ha de ser la simplificación administrativa para los ciudadanos, las empresas y las autoridades de matriculación, en particular a través del intercambio electrónico de los datos de matriculación de los vehículos. Por tanto, la simplificación administrativa de las formalidades de matriculación exige que los Estados miembros se concedan mutuamente el derecho de acceder a sus datos de matriculación de los vehículos, a fin de mejorar el intercambio de información y de acelerar los procedimientos de matriculación.
- (8) El tratamiento de datos personales en aplicación del presente Reglamento está sujeto a la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos¹⁹. El Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos²⁰, se aplica al tratamiento de datos personales por la Comisión en el contexto del presente Reglamento.
- (9) El traslado de un vehículo de motor matriculado en un Estado miembro a otro Estado miembro, con vistas a su matriculación en este último, exige una matriculación temporal ampliamente accesible para garantizar la seguridad vial y la transmisión por vía electrónica de datos fiables de la matriculación de los vehículos. Por tanto, es preciso establecer un sistema que permita la matriculación temporal de los vehículos de motor.
- (10) El traslado de vehículos de motor a otro Estado miembro por parte de empresas distribuidoras de vehículos de motor o que ofrecen servicios de ensayo o reparación y mantenimiento suele tener lugar con números de matrícula profesionales nacionales. Sin embargo, a menudo estos números de matrícula profesionales no son reconocidos en otros Estados miembros, lo que obstaculiza el comercio profesional transfronterizo de las empresas de vehículos de motor de segunda mano, sobre todo en las zonas fronterizas. Por consiguiente, es necesario adoptar un sistema mediante el cual las empresas distribuidoras de vehículos de motor o que ofrecen servicios de ensayo o de reparación y mantenimiento puedan trasladar estos vehículos a otro Estado miembro con un número de matrícula profesional.
- (11) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, reducir las formalidades de matriculación para garantizar la libre circulación de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro y reducir la carga administrativa que han de soportar los ciudadanos, las empresas y las autoridades de matriculación, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, por causa de las normas nacionales contradictorias, sino que pueden alcanzarse mejor, debido a su dimensión y a sus

¹⁹ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

²⁰ DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

efectos, a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad expuesto en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

- (12) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos por la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- (13) Para conseguir el objetivo de un intercambio de información entre Estados miembros por medios interoperables, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos conforme al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea con respecto a la modificación de los anexos I y II del presente Reglamento en función del progreso de la técnica, en particular para tener en cuenta las modificaciones pertinentes de la Directiva 1999/73/CE o de otros actos de la Unión directamente pertinentes para la actualización de esos anexos, en relación con las condiciones que deben cumplir las empresas que utilicen permisos de circulación profesionales para satisfacer los requisitos de buena reputación y competencia profesional, y con el período de validez de los permisos de circulación profesionales. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas que procedan, incluidas las consultas a expertos, durante sus trabajos de preparación. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (14) Al objeto de garantizar unas condiciones uniformes en la ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para que establezca los procedimientos y las especificaciones comunes de la aplicación informática necesaria para el intercambio electrónico de los datos de matriculación de los vehículos, incluidos el formato de los datos intercambiados, los procedimientos técnicos de consulta electrónica de los registros electrónicos nacionales y de acceso a los mismos, los procedimientos de acceso y los mecanismos de seguridad, y para que establezca el formato y el modelo de estos permisos de circulación profesionales. Tales competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión²¹.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1 *Ámbito de aplicación*

- 1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos siguientes:
 - a) todo vehículo de motor o remolque según el artículo 3 de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²²;

²¹ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

²² DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

- b) todo vehículo de motor de dos o tres ruedas, gemelas o no, destinado a circular por carretera, según el artículo 1 de la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²³.
- 2. El presente Reglamento no se aplicará a la matriculación de vehículos de motor ya matriculados en un tercer país.
- 3. El presente Reglamento no obsta al derecho de los Estados miembros de eximir de la matriculación a determinados vehículos de motor de conformidad con la Directiva 1999/37/CE.

