



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 13.7.2012
SWD(2012) 207 final

PAQUETE SOBRE LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN *que acompaña al documento*

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se deroga la Directiva 2009/40/CE

y

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por el que se deroga la Directiva 2000/30/CE

y

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se deroga la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos

Resumen de la EVALUACIÓN DE IMPACTO

{COM(2012) 380 final}

{SWD(2012) 206 final}

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN
que acompaña al documento

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se deroga la Directiva 2009/40/CE

y

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por el que se deroga la Directiva 2000/30/CE

y

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se deroga la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos

Resumen de la EVALUACIÓN DE IMPACTO

1. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

La Directiva 2009/40/CE fija las normas mínimas que han de cumplir las inspecciones técnicas periódicas (ITP) de los vehículos de motor. El papel de las ITP es garantizar que los vehículos en servicio se cuiden e inspeccionen debidamente para que su rendimiento se siga ajustando a la homologación de tipo¹ a lo largo de toda su vida útil. La Directiva 2009/40/CE se complementa por la Directiva 2000/30/CE, que establece la obligación de controlar el estado de los vehículos comerciales desde el punto de vista técnico entre las inspecciones periódicas (inspecciones técnicas en carretera o ITC).

El 20 de julio de 2010 la Comisión adoptó unas orientaciones políticas sobre seguridad vial en las que anunció la armonización y fortalecimiento progresivo de la legislación de la UE en materia de inspecciones técnicas y de inspecciones técnicas en carretera; la inclusión de los vehículos de dos ruedas en las inspecciones; y la posible creación de una plataforma electrónica europea destinada a armonizar y promover el intercambio de datos sobre los vehículos.

La consulta de las partes interesadas y los análisis elaborados por la Comisión han permitido determinar un problema fundamental del actual sistema de las ITP en Europa: existen demasiados vehículos circulando con deficiencias técnicas. De hecho, los estudios realizados por el Reino Unido y Alemania indican que hasta un 10 % de los automóviles adolece, en cualquier momento dado, de deficiencias que no les permitirían pasar las pruebas de la ITP. Además, muchas de las deficiencias técnicas con implicaciones graves para la seguridad (a menudo en relación con componentes electrónicos tales como el ABS o el ESC) ni siquiera se controlan en las ITP, según sus normas actuales.

Las deficiencias técnicas contribuyen en gran medida a los accidentes: se estima que son responsables de un 6 % del total, lo que se traduce cada año en más de 2 000 víctimas

¹ La homologación de tipo se define en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos

mortales y en lesiones innumerables. Asimismo, las deficiencias técnicas incrementan las emisiones (p. ej., de CO, HC, NO y CO₂) en un promedio situado entre el 1,2 % y el 5,7 %, y hasta 20 veces tratándose de vehículos particulares.

Dos razones profundas explican este problema.

En primer lugar, el ámbito de aplicación de la legislación de la UE es demasiado limitado y el nivel de requisitos que establece es demasiado bajo. Un análisis comparativo de los sistemas nacionales de ITP vigentes hace pensar que los requisitos de la legislación de la UE son insuficientes para que los siete pilares de inspección técnica de la UE reduzcan las deficiencias a niveles sostenibles:

- no se inspeccionan suficientes elementos (en particular, los dispositivos electrónicos de seguridad no son rigurosamente inspeccionados);
- la tipología de las deficiencias está anticuada, y la evaluación no está armonizada;
- los equipos utilizados en las ITP no son suficientemente eficaces;
- las cualificaciones de los inspectores no están claramente determinadas;
- muchas categorías de vehículos no son inspeccionadas en absoluto (especialmente las motocicletas, que están implicadas en muchos accidentes);
- los vehículos no se inspeccionan con la frecuencia suficiente (en particular, los vehículos más antiguos y los comerciales, que provocan unos daños superiores al resto);
- los centros de inspección no están suficientemente supervisados en muchos Estados miembros.

En segundo lugar, no se lleva a cabo un intercambio de información acerca de los resultados entre los actores implicados, información que sería fundamental para la eficacia de la inspección. En particular:

- los datos necesarios para el control de los componentes electrónicos de seguridad no están a menudo disponibles;
- las lecturas del cuentakilómetros no se recogen de forma centralizada;
- los certificados de la ITP no están protegidos contra el fraude;
- los datos sobre los resultados de la ITP no están a disposición de las autoridades de control, tales como la policía o las autoridades encargadas de las matriculaciones.

Evolución del problema (escenario de referencia)

Los fallos que parecen constituir el centro del problema son de carácter *reglamentario*. Los Países Bajos y el Reino Unido han estado estudiando posibilidades de *reducción* de la frecuencia de las ITP con el fin de ahorrar costes a los propietarios de los vehículos; ello refleja las modestas perspectivas de cambio que son de prever en los Estados miembros. Por parte de la UE, los anexos técnicos de la Directiva 2009/40/CE se seguirán actualizando regularmente para dar cuenta de los avances tecnológicos, como se ha venido haciendo hasta

ahora². Pero dado que la Directiva solo permite actualizar la lista de comprobaciones y los métodos utilizados para ello mediante procedimiento de comitología, en el escenario de referencia no cabe esperar que se produzcan modificaciones en el ámbito de aplicación, ni en la frecuencia de las pruebas, ni en el sistema de intercambio de datos.

Las proyecciones disponibles concuerdan en que la flota de vehículos de Europa va a aumentar. La Comisión considera que, si no se producen cambios, el número de turismos aumentará de 220,2 millones en 2005 a 307,1 millones en 2050³. En principio, una mayor flota lleva consigo un aumento del peligro de accidentes.

Al mismo tiempo, se espera que las ambiciosas políticas anunciadas en las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2010-2020 contribuyan a aumentar la seguridad vial. Las mayores esperanzas descansan en el desarrollo y despliegue de los sistemas de transporte inteligente (STI) y las tecnologías y herramientas omnipresentes. Por otra parte, esto último aumentará la complejidad del equipo electrónico de a bordo, algo difícil de someter a controles en las condiciones actuales, dado que los datos técnicos de los fabricantes no están disponibles de una forma operativa. En conjunto se espera que se mantenga la tendencia a la baja del número de accidentes mortales⁴, pero es probable que la proporción de accidentes causados por deficiencias técnicas aumente con respecto al actual 6 %.

Por lo que se refiere al medio ambiente, las emisiones contaminantes se reducirán drásticamente a medida que se desguazan los vehículos de las categorías Euro más antiguas y se sustituyen por nuevos vehículos con un nivel de emisiones cero. Se da la circunstancia de que la incidencia de las mayores fuentes de contaminación en la calidad del aire (debido a deficiencias técnicas) se hará proporcionalmente más importante.

2. ANÁLISIS DE LA SUBSIDIARIEDAD

El derecho a intervenir a nivel de la UE en el ámbito de los transportes queda establecido en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Concretamente, el artículo 91 del Tratado impone al legislador la obligación de establecer medidas de mejora de la seguridad vial.

El transporte por carretera –el particular, el de pasajeros y, sobre todo, el comercial– tiene una fuerte dimensión transfronteriza. Esto es especialmente importante a la hora de hacer cumplir la normativa, porque el éxito depende de que exista un flujo ininterrumpido de información entre las distintas autoridades de Estados miembros diferentes sobre el estado técnico de los vehículos, el historial de conformidad y la detección de fraudes. Del mismo modo, la fabricación de vehículos es de nivel mundial, por lo que las medidas referentes al suministro de datos por los fabricantes a efectos de las ITP deben adoptarse al nivel más alto posible.

Con arreglo a las normas actuales, los Estados miembros cuentan con un amplio margen de flexibilidad a la hora de aplicar las Directivas; pueden, por ejemplo, establecer normas más estrictas en materia de ITP. La experiencia demuestra que esta posibilidad no ha sido aprovechada por todos los Estados miembros, lo que ha dado lugar a una gran diversidad de niveles de inspección en todo el continente. Esta tendencia solo podrá invertirse mediante una actuación concertada a nivel de la UE.

² La última modificación fue la Directiva 2010/48/UE.

³ Primes-Tremove, escenario de referencia.

⁴ El objetivo fijado para los próximos diez años en las orientaciones políticas sobre seguridad vial es reducir el número de víctimas mortales anuales en un 50 %.