Artículo 2 *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento serán de aplicación las siguientes definiciones:

- 1) «matriculación»: la autorización administrativa para la puesta en circulación vial de un vehículo, mediante la cual este queda identificado y recibe un número de orden, denominado número de matrícula;
- 2) «vehículo ya matriculado en otro Estado miembro»: vehículo con un permiso de circulación válido expedido por otro Estado miembro;
- 3) «titular del permiso de circulación»: la persona a cuyo nombre está matriculado un vehículo en un Estado miembro;
- 4) «matriculación de vehículos profesional»: la autorización administrativa para la puesta en circulación vial de vehículos, mediante la cual estos quedan identificados y reciben un número de orden, denominado número de matrícula profesional, que puede ser utilizado por varios de ellos.

Artículo 3 *Lugar de matriculación de los vehículos ya matriculados en otro Estado miembro*

- 1. Un Estado miembro solo puede exigir que se matricule en su territorio un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro si el titular del permiso de circulación tiene su residencia normal en su territorio.
- 2. El Estado miembro en el que el titular del permiso de circulación tiene su residencia normal es cualquiera de los siguientes:
 - a) en el caso de una empresa u otro organismo, constituido o no en sociedad, el Estado miembro donde esté ubicada su administración central;
 - b) en el caso de una sucursal, una agencia o cualquier otro establecimiento de una empresa u organismo, el Estado miembro donde esté ubicada la sucursal, la agencia o el establecimiento;

²³ DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

- c) en el caso de una persona física que actúe en el marco de una actividad empresarial, el Estado miembro que sea su principal lugar de actividad;
- d) en el caso de cualquier otra persona física:
 - i) el lugar donde viva habitualmente, es decir, durante al menos ciento ochenta y cinco días cada año civil, por razón de vínculos personales y profesionales o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, por razón de vínculos personales que pongan de manifiesto una vinculación estrecha entre dicha persona y el lugar en el que vive,
 - ii) si sus vínculos profesionales están en un lugar diferente del de sus vínculos personales y, por tanto, vive alternativamente en diferentes lugares situados en dos o más Estados miembros, el lugar donde se encuentren sus vínculos personales, siempre que vuelva a él con regularidad.

La condición señalada en el inciso ii) no se aplicará cuando la persona esté viviendo en un Estado miembro para realizar una tarea de duración determinada. La asistencia a una universidad o a una escuela no implicará el traslado de la residencia normal.

Artículo 4 *Procedimiento de matriculación de vehículos* *ya matriculados en otro Estado miembro*

1. Cuando el titular del permiso de circulación traslade su residencia normal a otro Estado miembro, deberá solicitar la matriculación de un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro en los seis meses siguientes a su llegada.

Durante el plazo indicado en el párrafo primero no se restringirá el uso del vehículo.

2. La solicitud de matriculación de un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro deberá presentarse a una autoridad de matriculación de vehículos e incluir las partes pertinentes del permiso de circulación conforme al artículo 5, apartado 2, de la Directiva 1999/73/CE o cualquier otra prueba de matriculación previa en otro Estado miembro.
3. Al recibir la solicitud de matriculación de un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro, la autoridad de matriculación de vehículos, de conformidad con el artículo 7, recogerá de inmediato la información sobre los elementos expuestos en el anexo I directamente de la autoridad de matriculación de vehículos del Estado miembro donde esté matriculado el vehículo, y transferirá los datos a su propio registro.
4. Las autoridades de matriculación de vehículos solo podrán efectuar comprobaciones físicas en el vehículo ya matriculado en otro Estado miembro, antes de su matriculación, en cualquiera de los siguientes casos:

- a) si la información aportada por el solicitante durante el proceso de matriculación no se encuentra en el registro de vehículos del Estado miembro donde el vehículo está supuestamente matriculado;
 - b) si la información aportada por el solicitante durante el proceso de matriculación es distinta de la que figura en el registro de vehículos del Estado miembro donde el vehículo está matriculado;
 - c) si tienen motivos razonables para creer que las disposiciones técnicas conforme a las cuales el vehículo fue homologado con arreglo a los artículos 23 o 24 de la Directiva 2007/46/CE o con arreglo al artículo 15 de la Directiva 2002/24/CE no son equivalentes a las suyas;
 - d) si se requiere una inspección técnica, tratándose de un cambio de propiedad del vehículo o de vehículos muy dañados.
5. Cuando se matricule un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro, la autoridad de matriculación de vehículos pertinente deberá informar inmediatamente de ello a la autoridad de matriculación de vehículos del Estado miembro donde el vehículo se matriculó por última vez, de conformidad con el artículo 7.