Para evitar caer en la trampa de estudiar únicamente soluciones de carácter legislativo, la Comisión analizó también los efectos que tendría una intervención basada exclusivamente en «legislaciones indicativas» o en una combinación de legislación indicativa y tradicional.

La Comisión considera que algunos aspectos de la revisión del sistema de inspección técnica deben dejarse al arbitrio de los Estados miembros, que pueden alcanzar los objetivos de manera más eficaz, especialmente en lo que se refiere a la organización de inspecciones técnicas en carretera, la formación de los inspectores y la ejecución de las actividades de supervisión.

3. OBJETIVOS DE LA INICIATIVA DE LA UE

Los objetivos generales de la presente iniciativa son los siguientes:

1. contribuir a la consecución del objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea entre 2010 y 2020 y de llevarlo a cero para 2050 a través de medidas destinadas a aumentar la calidad y la coordinación de las ITP y de los sistemas de inspección en carretera, y
2. contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos procedentes del transporte por carretera a través de medidas destinadas a detectar más eficazmente y retirar de la circulación los vehículos que contaminen excesivamente a causa de deficiencias técnicas.

Estos objetivos generales pueden traducirse en dos objetivos más específicos:

- aumentar el ámbito de aplicación y el nivel de exigencia de las inspecciones técnicas y de los controles en carretera en toda la Unión Europea;
- crear un marco apropiado que permita un flujo continuo de información entre los agentes y los Estados miembros implicados en la ejecución de los resultados de las ITP.

Hay dos objetivos operativos que deben lograrse tres años después de la fecha de entrada en vigor de todos los elementos de la nueva legislación (incluida la puesta en marcha del sistema de intercambio de datos):

- reducir el número de víctimas mortales causadas por deficiencias técnicas en, si fuera posible, unos 1 100 casos anuales, cifra considerada como el máximo potencial; y
- avanzar hacia la eliminación de los vehículos de mayor emisión bruta de la flota en uso.

4. OPCIONES DE ACTUACIÓN

Se ha estudiado una serie de opciones de actuación: un situación de *statu quo*, sin cambios (opción 0); la interrupción de la intervención de la UE; la legislación indicativa (opción 1); la legislación tradicional (opción 2); una combinación de legislación indicativa y tradicional (opción 3). El abandono de la intervención de la UE se descartó en una fase temprana por no contribuir a la realización de los objetivos y no ser coherente con las estrategias de la UE en curso.

La opción de actuación 1 supone un mayor uso de la evaluación *inter pares* y del control por la Comisión, así como la exploración de unos niveles óptimos de inversión en ITP e inspecciones en carretera y el análisis de la posibilidad de establecer, en colaboración con los Estados miembros, sistemas de inspección basados en el riesgo. Esta opción incluiría también la realización de un estudio en materia de ejecución de las responsabilidades legales de las personas que no presentan sus vehículos a la ITP. Entre las medidas que podrían aplicarse están las campañas de sensibilización centradas en los propietarios de vehículos; una mejora de las inspecciones y comprobaciones en carretera y la supervisión a cargo de los Estados miembros. Por último, esta opción incluiría recomendaciones de medidas voluntarias dirigidas a los fabricantes de vehículos.

Las opciones de actuación 2 y 3 se dividieron en tres subopciones progresivas que iban de A a C, es decir, desde unas normas mínimas de la UE moderadas a otras más exigentes, tanto en ITP como en ITC. Las tres subopciones se han analizado por separado.

La opción 2A amplía la ejecución de ITC más allá de control de emisiones y frenos; se establecen unos requisitos detallados para el equipo utilizado en las ITP; establece la obligación de que los ministerios responsables efectúen inspecciones regulares en centros de ITP; incluye, entre los vehículos inspeccionados en la ITP, las motocicletas (L_{3,4,5,7}) y los remolques ligeros (O₂); adelanta la fecha de la primera ITP obligatoria desde el cuarto año después de la matriculación al tercero; y establece unos requisitos de formación regular para los inspectores, tanto de ITP como de ITC.