Artículo 5
Denegación de la matriculación de un vehículo
ya matriculado en otro Estado miembro

1. Las autoridades de matriculación de vehículos solo podrán negarse a matricular un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro en cualquiera de los siguientes casos:
- a) cuando no se cumplan las condiciones del artículo 4, apartado 2;
 - b) cuando proceda, si no se han abonado los gravámenes o tasas impuestos por ese Estado miembro para la matriculación a la que se refiere el artículo 4;
 - c) si las comprobaciones físicas conforme al artículo 4, apartado 4, han dado resultados negativos;
 - d) si la información recogida conforme al artículo 7 indica cualquiera de las siguientes circunstancias:
 - i) el vehículo está muy dañado o ha sido robado o destruido,
 - ii) los documentos de matriculación del vehículo han sido robados, salvo que el titular del permiso de circulación pueda demostrar claramente la propiedad del vehículo,
 - iii) la fecha de la siguiente inspección técnica ha pasado.
2. Toda decisión de la autoridad de matriculación de vehículos de no matricular un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro deberá ser debidamente motivada. La persona interesada tendrá un mes de plazo tras la recepción de la decisión de

denegación para solicitar a la autoridad de matriculación de vehículos competente que revise su decisión. En su solicitud deberá exponer las razones de tal revisión. La autoridad de matriculación de vehículos competente deberá confirmar o revocar su decisión en el plazo de un mes tras la recepción de esa solicitud.

Artículo 6

Matriculaciones temporales para traslados a otro Estado miembro

1. Toda persona que haya adquirido en otro Estado miembro un vehículo sin permiso de circulación podrá solicitar a la autoridad de matriculación de vehículos que le expida un permiso de circulación temporal para trasladar el vehículo a otro Estado miembro. El permiso de circulación temporal tendrá una validez de treinta días.
2. Al recibir la solicitud del permiso de circulación temporal al que se refiere el apartado 1, la autoridad de matriculación de vehículos, de conformidad con el artículo 7, recogerá de inmediato la información sobre los elementos expuestos en el anexo I directamente de la autoridad de matriculación de vehículos del Estado miembro donde esté matriculado el vehículo, y transferirá los datos a su propio registro.
3. Las autoridades de matriculación de vehículos podrán negarse a expedir el permiso de circulación temporal al que se refiere el apartado 1 en cualquiera de los siguientes casos:
 - a) cuando proceda, si no se han abonado los gravámenes o tasas impuestos por su Estado miembro para la matriculación temporal;
 - b) si la información recogida conforme al artículo 7 o la información presente en los registros oficiales nacionales de vehículos indican cualquiera de las siguientes circunstancias:
 - i) el vehículo está muy dañado o ha sido robado o destruido,
 - ii) los documentos de matriculación del vehículo han sido robados, salvo que el titular del permiso de circulación pueda demostrar claramente la propiedad del vehículo,
 - iii) la fecha de la siguiente inspección técnica ha pasado.

Artículo 7

Intercambio de información sobre los datos de matriculación de los vehículos

1. Con el fin de matricular un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro, las autoridades de matriculación de vehículos concederán a sus homólogos del otro Estado miembro acceso a los datos almacenados en sus registros oficiales de vehículos, concretamente a los datos del anexo I.
2. A efectos del apartado 1, las autoridades de matriculación de vehículos utilizarán la aplicación informática descrita en el anexo II.

Las autoridades de matriculación de vehículos serán las únicas que podrán tener acceso directo a los datos almacenados y recuperables en la aplicación informática. Las autoridades de matriculación de vehículos deberán adoptar las medidas necesarias para impedir:

- a) que personas no autorizadas accedan a los equipos de tratamiento de datos;
- b) que personas no autorizadas lean, copien, modifiquen o supriman información;
- c) que se realicen búsquedas o transmisiones de información no autorizadas;
- d) que durante la transmisión se realicen lecturas o copias no autorizadas de la información.

3. El tratamiento de datos personales por parte de las autoridades de matriculación de vehículos de los Estados miembros se llevará a cabo de conformidad con la Directiva 95/46/CE y bajo la supervisión de la autoridad pública independiente del Estado miembro contemplada en el artículo 28 de dicha Directiva.

Las autoridades de matriculación de vehículos utilizarán la información transmitida conforme al presente Reglamento únicamente para matricular vehículos ya matriculados en otro Estado miembro.

Cuando las autoridades de matriculación de vehículos intercambien información conforme al presente Reglamento, deberá comunicarse a la autoridad de matriculación que proporcione la información, si así se solicita, el uso que vaya a darse a la información suministrada y la consiguiente actuación emprendida.

La autoridad de matriculación de vehículos que proporcione la información deberá velar por su exactitud y sopesar si es necesaria y está en proporción con el fin para el que se facilita. Asimismo, deberá observar las normas pertinentes sobre tratamiento de datos personales.

Si se pone de manifiesto que la información proporcionada es incorrecta o no debería haberse facilitado, deberá hacerse saber de inmediato a la autoridad de matriculación de vehículos que la haya recibido. Esta deberá entonces suprimirla o corregirla.

4. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer los procedimientos y las especificaciones comunes para la aplicación informática a la que se refiere el apartado 2, incluido el formato de los datos intercambiados, los procedimientos técnicos de consulta electrónica de los registros electrónicos nacionales y de acceso a los mismos, los procedimientos de acceso y los mecanismos de seguridad. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 12, apartado 2.

Artículo 8

Matriculación de vehículos profesional

1. Las autoridades de matriculación de vehículos podrán expedir uno o varios permisos de circulación profesionales a toda empresa que cumpla los siguientes criterios:

- a) estar establecida en su territorio;
 - b) distribuir vehículos u ofrecer servicios de reparación y mantenimiento o de ensayo de vehículos;
 - c) tener buena reputación y la competencia profesional requerida.
2. Las autoridades de matriculación de vehículos deberán asegurarse de que, en relación con cada matriculación de vehículos profesional, se guardan en su registro los datos a los que se refiere el anexo I.
3. Los vehículos que lleven un permiso de circulación profesional solo podrán utilizarse si no constituyen un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial. Esos vehículos no podrán utilizarse para el transporte comercial de personas o de mercancías.
4. Los Estados miembros no podrán impedir la libre circulación de los vehículos cubiertos por un permiso de circulación profesional por razones relacionadas con su matriculación.
5. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer el formato y el modelo de los permisos de circulación profesionales.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 12, apartado 2.

Artículo 9 *Autoridades de matriculación de vehículos*

1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de los nombres y datos de contacto de las autoridades de matriculación de vehículos que sean responsables de la gestión de los registros oficiales de vehículos en su territorio y de la aplicación del presente Reglamento.
- La Comisión publicará y mantendrá al día en su sitio web una lista de las autoridades de matriculación de vehículos.
2. Las autoridades de matriculación de vehículos deberán velar por que la siguiente información sea de fácil acceso para el público:
- a) información sobre matriculación de vehículos en el Estado miembro de la autoridad pertinente;
 - b) nombre y datos de contacto de la autoridad para poder dirigirse a ella directamente.

Artículo 10 *Actos delegados*

La Comisión tendrá los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 11, en relación con lo siguiente:

- 1) La modificación de los anexos I y II en función del progreso técnico, en particular para tener en cuenta las modificaciones pertinentes de la Directiva 1999/73/CE o las modificaciones de otros actos de la Unión que sean directamente pertinentes para la actualización de los anexos I y II.
- 2) Las condiciones que deberán cumplir las empresas para satisfacer los requisitos establecidos en el artículo 8, apartado 1, letra c).
- 3) El período de validez de los permisos de circulación profesionales a los que se refiere el artículo 8, apartado 1.

Artículo 11 *Ejercicio de la delegación*

1. Se confieren a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados, en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a la que se refiere el artículo 10 se confiere a la Comisión por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes a la que se refiere el artículo 10 podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que en ella se especifique. No afectará a la validez de cualesquiera actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 10 entrará en vigor únicamente si el Parlamento Europeo o el Consejo no han formulado objeción alguna en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que les haya sido notificado dicho acto o si, antes de que expire ese plazo, el Parlamento Europeo y el Consejo han informado a la Comisión de que no formularán ninguna objeción. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 12 *Procedimiento de comitología*

1. La Comisión estará asistida por un comité. Este será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.
3. Si es necesario obtener el dictamen del Comité por procedimiento escrito, este se dará por terminado sin resultado cuando así lo decida el presidente del Comité o lo pida una mayoría simple de sus miembros dentro del plazo de entrega del dictamen.