La opción 2B establece, además de los elementos expuestos de la opción 2A, unas normas más estrictas para la inspección de los equipos de los centros de ITP (incluida la comprobación de los componentes electrónicos de seguridad) y de ITC (control de un 15 % de los vehículos en inspecciones en carretera con unidades móviles); se eleva el tiempo dedicado a la formación específica de los inspectores (ITP y ITC) hasta 4 días al año; se incluyen los ciclomotores (L_{1,2,6}) entre los vehículos sometidos a ITP y las furgonetas (N₁) y pequeños remolques de utilización comercial (O_{1,2}) entre los sometidos a ITC; se aumenta la frecuencia de inspección de los vehículos pequeños más antiguos (un año en vez de dos en el caso de M₁N₁O_{1,2}L_{3,4,5,7}); se establece un límite mínimo del 10 % de vehículos de uso comercial inspeccionado en ITC; y se aumenta el nivel de la supervisión de los centros de ITP.

La opción 2C, además de lo indicado en la opción 2B, introduce la realización de pruebas de emisión ITC en todas las categorías de vehículos mediante detección remota, planteándose como objetivo un 15 % de los vehículos; hace extensiva la ITC a todas las categorías de vehículos; y aumenta la frecuencia de las comprobaciones de los vehículos ligeros (M₁N₁O_{1,2}L_{3,4,5,7}) a un año a partir del momento de su matriculación, y la de los vehículos más pesados (M_{2,3}N_{2,3}O_{3,4}) a seis meses, en vez de un año.

También se han propuesto tres soluciones técnicas para garantizar el intercambio desde y hacia las ITP: base de datos centralizada; centro de información definido de forma centralizada y encargado de reproducir sistemáticamente todos los datos para cada Estado miembro; y centros de información definidos de forma centralizada pero gestionados a nivel regional, con un contenido de información local únicamente. Un análisis preliminar indicó que, dados los requisitos específicos que se han de cumplir en el contexto de la ITP, las dos primeras soluciones serían demasiado costosas y subóptimas desde un punto de vista operativo. Por esta razón, solo se consideró e incorporó a las opciones de actuación 2A-C y 3A-C la tercera solución.

Cuadro 1: Cuadro recapitulativo de las opciones de actuación

<i>Normas mínimas de la UE para ITP e ITC</i>		<i>Intercambio de datos</i>
<i>Opción 0</i>	<i>Sin cambios</i>	
<i>Opción 1</i>	<i>Legislación indicativa</i>	
<i>Opción 2</i>	<i>Intervención legislativa</i>	
<i>Opción 2A</i>	Aumento moderado de las normas mínimas de la ITP y la ITC	
<i>Opción 2B</i>	Aumento mayor de las normas mínimas de la ITP y la ITC	Plataforma de intercambio de datos
<i>Opción 2C</i>	Aumento máximo de las normas mínimas de la ITP y la ITC	
<i>Opción 3</i>	<i>Legislación indicativa + legislación tradicional</i>	
<i>Opción 3A</i>	Opción 2a + Opción 1	
<i>Opción 3B</i>	Opción 2B + Opción 1	Opción 2 + Opción 1
<i>Opción 3C</i>	Opción 2C + Opción 1	

5. EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES

El análisis de repercusiones sigue la lógica de un análisis parcial de costes y beneficios. Las principales repercusiones económicas, sociales y ambientales se clasifican según si se traducen en costes o beneficios. Hay que señalar que lo que supone un coste para un grupo puede ser un beneficio para otro: por ejemplo, unos costes de ITP adicionales para los propietarios de los vehículos constituyen beneficios para los talleres. Por lo tanto, el análisis que figura a continuación se centra ante todo en lo que pueden considerarse costes y beneficios desde el punto de vista *social*. Al final de la sección se exponen las repercusiones que afectan a determinados grupos de partes interesadas, p. ej. las PYME, los ciudadanos y las administraciones públicas.

Todos los costes se presentan de forma cuantificada económicamente. En el lado de los beneficios se han cuantificado las repercusiones relativas a la seguridad vial y el medio ambiente, así como beneficios tales como la creación de empleo. Sin embargo, algunos importantes beneficios no pueden cuantificarse y se presentan en términos cualitativos.

Los costes son ante todo los derivados de:

- equipos y personal adicionales en los centros de ITP, que corren a cargo de los talleres, en su mayoría PYME;
- inspecciones más frecuentes en una gama más amplia de vehículos, sufragados por los propietarios de los vehículos;
- supervisión de talleres y constitución del sistema de intercambio de datos, soportados por las autoridades públicas.

Los beneficios son ante todo los derivados de:

- un aumento de la seguridad vial (casi la totalidad de beneficios de cada opción y subopción);
- reducción del impacto medioambiental;
- creación de empleo;
- disponibilidad de mejores estadísticas para la formulación de políticas y mejor funcionamiento del mercado interior.

El cuadro que figura a continuación presenta un resumen de los costes y beneficios de cada opción.

Cuadro 2: Costes y beneficios de las diferentes opciones

Opción	Coste (millones €)	Cuantificación de beneficios (millones €)	Cuantificación de la relación coste/beneficio	Otros beneficios
Op.1	0,28: desglosado así: 0,2: campañas de comunicación 0,08: Evaluación <i>inter pares</i>	184 (ante todo por aumento seguridad vial)	656:1	Aumento del ámbito de aplicación y del nivel de las ITP e ITC como resultado de evaluaciones <i>inter pares</i> y controles adicionales y de la exploración de niveles óptimos de inversión en ITP e ITC.
Op. 2A	459,5: desglosado así: 125: mayor frecuencia de las inspecciones 150: más categorías de vehículos comprobados 95: mayor necesidad de personal	1.622 (ante todo por aumento seguridad vial)	3,53:1	- creación de 1 450 puestos de trabajo adicionales; - aumento de deficiencias detectadas gracias a la mayor formación de los inspectores y la supervisión de los centros de ITP; - mayor detección de infractores graves en ITC gracias a inspecciones más precisas; - mejor aplicación de los resultados de las ITP por parte de las autoridades gracias al intercambio de datos; - mejor formulación de políticas y mercado de automóviles de ocasión más fiable gracias al intercambio de datos.
Op. 2B	3.347: desglosado así: 1.681: mayor frecuencia de las	5.623 (ante todo por aumento	1,68:1	Los beneficios de op. 2A, más: - creación de 12 000 puestos de trabajo adicionales;

	inspecciones de vehículos comprobados	seguridad vial)			- aumento de deficiencias detectadas en ITC gracias a un mayor ámbito de aplicación (objetivos de comprobación; categorías de vehículos controlados);
	273: mayor necesidad de personal				- nuevo incremento de deficiencias detectadas gracias a una mayor formación de los inspectores.
Op. 2C	9.227: desglosado así:	7.027	0,76:1		Los beneficios de op. 2B, más:
	8.541: mayor frecuencia de las inspecciones	(ante todo por aumento seguridad vial)			- creación de 34 260 puestos de trabajo adicionales.
	281: más categorías de vehículos comprobados				
	273: mayor necesidad de personal				
Op. 3A	460: desglosado así:	1.806	3,93:1		Los beneficios de la op. 1, más los de la op. 2A
	125: mayor frecuencia de las inspecciones	(ante todo por aumento seguridad vial)			
	150: más categorías de vehículos comprobados				
	95: mayor necesidad de personal				
Op. 3B	3.347: desglosado así:	5.807	1,73:1		Los beneficios de la op. 1, más los de la op. 2B
	1.681: mayor frecuencia de las inspecciones	(ante todo por aumento seguridad vial)			
	273: más categorías de vehículos comprobados				
	263: mayor necesidad de personal				

Op. 3C	9.227: desglosado así:	7.211	0,78:1	Los beneficios de la op. 1, más los de la op. 2C
	8.541: frecuencia de inspecciones	mayor de las	(ante todo por aumento seguridad vial)	
	281: más categorías de vehículos comprobados			
	273: necesidad personal	mayor de		

6. COMPARACIÓN DE LAS OPCIONES

La opción de intervención 1 permite alcanzar objetivos poco ambiciosos (consiguiendo un aumento modesto de la seguridad vial y la protección del medio ambiente a un precio muy bajo). Pero con ello se está muy lejos de explotar todo el potencial con que el sistema de inspección técnica puede contribuir al aumento de la seguridad vial, que puede estimarse, según diferentes estudios, en un ahorro de entre 900 y 1 100 muertes al año. Los instrumentos que figuran en la opción política 2A son mucho más eficaces, ya que contribuirían a evitar 749 muertes anuales. Una vez computado el posible margen de error en la estimación de los impactos, la opción de intervención 2B permitiría probablemente desplegar todo el potencial de los sistemas de inspección técnica a la hora de evitar accidentes, lesiones y víctimas mortales. La opción 2C va más allá de lo que puede considerarse el potencial «normal», con un ahorro de 1 441 víctimas mortales, lo que explica su coste prohibitivo.