Artículo 13
Evaluación

No más tarde del [cuatro años tras la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación del presente Reglamento. En caso necesario, la Comisión presentará las propuestas adecuadas para modificar el presente Reglamento y ponerlo en consonancia con otros actos de la Unión, teniendo en cuenta particularmente las posibilidades de una mayor simplificación administrativa para los ciudadanos y las empresas.

Artículo 14
Entrada en vigor y aplicabilidad

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del xxxx [*insertar fecha: un año después de su entrada en vigor*].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 4.4.2012

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

Conjunto de datos para la búsqueda automatizada de datos de matriculación de vehículos según el artículo 7, apartado 1

Elemento	Códigos armonizados de la Directiva 1999/37/CE
1. País de matriculación	--
2. Número de matrícula	(A)
3. Fecha de la primera matriculación del vehículo	(B)
4. Número o números de identificación del permiso de circulación	--
5. Nombre de la autoridad que expide el permiso de circulación	--
6. Vehículo: marca	(D.1)
7. Vehículo: tipo - variante (si procede), - versión (si procede)	(D.2)
8. Vehículo: denominación o denominaciones comerciales	(D.3)
9. Número de identificación del vehículo (NIV)	(E)
10. Masa: masa máxima en carga técnicamente admisible, excepto para motocicletas	(F.1)
11. Masa: masa máxima en carga admisible del vehículo en circulación en el Estado miembro de matriculación	(F.2)
12. Masa del vehículo en circulación con carrocería, y con dispositivo de acoplamiento si se trata de un vehículo tractor en circulación de categoría distinta a la M1	(G)
13. Período de validez de la matriculación, si no es ilimitado	(H)
14. Fecha de matriculación a la que se refiere el presente permiso	(I)
15. Número de homologación de tipo (si lo tiene)	(K)
16. Número de ejes	(L)
17. Distancia entre ejes (en mm)	(M)

Elemento	Códigos armonizados de la Directiva 1999/37/CE
18. Para los vehículos cuya masa admisible total exceda de 3 500 kg, distribución, entre los ejes, de la masa máxima en carga técnicamente admisible: eje 1 (en kg)	(N.1)
19. Para los vehículos cuya masa admisible total exceda de 3 500 kg, distribución, entre los ejes, de la masa máxima en carga técnicamente admisible: eje 2 (en kg), en su caso	(N.2)
20. Para los vehículos cuya masa admisible total exceda de 3 500 kg, distribución, entre los ejes, de la masa máxima en carga técnicamente admisible: eje 3 (en kg), en su caso	(N.3)
21. Para los vehículos cuya masa admisible total exceda de 3 500 kg, distribución, entre los ejes, de la masa máxima en carga técnicamente admisible: eje 4 (en kg), en su caso	(N.4)
22. Para los vehículos cuya masa admisible total exceda de 3 500 kg, distribución, entre los ejes, de la masa máxima en carga técnicamente admisible: eje 5 (en kg), en su caso	(N.5)
23. Masa máxima remolcable técnicamente admisible del remolque: frenado (en kg)	(O.1)
24. Masa máxima remolcable técnicamente admisible del remolque: no frenado (en kg)	(O.2)
25. Motor: cilindrada (en cm ³)	(P.1)
26. Motor: potencia neta máxima (en kW) (si se conoce)	(P.2)
27. Motor: tipo de combustible o de fuente de energía	(P.3)
28. Motor: velocidad nominal (en min-1)	(P.4)
29. Número de identificación del motor	(P.5)
30. Relación potencia/peso (en kW/kg) (únicamente para motocicletas)	(Q)
31. Color del vehículo	(R)
32. Capacidad de plazas: número de plazas de asiento, incluido el asiento del conductor	(S.1)
33. Capacidad de plazas: número de plazas de pie (en su caso)	(S.2)
34. Velocidad máxima (en km/h)	(T)

Elemento	Códigos armonizados de la Directiva 1999/37/CE
35. Nivel sonoro: parado [en dB(A)]	(U.1)
36. Nivel sonoro: velocidad del motor (en min-1)	(U.2)
37. Nivel sonoro: en marcha [en dB(A)]	(U.3)
38. Emisiones de escape: CO (en g/km o g/kWh)	(V.1)
39. Emisiones de escape: HC (en g/km o g/kWh)	(V.2)
40. Emisiones de escape: NO _x (en g/km o g/kWh)	(V.3)
41. Emisiones de escape: HC + NO _x (en g/km)	(V.4)
42. Emisiones de escape: partículas en motores diésel (en g/km o g/kWh)	(V.5)
43. Emisiones de escape: coeficiente de absorción corregido en motores diésel (en min-1)	(V.6)
44. Emisiones de escape: CO ₂ (en g/km)	(V.7)
45. Emisiones de escape: consumo combinado de combustible (en l/100 km)	(V.8)
46. Emisiones de escape: indicación de la clase medioambiental de homologación de tipo CE; mención de la versión aplicable en virtud de la Directiva 70/220/CEE o de la Directiva 88/77/CEE	(V.9)
47. Capacidad del depósito o depósitos de combustible (en litros)	(W)
48. Fecha de la última inspección técnica	--
49. Fecha de la próxima inspección técnica	--
50. Kilometraje (si está disponible)	--
51. Vehículo destruido (sí/no)	--
52. Fecha de expedición del certificado de destrucción ²⁴	--
53. Establecimiento o empresa que expide el certificado de destrucción	--

²⁴ Según la 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), modificada.

Elemento	Códigos armonizados de la Directiva 1999/37/CE
54. Motivo de la destrucción	--
55. Vehículo robado (sí/no)	--
56. Permiso de circulación o placas de matrícula robados (sí/no)	--
57. Matriculación inactiva	--
58. Matriculación suspendida	--
59. Cambio de número de matrícula	--
60. Inspección técnica requerida tras un accidente con daños importantes	--
61. Ensayos adicionales requeridos tras la alteración o modificación de alguno de los elementos 9 a 47	

ANEXO II

Utilización de la aplicación informática a la que se refiere el artículo 7

1. El intercambio de información tendrá lugar por medios electrónicos interoperables sin intercambios que impliquen a otras bases de datos. Este intercambio de información se realizará de manera rentable y segura y de modo que se garantice la seguridad y la protección de los datos transmitidos, utilizando, en la medida de lo posible, aplicaciones informáticas ya existentes.
2. A efectos del presente Reglamento, la aplicación informática proporcionará un modo de intercambio en línea en tiempo real o un modo de intercambio por lotes, o ambos. El modo de intercambio por lotes deberá permitir intercambiar múltiples consultas o respuestas dentro de un solo mensaje.
3. Cada Estado miembro asumirá sus costes derivados de la administración, la utilización y el mantenimiento de la aplicación informática a la que se refiere el punto 1.
4. Las autoridades de matriculación utilizarán los procedimientos automatizados a los que se refieren los puntos 1 y 2 para recuperar la información sobre los elementos del anexo I de los registros electrónicos de vehículos de uno o varios Estados miembros.
5. La aplicación informática gestionará comunicaciones seguras con los demás Estados miembros y se comunicará con los sistemas heredados principales de los Estados miembros por medio de XML. Los Estados miembros intercambiarán los mensajes enviándolos directamente al destinatario.
7. Los mensajes XML enviados por la red estarán cifrados.

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA PARA PROPUESTAS

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
- 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA
- 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
- 1.6. Duración e incidencia financiera
- 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

- 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
- 2.2. Sistema de gestión y de control
- 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

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)
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones
 - 3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo
 - 3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente
 - 3.2.5. Contribución de terceros a la financiación
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA PARA PROPUESTAS

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se simplifica el traslado dentro del mercado único de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro

1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA²⁵

Título 2: Empresa. Capítulo 02 03: Mercado interior de mercancías y políticas sectoriales

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva**.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) en la propuesta/iniciativa

1a. Competitividad para el crecimiento y el empleo

1.4.2. Objetivo(s) específico(s) y actividad(es) GPA/PPA afectada(s)

Objetivo específico nº 1: Revisar continuamente el acervo existente del mercado interior y proponer nuevas acciones legislativas o no legislativas cuando proceda.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / la población destinataria.

El resultado esperado de esta iniciativa es mejorar el funcionamiento del mercado único eliminando las barreras administrativas relacionadas con el procedimiento de nueva matriculación de vehículos de motor, que obstaculizan actualmente la libre circulación de estos vehículos. Se espera que la propuesta armonice, racionalice y simplifique los procedimientos de nueva matriculación de vehículos de motor ya matriculados en otro Estado miembro en beneficio de los ciudadanos, los empleados, los empleadores, las empresas de alquiler de coches y de arrendamiento financiero y las autoridades de matriculación. Es de esperar también que reduzca las cargas administrativas de todos los agentes participantes, sin menoscabo de la seguridad vial ni de la prevención del delito y el fraude.

Esta propuesta tendrá repercusiones para los ciudadanos que se trasladen de un país a otro o para las personas que tengan una segunda residencia en otro Estado miembro, así como para quienes vivan en un Estado miembro y utilicen un vehículo de motor matriculado por

²⁵

GPA: gestión por actividades. PPA: presupuestación por actividades.

su empleador en un Estado miembro distinto. Los ciudadanos constituyen también el principal grupo de clientes del mercado de vehículos de motor de segunda mano dentro de la UE. Asimismo, la propuesta afecta directamente a los comerciantes de vehículos de segunda mano, así como a las empresas de arrendamiento financiero y de alquiler de coches. Por último, esta propuesta tendrá repercusiones para las autoridades de matriculación de vehículos. Las repercusiones concretas se describen de manera más detallada en la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta.

1.4.4. Indicadores de resultados e incidencia

Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

- Número de denuncias
- Número de casos en la red SOLVIT
- Número de causas ante los tribunales
- Número de consultas a los centros europeos del consumidor
- Número de nuevas matriculaciones y de bajas
- Consulta pública, en particular sobre las cargas administrativas
- Encuesta dirigida específicamente a este sector
- Encuesta dirigida específicamente a las autoridades de matriculación nacionales
- Estadísticas de EUCARIS

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo

El objetivo general de esta iniciativa es mejorar el funcionamiento del mercado único eliminando las barreras administrativas relacionadas con el procedimiento de nueva matriculación de vehículos de motor, que obstaculizan actualmente la libre circulación de estos vehículos.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión Europea

Los aspectos transfronterizos de la matriculación de coches siguen causando problemas en el mercado interior. Por ejemplo, desde 2000 ha habido diecisiete sentencias y resoluciones del Tribunal de Justicia acerca de los obstáculos a la libre circulación de mercancías, servicios y personas generados por cuestiones relacionadas con la matriculación de vehículos. Las diferencias existentes en las normas administrativas a nivel nacional con respecto a la nueva matriculación de vehículos de motor ya matriculados en otro Estado miembro se oponen a la libre circulación de estos vehículos dentro de la UE. Por tanto, la UE tiene derecho a actuar sobre la base del artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado único de vehículos de motor de segunda mano adquiridos en otro Estado miembro, en beneficio de los ciudadanos que trasladan su vehículo de motor a otro Estado miembro de residencia, de los que utilizan un vehículo de motor matriculado en el Estado miembro donde trabajan y de las empresas de alquiler de coches (y, en menor medida, las de arrendamiento financiero) que, debido a los requisitos de matriculación aplicables a ellas mismas o a sus clientes, encuentran barreras para el uso transfronterizo de estos vehículos. Sin embargo, para cumplir el principio de subsidiariedad, la presente propuesta no afecta ni a las nuevas matriculaciones ni al traslado de un vehículo de motor dentro del mismo Estado miembro.

1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

Además de incoar procedimientos de infracción, la Comisión ha publicado comunicaciones interpretativas que resumen la legislación de la UE sobre este asunto. No obstante, la legislación de la UE y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia a este respecto siguen evolucionando, de manera que la mayoría de las comunicaciones interpretativas sobre matriculación de coches quedan obsoletas con bastante rapidez, incluida la publicada en 2007. Además, una comunicación interpretativa no es vinculante y, hasta ahora, no ha servido de guía eficaz, ni tampoco para constreñir a los Estados miembros. Por otro lado, a pesar de que la Comisión ha publicado ya diversas comunicaciones interpretativas, no puede decirse que hayan reducido considerablemente el número de problemas. Las autoridades de matriculación nacionales conocen, o deberían conocer, la existencia de la última comunicación interpretativa, pero, en caso de conflicto entre esta y la normativa nacional, suelen aplicar la legislación nacional. No hay indicios de que los ciudadanos o las empresas conozcan la existencia de la comunicación, y no parece realista esperar que la comunicación —que resume los elementos principales de la legislación de la UE y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia— les resulte de mucha utilidad en caso de conflicto.

1.5.4. *Coherencia y posibles sinergias con otros instrumentos pertinentes*

Esta iniciativa es plenamente coherente con otros instrumentos pertinentes, en particular: la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos; la 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; la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad; la Decisión 2004/919/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativa a la lucha contra la delincuencia de dimensión transfronteriza relacionada con vehículos; la Decisión 2008/615/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza; y la Decisión 2008/616/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, relativa a la ejecución de la Decisión 2008/615/JAI sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza.

1.6. Duración e incidencia financiera

Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

Gestión centralizada directa a cargo de la Comisión

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones.

El artículo 13 de esta propuesta dispone la evaluación del presente Reglamento, de la que debe presentarse un informe al Parlamento Europeo y al Consejo cuatro años después de la entrada en vigor. La evaluación ha de servir para identificar los posibles problemas y deficiencias del Reglamento y podría ser el punto de partida de futuras acciones, incluida una posible propuesta de modificación del Reglamento, con vistas a una mayor simplificación para los ciudadanos y las empresas y a una mejor integración del mercado único de los vehículos de motor de segunda mano.

2.2. Sistema de gestión y de control

2.2.1. Riesgo(s) definido(s)

No se han detectado riesgos financieros.

2.2.2. Método(s) de control previsto(s)

Los métodos de control previstos están establecidos en el Reglamento financiero y el Reglamento (CE, Euratom) n° 2342/2002.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

La Comisión debe velar por la protección de los intereses financieros de la Unión mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilegales, la realización de controles efectivos y la recuperación de las cantidades abonadas indebidamente, así como, en el caso de que se constaten irregularidades, la aplicación de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasivas, de conformidad con lo dispuesto en los Reglamentos (CE, Euratom) n° 2988/95, (Euratom, CE) n° 2185/96 y (CE) n° 1073/1999.

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 de gasto 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 [Rúbrica]	CD / CND ⁽²⁶⁾	de países de la AELC ²⁷	de países candidatos ²⁸	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 18.1.a bis) del Reglamento financiero
1a. Competitividad para el crecimiento y el empleo	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ	NO	NO	NO

²⁶ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

²⁷ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

²⁸ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual:		Número	1a. Competitividad para el crecimiento y el empleo					
DG: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
• Créditos de operaciones			0	0	0	0	0	0
TOTAL de los créditos para la DG ENTR	Compromisos	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Pagos	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
Rúbrica del marco financiero plurianual:		5	«Gastos administrativos»					
DG ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
• Recursos humanos			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Otros gastos administrativos			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
TOTAL para la DG ENTR	Créditos		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = Total de los pagos)		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual	Compromisos		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
	Pagos		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones

La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.3.1. Resumen

La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual						
Recursos humanos	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Otros gastos administrativos	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Subtotal para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Al margen de la RÚBRICA 5²⁹ del marco financiero plurianual						
Recursos humanos	0	0	0	0	0	0
Otros gastos de carácter administrativo	0	0	0	0	0	0
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	0	0	0	0	0	0

TOTAL	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en valores enteros (o, a lo sumo, con un decimal)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Empleos de plantilla (funcionarios y agentes temporales)					
02 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	EJC = 1,5	EJC = 1,5	EJC = 1,5	EJC = 1,5	EJC = 1,5
XX 01 01 02 (Delegaciones)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (Investigación directa)	0	0	0	0	0
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa, EJC)³⁰					
XX 01 02 01 (AC, INT, ENCS de la «dotación global»)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL y ENCS en las delegaciones)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, INT, ENCS; investigación indirecta)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, INT, ENCS; investigación directa)	0	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)	0	0	0	0	0
TOTAL	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	EJC = 1,5	EJC = 1,5	EJC = 1,5	EJC = 1,5	EJC = 1,5

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará 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.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	Gestión de la ejecución del Reglamento, entre otras cosas elaborando los actos de ejecución y, posiblemente, los actos delegados, e iniciando la evaluación.
-----------------------------------	--

³⁰ AC = agente contractual; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JED = joven experto en delegación; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios.

³¹ Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.

3.2.5. *Contribución de terceros*

La propuesta no prevé la cofinanciación por terceros.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

La propuesta no tiene incidencia financiera en los ingresos.