A la luz de las consideraciones anteriores, y teniendo en cuenta los objetivos generales de la seguridad vial, pueden extraerse las conclusiones siguientes:

- la opción de intervención 1 es muy rentable, pero no contribuye suficientemente a los objetivos de la UE en materia de seguridad vial y medio ambiente;
- la opción de intervención 2A tiene una buena relación coste/eficacia y permite aumentar considerablemente la seguridad vial y la protección del medio ambiente, pero está por debajo de lo que normalmente se considera un potencial adecuado;
- la opción de intervención 2B permite explotar adecuadamente el potencial que la inspección técnica puede ofrecer a la seguridad vial y la protección del medio ambiente, y pese a ello arroja aún un índice positivo de rentabilidad;
- la opción de intervención 2C permite alcanzar unos resultados ligeramente mejores que la opción 2B, pero a un coste muy superior (la relación costes/beneficios es inferior a 1).
- La opción de intervención 3 combina, en todas sus versiones, las ventajas de rentabilidad en el coste de la opción 1 con la eficacia de la opción 2.

La opción 3B se considera, por lo tanto, la opción preferida. Los cálculos que justifican esta elección son relativamente sólidos, según los criterios que se derivan de los resultados del análisis de sensibilidad.

7. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

En el plazo de cinco años a partir de la entrada en vigor de todos los elementos de la nueva legislación (incluido el establecimiento del sistema de intercambio de datos), la Comisión informará al Consejo y al Parlamento acerca de la eficacia de las medidas a la hora de alcanzar los objetivos fijados. En particular, y de conformidad con los objetivos operativos, la Comisión encargará un estudio científico para estimar si el número y proporción de accidentes, lesiones, muertes y emisiones atribuidas a deficiencias técnicas han disminuido y en qué medida.

La Comisión utilizará los resultados procedentes de los sistemas nacionales de calificación del riesgo de las empresas de transporte por carretera para la supervisión de la conformidad de los vehículos comerciales con los requisitos de inspección técnica, así como de su impacto en el número y proporción de accidentes relacionados con esta categoría de vehículos.

La Comisión utilizará el potencial sinérgico derivado de la revisión de la legislación sobre homologación de motocicletas⁵. Este nuevo Reglamento de homologación de los vehículos de motor de dos y tres ruedas establece requisitos para las medidas contra la manipulación. La aplicación de estas medidas, tal como se indica en el informe sobre la evaluación de impacto, estarán sujetas a inspección técnica (ITP e ITC) y, junto con los elementos relativos a la vigilancia del mercado, constituirá un factor de seguimiento.

Se obtendrán otras sinergias utilizables en el seguimiento y la evaluación derivadas de la iniciativa legislativa, cuya preparación ha comenzado recientemente, sobre nuevas matriculaciones⁶. La disponibilidad de datos, que constituye uno de los principales problemas de las nuevas matriculaciones, se resolverán gracias a la plataforma administrativa para los vehículos, que permitirá comprender las funcionalidades del intercambio de información dentro de la UE y llevar un seguimiento en tiempo real del sistema.

La Comisión aprovechará también el actual sistema de elaboración de informes en el contexto de las inspecciones técnicas en carretera, tal como se requiere en el artículo 6 de la Directiva 2000/30/CE, relativa a las inspecciones técnicas en carretera, para comprobar que los Estados miembros realicen el número requerido de inspecciones de vehículos comerciales. Estos informes contribuirán también a llevar un seguimiento de los cambios en la aparición de deficiencias como consecuencia de las mejoras en el sistema de ITP.

⁵ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación y a la vigilancia del mercado de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, COM(2010) 542 final.

⁶ Matriculación de vehículos de motor anteriormente matriculados en otro Estado miembro http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf.