

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 127



Edición
en lengua española

Legislación

57° año
29 de abril de 2014

Sumario

I Actos legislativos

DIRECTIVAS

- ★ **Directiva 2014/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de fabricación, presentación y venta de los productos del tabaco y los productos relacionados y por la que se deroga la Directiva 2001/37/CE ⁽¹⁾** 1
- ★ **Directiva 2014/42/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, sobre el embargo y el decomiso de los instrumentos y del producto del delito en la Unión Europea** 39
- ★ **Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE ⁽¹⁾** 51
- ★ **Directiva 2014/46/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos** 129
- ★ **Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE ⁽¹⁾** 134

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

I

(Actos legislativos)

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2014/40/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 3 de abril de 2014

relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de fabricación, presentación y venta de los productos del tabaco y los productos relacionados y por la que se deroga la Directiva 2001/37/CE

(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 53, apartado 1, y sus artículos 62 y 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2001/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ establece normas a escala de la Unión en relación con los productos del tabaco. A fin de reflejar los avances científicos y la evolución del mercado y el marco internacional, son necesarios cambios sustanciales en la citada Directiva y, por consiguiente, debe derogarse y ser sustituida por una nueva Directiva.
- (2) En sus informes de 2005 y 2007 sobre la aplicación de la Directiva 2001/37/CE, la Comisión especificó los ámbitos en los que se consideraba útil llevar a cabo nuevas acciones para el buen funcionamiento del mercado interior. En 2008 y 2010, el Comité Científico de los Riesgos Sanitarios Emergentes y Recientemente Identificados (CCRSERI) facilitó asesoramiento científico a la Comisión sobre los productos del tabaco sin humo y los aditivos del tabaco. En 2010 tuvo lugar una amplia consulta a las partes interesadas, seguida de consultas específicas a las partes interesadas y acompañada de estudios realizados por consultores externos. Se consultó a los Estados miembros durante todo el proceso. El Parlamento Europeo y el Consejo instaron repetidamente a la Comisión a revisar y actualizar la Directiva 2001/37/CE.
- (3) En determinados ámbitos a los que se aplica la Directiva 2001/37/CE, los Estados miembros encuentran impedimentos, de hecho o de Derecho, para adaptar eficazmente su legislación a los nuevos avances. Así ocurre, en particular, por lo que respecta a las normas de etiquetado, que no han permitido a los Estados miembros incrementar las dimensiones de las advertencias sanitarias, modificar su posición en las unidades de envasado o sustituir las advertencias que induzcan a error relativas a los niveles de emisiones de alquitrán, nicotina o monóxido de carbono (ANCO).

⁽¹⁾ DO C 327 de 12.11.2013, p. 65.

⁽²⁾ DO C 280 de 27.9.2013, p. 57.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 26 de febrero de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 14 de marzo de 2014.

⁽⁴⁾ Directiva 2001/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2001, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de fabricación, presentación y venta de los productos del tabaco (DO L 194 de 18.7.2001, p. 26).

- (4) En otros ámbitos siguen existiendo disparidades sustanciales entre las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de fabricación, presentación y venta de los productos del tabaco, que constituyen obstáculos al buen funcionamiento del mercado interior. Se prevé que estas discrepancias aumenten a raíz de los avances científicos y la evolución del mercado y el marco internacional. Esta consideración se aplica asimismo a los cigarrillos electrónicos y sus envases de recarga para cigarrillos electrónicos (en lo sucesivo, «envases de recarga»), los productos a base de hierbas para fumar, los ingredientes y las emisiones de productos del tabaco, determinados aspectos del etiquetado y el envasado y la venta transfronteriza a distancia de productos del tabaco.
- (5) Deben eliminarse esos obstáculos y, a tal fin, deben aproximarse más las normas en materia de fabricación, presentación y venta de los productos del tabaco y los productos relacionados.
- (6) Debido a las dimensiones del mercado interior de productos del tabaco y los productos relacionados, la creciente tendencia que muestran los fabricantes de productos del tabaco a concentrar la producción de toda la Unión en un reducido número de centros de producción en la Unión, así como el importante comercio transfronterizo de productos del tabaco y productos relacionados resultante, es preciso adoptar un acto legislativo más enérgico a escala de la Unión en lugar de nacional a fin de lograr un buen funcionamiento del mercado interior.
- (7) La acción legislativa a escala de la Unión también es necesaria para aplicar el Convenio marco de la OMS para el control del tabaco («CMCT») de mayo de 2003, del que tanto la Unión como sus Estados miembros son parte y están obligados a cumplir sus disposiciones. Las disposiciones del CMCT sobre reglamentación del contenido de los productos de tabaco, reglamentación de la divulgación de información sobre los productos de tabaco, empaquetado y etiquetado de los productos de tabaco, publicidad, promoción y patrocinio del tabaco, y comercio ilícito de productos de tabaco son particularmente relevantes. Las Partes del CMCT, incluidas la Unión y sus Estados miembros, adoptaron por consenso una serie de directrices en varias conferencias para la aplicación de las disposiciones del CMCT.
- (8) De conformidad con el artículo 114, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), en las propuestas legislativas procede basarse en un nivel de protección de la salud elevado, teniendo en cuenta especialmente cualquier novedad basada en hechos científicos. Los productos del tabaco no son una mercancía ordinaria, y habida cuenta de que sus efectos son especialmente nocivos para la salud, la protección de la misma debe ser objeto de una atención prioritaria, especialmente con objeto de reducir el predominio del tabaquismo entre los jóvenes.
- (9) Es necesario establecer una serie de nuevas definiciones para garantizar que la presente Directiva se aplique por los Estados miembros de un modo uniforme. Cuando se aplican varias obligaciones impuestas por la presente Directiva a diferentes categorías de productos y el producto de que se trate pueda incluirse en más de una de esas categorías (por ejemplo, tabaco de pipa, tabaco para liar), procede aplicar obligaciones más estrictas.
- (10) La Directiva 2001/37/CE estableció unos límites máximos para las emisiones de alquitrán, nicotina y monóxido de carbono de los cigarrillos que también deberían ser aplicables a los cigarrillos exportados desde la Unión. Dichos límites máximos y enfoque siguen siendo válidos.
- (11) Para la medición de las emisiones de alquitrán, nicotina y monóxido de carbono de los cigarrillos (en lo sucesivo, «los niveles de emisiones»), es preciso hacer referencia a las correspondientes normas ISO reconocidas a escala internacional. Se debe proteger el proceso de verificación de la influencia de la industria del tabaco utilizando laboratorios independientes, en particular laboratorios estatales. Los Estados miembros deben poder utilizar laboratorios situados en otros Estados miembros de la Unión. No existen normas acordadas internacionalmente ni ensayos para cuantificar los niveles máximos por lo que se refiere a otras emisiones de los productos del tabaco. Deben alentarse los esfuerzos que se están realizando a escala internacional para desarrollar dichas normas o ensayos.
- (12) Por lo que respecta al establecimiento de niveles máximos de emisiones, podría resultar necesario y adecuado en un futuro reducir los niveles de emisiones de alquitrán, nicotina y monóxido de carbono o fijar niveles máximos para otras emisiones de los productos del tabaco, habida cuenta de su toxicidad o de la adicción que provocan.

- (13) Con objeto de desempeñar su labor normativa, los Estados miembros y la Comisión precisan una información exhaustiva sobre los ingredientes y las emisiones de los productos del tabaco a fin de evaluar el atractivo, el poder adictivo y la toxicidad de los productos del tabaco, así como los riesgos sanitarios asociados al consumo de estos productos. A tal efecto, deben reforzarse las obligaciones de notificación existentes relativas a los ingredientes y las emisiones. Deben establecerse obligaciones de notificación reforzadas respecto de los aditivos que figuren en una lista prioritaria, con objeto de evaluar, entre otros aspectos, su toxicidad, poder adictivo y propiedades carcinógenas, mutágenas o tóxicas para la reproducción (en lo sucesivo, «propiedades CMR»), también en estado de combustión. Debería limitarse en la medida de lo posible la carga que esas obligaciones de notificación suponen para las pymes. Dichas obligaciones de notificación son coherentes con la obligación que tiene la Unión de garantizar un nivel elevado de protección de la salud humana.
- (14) El uso actual de distintos formatos para presentar la información dificulta el cumplimiento de las obligaciones de notificación por parte de los fabricantes y los importadores. Además, resulta laborioso para los Estados miembros y la Comisión comparar y analizar la información recibida y extraer conclusiones de la misma. Por lo tanto, debe establecerse un formato común obligatorio para la notificación de los ingredientes y las emisiones. Se debe garantizar a la población la máxima transparencia de la información sobre los productos, velando al mismo tiempo por que se tomen en cuenta de manera adecuada los secretos comerciales de los fabricantes de productos del tabaco. Se deben tener en cuenta los sistemas existentes de notificación de los ingredientes.
- (15) La falta de un enfoque armonizado en la regulación de los ingredientes de los productos del tabaco afecta al buen funcionamiento del mercado interior y tiene repercusiones negativas para la libre circulación de mercancías en la Unión. Algunos Estados miembros han adoptado legislación o han celebrado acuerdos vinculantes con la industria a fin de permitir o de prohibir determinados ingredientes. Como consecuencia, algunos ingredientes están regulados en determinados Estados miembros, pero no en otros. Además, los Estados miembros adoptan planteamientos distintos por lo que respecta a los aditivos integrados en el filtro de los cigarrillos, así como a los utilizados para colorear el humo del tabaco. Sin armonización, se prevé que aumenten los obstáculos al buen funcionamiento del mercado interior durante los próximos años, habida cuenta de la aplicación del CMCT y sus correspondientes directrices en la Unión y a la luz de la experiencia adquirida en otros territorios fuera de la Unión. Las directrices del CMCT relativas a la regulación del contenido de los productos del tabaco y la divulgación de información sobre los productos de tabaco piden en particular que se eliminen los ingredientes utilizados para incrementar la palatabilidad, dar la impresión de que los productos del tabaco reportan beneficios para la salud o están asociados a la energía y la vitalidad, o que tienen propiedades colorantes.
- (16) La probabilidad de que haya una legislación divergente se incrementa con la preocupación sobre los productos del tabaco que tienen un aroma característico distinto del tabaco, que puede facilitar la iniciación al consumo de tabaco o incidir en las pautas del consumo. Deben evitarse las medidas que introducen diferencias injustificadas en el trato otorgado a los distintos tipos de cigarrillos con aromas característicos. Sin embargo, los productos con aromas característicos con un volumen de ventas superior deben desaparecer gradualmente a lo largo de un amplio período a fin de que los consumidores tengan tiempo suficiente para cambiar a otros productos.
- (17) La prohibición relativa a los productos del tabaco con aromas característicos no excluye el uso de aditivos individuales, sino que obliga a los fabricantes a reducir el aditivo o la combinación de aditivos de forma que estos no den lugar a un aroma característico. Debe permitirse el uso de los aditivos necesarios para la fabricación de los productos del tabaco, por ejemplo el azúcar, para sustituir al azúcar que se pierde durante el proceso de curado, siempre que no den lugar a un aroma característico o aumenten el poder adictivo, la toxicidad o las propiedades CMR del producto. Debe recurrirse a un grupo consultivo europeo independiente para que asesore en la toma de decisiones. La aplicación de la presente Directiva no debe suscitar distinciones entre diferentes variedades de tabaco ni debe impedir la diferenciación del producto.
- (18) Determinados aditivos tienen como objetivo dar la impresión de que los productos del tabaco aportan beneficios para la salud, presentan riesgos reducidos para la salud o aumentan la agudeza mental y el rendimiento físico. Dichos aditivos, así como los aditivos que tienen propiedades CMR en su estado previo a la combustión, deben prohibirse a fin de garantizar una normativa uniforme a través de la Unión y un nivel elevado de protección de la salud humana. También deben prohibirse los ingredientes que aumenten la adicción y la toxicidad.

- (19) Habida cuenta de que la Directiva se centra en los jóvenes, los productos del tabaco distintos de los cigarrillos y el tabaco para liar, deben estar exentos del cumplimiento de determinados requisitos aplicables a los ingredientes siempre que no cambien significativamente las circunstancias en términos de volúmenes de venta o pautas de consumo de los jóvenes.
- (20) Habida cuenta de la prohibición general de la venta de tabaco de uso oral en la Unión, la responsabilidad de regular los ingredientes del tabaco de uso oral, que requiere un profundo conocimiento de las características específicas y de las pautas de consumo de dicho producto, debe seguir correspondiendo, de conformidad con el principio de subsidiariedad, a Suecia, donde está permitida la venta de este producto, conforme a lo dispuesto en el artículo 151 del Acta de Adhesión de Austria, Finlandia y Suecia.
- (21) En consonancia con la finalidad de la presente Directiva, que consiste en facilitar el buen funcionamiento del mercado interior para el tabaco y los productos relacionados, sobre la base de un nivel elevado de protección de la salud, especialmente de los jóvenes, y de acuerdo con la Recomendación 2003/54/CE del Consejo ⁽¹⁾, debe alentarse a los Estados miembros a impedir la venta de tales productos a niños y adolescentes, mediante la adopción de las disposiciones adecuadas que establezcan y obliguen a cumplir límites de edad.
- (22) Todavía existen divergencias en las disposiciones nacionales por lo que respecta al etiquetado de los productos del tabaco, en particular en relación con el uso de advertencias sanitarias combinadas que constan de una ilustración y un texto, información sobre servicios para el abandono del tabaquismo y elementos de publicidad en el interior y el exterior de las unidades de envasado.
- (23) Estas disparidades podrían constituir trabas a los intercambios comerciales e impedir el buen funcionamiento del mercado interior de los productos del tabaco y, por consiguiente, deberían ser eliminadas. Además, es posible que los consumidores de algunos Estados miembros estén mejor informados que los de otros sobre los riesgos para la salud que comportan los productos del tabaco. Si no se toman medidas a escala de la Unión, es probable que las diferencias existentes aumenten en los próximos años.
- (24) La adaptación de la normativa de etiquetado también es necesaria para ajustar la normativa que se aplica a escala de la Unión a los avances en el ámbito internacional. Por ejemplo, las directrices del CMCT sobre empaquetado y etiquetado de los productos del tabaco prevén grandes advertencias gráficas en las dos zonas de visualización principales, información obligatoria sobre el abandono del tabaco y normas estrictas en relación con la información engañosa. Las disposiciones relativas a la información engañosa complementarán la prohibición general de prácticas comerciales engañosas de las empresas en sus relaciones con los consumidores establecida en la Directiva 2005/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

Los Estados miembros que utilizan timbres fiscales o marcas de identificación nacionales utilizadas con fines tributarios podrán en algunos casos tener que disponer que esos timbres o marcas se reubiquen con el fin de permitir que las advertencias sanitarias combinadas figuren en la parte superior de las zonas de visualización principales, conforme a la presente Directiva y las directrices del CMCT. Deben establecerse disposiciones transitorias para permitir a todos los Estados miembros mantener sus timbres fiscales o marcas de identificación nacionales utilizados con fines tributarios en la parte superior de las unidades de envasado durante un determinado período después de la transposición de la presente Directiva.

- (25) Además, las disposiciones de etiquetado deben adaptarse a los nuevos conocimientos científicos. Por ejemplo, se ha puesto de manifiesto que la indicación relativa a los niveles de emisiones de alquitrán, nicotina y monóxido de carbono en los paquetes de cigarrillos induce a error, puesto que induce a los consumidores a pensar que determinados cigarrillos son menos nocivos que otros. También parece derivarse de los datos disponibles que las advertencias sanitarias de gran tamaño que combinan una advertencia general y la correspondiente fotografía en color son más eficaces que las advertencias que solo contienen texto. Por consiguiente, las advertencias sanitarias combinadas deben ser obligatorias en toda la Unión y cubrir partes significativas y visibles de la superficie de la unidad de envasado. Deberían establecerse dimensiones mínimas para todas las advertencias sanitarias a fin de asegurarse de su visibilidad y su eficacia.

⁽¹⁾ Recomendación 2003/54/CE del Consejo, de 2 de diciembre de 2002, relativa a la prevención del tabaquismo y a una serie de iniciativas destinadas a mejorar la lucha contra el tabaco (DO L 22 de 25.1.2003, p. 31).

⁽²⁾ Directiva 2005/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores en el mercado interior, que modifica la Directiva 84/450/CEE del Consejo, las Directivas 97/7/CE, 98/27/CE y 2002/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n° 2006/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo («Directiva sobre las prácticas comerciales desleales») (DO L 149 de 11.6.2005, p. 22).

- (26) Se debe poder seguir eximiendo de determinados requisitos de etiquetado a los productos del tabaco para fumar distintos de los cigarrillos y los productos del tabaco para liar, consumidos principalmente por consumidores de más edad y pequeños grupos de población, siempre que no cambien sustancialmente las circunstancias en términos de volúmenes de venta o pautas de consumo de los jóvenes. El etiquetado de estos otros productos del tabaco debe ajustarse a normas específicas. Debe garantizarse la visibilidad de las advertencias sanitarias de los productos del tabaco sin humo. Por lo tanto, las advertencias sanitarias deberían colocarse en las dos superficies principales del paquete de los productos del tabaco sin humo. En cuanto al tabaco para pipa de agua, que se percibe a menudo como menos nocivo que el tabaco tradicional para fumar, las disposiciones sobre etiquetado se le deben aplicar plenamente para evitar que se induzca a error a los consumidores.
- (27) Los productos del tabaco o sus paquetes pueden inducir a error a los consumidores, especialmente a los jóvenes, cuando sugieren que los productos son menos nocivos. Este es el caso, por ejemplo, de determinadas palabras o determinadas características, como «con bajo contenido de alquitrán», «light», «ultra-light», «suaves», «naturales», «orgánicos», «sin aditivos», «sin aromas», «slim», o determinados nombres, fotografías e ilustraciones u otros signos. Otros elementos que pueden inducir a error son, sin carácter limitativo, los colores, prospectos interiores u otro material adicional como etiquetas adhesivas, pegatinas, prospectos exteriores, fundas o «rascables», o los que están relacionados con la forma del propio producto del tabaco. Determinados empaquetados y productos del tabaco también pueden inducir a error a los consumidores sugiriendo que tienen un carácter beneficioso para la pérdida de peso, el atractivo sexual, el estatus o la vida social o cualidades como la feminidad, masculinidad o elegancia. Asimismo el tamaño de los cigarrillos individuales también puede inducir a error a los consumidores al dar la impresión de ser menos nocivos. Ni las unidades de envasado de los productos del tabaco ni su empaquetado exterior deben incluir material impreso, ofertas de descuento, la distribución gratuita, u ofertas de «dos por uno», ni ninguna otra oferta similar que pueda sugerir ventajas económicas para los consumidores, incitándolos así a comprar tales productos del tabaco.
- (28) Con objeto de asegurar la integridad y la visibilidad de las advertencias sanitarias y maximizar su eficacia, deben establecerse disposiciones en relación con las dimensiones de las advertencias sanitarias, así como sobre determinados aspectos de la apariencia de los paquetes unitarios de los productos del tabaco, incluidos su forma y modo de apertura. Cuando se prescriba una forma paralelepípeda para una unidad de envasado, deben aceptarse los bordes redondeados o biselados, a condición de que la advertencia sanitaria cubra una superficie equivalente a la de un paquete que carezca de tales bordes. Los Estados miembros aplican distintas normas con respecto a la cantidad mínima de cigarrillos por envase. Estas normas deben alinearse con objeto de garantizar la libre circulación de los productos de que se trate.
- (29) Se comercializan importantes cantidades de productos ilícitos que no se ajustan a los requisitos establecidos en la Directiva 2001/37/CE y existen además indicios de que estas cantidades podrían aumentar. Tales productos ilícitos perjudican la libre circulación de los productos conformes a la normativa y socavan la protección que ofrece la legislación en materia de control del tabaco. Además, el CMCT exige a la Unión combatir los productos ilícitos del tabaco, incluidos los importados ilegalmente en la Unión, como parte de una política global de la Unión en materia de control del tabaco. Por tanto, la normativa debe prever que las unidades de envasado de los productos del tabaco se etiqueten de forma única y segura y se registren sus movimientos a fin de facilitar el seguimiento y el rastreo de estos productos en la Unión y de que pueda supervisarse y reforzarse el cumplimiento de los mismos con la presente Directiva. Asimismo, debería preverse la introducción de medidas de seguridad que faciliten la verificación de la autenticidad de los productos del tabaco.
- (30) Convendría elaborar un sistema interoperable de seguimiento y rastreo, así como unas medidas de seguridad comunes. En un principio, solo deberían estar sujetos al sistema de seguimiento y rastreo y a las medidas de seguridad los cigarrillos y el tabaco para liar. Ello permitiría que los fabricantes de otros productos del tabaco disfruten de la experiencia adquirida antes de que el sistema de seguimiento y rastreo y las medidas de seguridad pasen a ser aplicables a esos otros productos.
- (31) A fin de garantizar la independencia y la transparencia de la recogida de datos, los fabricantes de productos del tabaco deben celebrar contratos para el almacenamiento de datos con terceras partes independientes. La Comisión debe aprobar la idoneidad de esas terceras partes independientes y un auditor externo independiente debe supervisar sus actividades. Los datos relacionados con el sistema de seguimiento y rastreo deben mantenerse separados de otros datos empresariales y deben permanecer bajo el control permanente de las autoridades nacionales competentes y de la Comisión, que deben poder acceder a ellos en cualquier momento.

- (32) De conformidad con la Directiva 89/622/CEE del Consejo ⁽¹⁾, en los Estados miembros se prohibió la venta de determinados tipos de tabaco de uso oral. La Directiva 2001/37/CE reafirmó esa prohibición. El artículo 151 del Acta de Adhesión de Austria, Finlandia y Suecia concede una excepción a dicha prohibición a Suecia. La prohibición de la venta de tabaco de uso oral debe mantenerse a fin de impedir la introducción en la Unión (aparte de Suecia) de un producto que es adictivo y tiene efectos nocivos para la salud. Por lo que respecta a otros productos del tabaco sin humo que no se fabrican para una comercialización masiva, unas disposiciones estrictas sobre etiquetado y determinadas disposiciones relativas a sus ingredientes son suficientes para frenar su expansión en el mercado más allá de su uso tradicional.
- (33) Las ventas a distancia transfronterizas de productos del tabaco pueden facilitar el acceso a productos del tabaco que no cumplen la presente Directiva. También existe un riesgo creciente de que los jóvenes accedan a los productos del tabaco. En consecuencia, existe el riesgo de que la legislación de control del tabaco se vea menoscabada. Por consiguiente, los Estados miembros han de poder prohibir las ventas a distancia transfronterizas de tabaco. En los casos en que las ventas a distancia transfronterizas de tabaco no estén prohibidas, es adecuado disponer de normas comunes sobre el registro de establecimientos minoristas que realicen esas ventas con el fin de garantizar la eficacia de la presente Directiva. Los Estados miembros deben, conforme al artículo 4, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea (TUE), cooperar entre sí a fin de facilitar la aplicación de la presente Directiva, en particular respecto de las medidas adoptadas en relación con las ventas a distancia transfronterizas de productos del tabaco.
- (34) Todos los productos del tabaco son causa potencial de mortalidad, morbilidad y discapacidad y debe regularse su fabricación, distribución y consumo. Por tanto, es importante hacer un seguimiento de la evolución en relación con los productos del tabaco novedosos. Los fabricantes y los importadores deben estar obligados a notificar los productos del tabaco novedosos, sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para prohibirlos o permitirlos.
- (35) A fin de asegurar unas condiciones de mercado equitativas, los productos del tabaco novedosos, que son productos del tabaco como se definen en la presente Directiva, deben cumplir los requisitos previstos en la misma.
- (36) Los cigarrillos electrónicos y los envases de recarga deben regularse en el marco de la presente Directiva, salvo cuando por razón de su presentación o función estén sujetos a las disposiciones de la Directiva 2001/83/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ o de la Directiva 93/42/CEE del Consejo ⁽³⁾. En relación con esos productos, inclusive en materia de requisitos de seguridad, existen a escala nacional normativas y prácticas divergentes que exigen la adopción de medidas a escala de la Unión para mejorar el buen funcionamiento del mercado interior. La regulación de estos productos debe basarse en un nivel elevado de protección de la salud pública. Para que los Estados miembros puedan ejercer sus funciones de vigilancia y control, debe exigirse a los fabricantes e importadores de cigarrillos electrónicos y envases de recarga que notifiquen los productos de que se trate antes de su comercialización.
- (37) Los Estados miembros deben garantizar que los cigarrillos electrónicos y los envases de recarga cumplen los requisitos de la presente Directiva. En caso de que el fabricante del producto de que se trate no esté establecido en la Unión, dicha responsabilidad debe corresponder al importador de ese producto.
- (38) La comercialización de líquido que contenga nicotina solo debe permitirse en virtud de la presente Directiva cuando la concentración de nicotina no exceda de 20 mg/ml. Esa concentración permite una liberación de nicotina que es similar a la dosis de nicotina permitida derivada de un cigarrillo normal durante el tiempo necesario para fumarlo. Con objeto de limitar los riesgos relacionados con la nicotina, se establecen tamaños máximos para los envases de recarga, los depósitos y los cartuchos.
- (39) Solo debe autorizarse la comercialización en virtud de la presente Directiva de cigarrillos electrónicos que liberan nicotina con regularidad. La liberación regular de nicotina en condiciones de uso normales es necesaria a efectos de protección de la salud, de seguridad y de calidad, y también para evitar el riesgo de consumo accidental de dosis elevadas.
- (40) En manos de niños, los cigarrillos electrónicos y envases de recarga pueden suponer un riesgo para la salud. Por consiguiente, es preciso garantizar que tales productos sean seguros en caso de manipulación por los niños a través de, entre otras medidas, etiquetado y mecanismos de cierre y de apertura, a prueba de niños.

⁽¹⁾ Directiva 89/622/CEE del Consejo, de 13 de noviembre de 1989, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados Miembros en materia de etiquetado de los productos del tabaco y la prohibición de poner en el mercado determinados tabacos de uso oral (DO L 359 de 8.12.1989, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2001/83/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de noviembre de 2001, por la que se establece un código comunitario sobre medicamentos para uso humano (DO L 311 de 28.11.2001, p. 67).

⁽³⁾ Directiva 93/42/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa a los productos sanitarios (DO L 169 de 12.7.1993, p. 1).

- (41) Dado que la nicotina es una sustancia tóxica, y habida cuenta de los riesgos potenciales que presenta para la salud, incluso para las personas a las que no está destinado el producto, el líquido que contenga nicotina debe comercializarse en forma de cigarrillos electrónicos o de envases de recarga que cumplan determinados requisitos de seguridad y calidad. Es importante garantizar que los cigarrillos electrónicos no se rompan ni presenten fugas durante su utilización y recarga.
- (42) El etiquetado y el envasado de estos productos deben mostrar información suficiente y adecuada acerca de su utilización segura, con objeto de proteger la salud y la seguridad humanas, contener advertencias sanitarias adecuadas, y no incluir ningún elemento o característica que pueda inducir a error.
- (43) Las disparidades existentes entre las legislaciones y prácticas nacionales en materia de publicidad y patrocinio por parte de marcas de cigarrillos electrónicos dificultan la libre circulación de mercancías y la libre prestación de servicios y generan un riesgo notable de distorsión de la competencia. Si no se adoptan nuevas medidas a escala de la Unión es probable que dichas disparidades se incrementen en los próximos años, teniendo en cuenta asimismo el crecimiento del mercado de cigarrillos electrónicos y envases de recarga. Resulta, por tanto, necesario aproximar las disposiciones nacionales en materia de publicidad y patrocinio de dichos productos, basándose en un elevado nivel de protección de la salud humana. Los cigarrillos electrónicos pueden desarrollar la adicción a la nicotina y, en último término, al consumo tradicional de tabaco, puesto que imitan y banalizan la acción de fumar. Por esta razón, resulta conveniente adoptar un planteamiento restrictivo respecto de la publicidad de cigarrillos electrónicos y envases de recarga.
- (44) Con objeto de desempeñar su función reguladora, la Comisión y los Estados miembros deben disponer de información exhaustiva sobre la evolución del mercado de cigarrillos electrónicos y envases de recarga. Con tal fin, deben imponerse a los fabricantes e importadores de tales productos obligaciones de información sobre volúmenes de ventas, preferencias de distintos grupos de consumidores y modalidades de venta. Debe garantizarse que esta información se ponga a disposición del público en general, prestando la debida consideración a la necesidad de proteger los secretos comerciales.
- (45) Con objeto de garantizar la adecuada supervisión del mercado por parte de los Estados miembros, resulta necesario que los fabricantes, los importadores y los distribuidores dispongan de un sistema adecuado para efectuar un seguimiento de los supuestos efectos adversos, registrar tales efectos e informar de ellos a las autoridades competentes, para que puedan tomarse las medidas adecuadas. Se garantiza que se establezca una cláusula de salvaguardia que permita a los Estados miembros actuar para hacer frente a los riesgos graves para la salud pública.
- (46) En el contexto de un mercado emergente de cigarrillos electrónicos, resulta posible que, aun cumpliendo la presente Directiva, un determinado cigarrillo electrónico o envase de recarga, o un tipo de cigarrillo electrónico o envases de recarga, pueda plantear, cuando se comercialicen, un riesgo imprevisto para la salud humana. Es aconsejable, por tanto, establecer un procedimiento destinado a responder a dicho riesgo, lo que debe incluir la posibilidad de que los Estados miembros adopten medidas provisionales adecuadas. Tales medidas provisionales adecuadas podrían implicar la prohibición de la comercialización de un determinado cigarrillo electrónico o envase de recarga, o de un tipo de cigarrillo electrónico o envases de recarga. En este contexto, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados con objeto de prohibir la comercialización de un determinado cigarrillo electrónico o envase de recarga, o de un tipo de cigarrillo electrónico o envases de recarga cuando al menos tres Estados miembros hayan prohibido los productos de que se trate por motivos debidamente justificados y resulte necesario ampliar dicha prohibición a todos los Estados miembros a fin de garantizar el buen funcionamiento del mercado interior para los productos que cumplan la presente Directiva pero que no presenten los mismos riesgos para la salud. A más tardar el 20 de mayo de 2016, la Comisión debe informar sobre los riesgos potenciales asociados a los cigarrillos electrónicos recargables.
- (47) La presente Directiva no armoniza todos los aspectos de los cigarrillos electrónicos o envases de recarga. Por ejemplo, deja a los Estados miembros la responsabilidad de adoptar normas sobre aromas. Puede ser útil para los Estados miembros regular la comercialización de productos aromatizados. Al hacerlo, deben ser muy conscientes del atractivo potencial de dichos productos para los jóvenes y los no fumadores. Toda prohibición de tales productos aromatizados debería estar justificada y notificarse de conformidad con la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas (DO L 204 de 21.7.1998, p. 37).

- (48) Además, la presente Directiva no armoniza las normas sobre entornos libres de humo, ni sobre disposiciones nacionales de compraventa o publicidad, o sobre extensión de marca, ni introduce un límite de edad para los cigarrillos electrónicos o envases de recarga. En cualquier caso, la presentación y la publicidad de dichos productos no debe promover el consumo de tabaco ni suscitar confusión con productos del tabaco. Los Estados miembros tienen libertad para regular tales asuntos en su propio ámbito de competencia, y se les alienta a que así lo hagan.
- (49) La regulación de los productos a base de hierbas para fumar varía entre los distintos Estados miembros, y con frecuencia estos productos se perciben como inocuos o menos nocivos a pesar del riesgo para la salud que se deriva de su combustión. En muchos casos los consumidores desconocen el contenido de estos productos. A fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior y mejorar la información a los consumidores, deben introducirse normas de etiquetado comunes y la notificación de los ingredientes para esos productos a escala de la Unión.
- (50) A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en lo relativo al establecimiento y la actualización de una lista prioritaria de ingredientes a efectos de notificación reforzada, la actualización del formato de notificación de los ingredientes y para la difusión de dicha información, la determinación de los productos del tabaco con aromas característicos o con mayores niveles de toxicidad, poder adictivo o propiedades CMR, la metodología para identificar productos del tabaco con aromas característicos, los procedimientos para el establecimiento y funcionamiento de un grupo consultivo independiente para determinar los productos del tabaco con aromas característicos, la colocación precisa de las advertencias sanitarias en las petacas de tabaco para liar, las especificaciones técnicas relativas al diseño, la presentación y la forma de las advertencias sanitarias combinadas, las normas técnicas para el establecimiento y funcionamiento del sistema de seguimiento y rastreo, para garantizar la compatibilidad de los sistemas relativos a los identificadores únicos y las características de seguridad, así como para el establecimiento de un formato común de notificación de cigarrillos electrónicos y envases de recarga, y las normas técnicas de los mecanismos de recarga de dichos productos. Esas competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (1).
- (51) Con objeto de garantizar que la presente Directiva sea plenamente operativa, así como para adaptarla a los avances técnicos, científicos e internacionales en materia de fabricación, consumo y regulación del tabaco, procede delegar en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la adopción y la adaptación de los niveles máximos de las emisiones y los métodos de medición de dichas emisiones, el establecimiento de los niveles máximos en ingredientes que aumentan la toxicidad, o el poder adictivo, la supresión de determinadas excepciones concedidas a productos del tabaco distintos de los cigarrillos y el tabaco para liar, la adaptación de las advertencias sanitarias, el establecimiento y adaptación de la biblioteca de imágenes, la definición de los elementos clave de los contratos de almacenamiento de datos que deben celebrarse a efectos del sistema de seguimiento y rastreo, y las medidas de ampliación adoptadas por los Estados miembros a toda la Unión relativas a un determinado cigarrillo electrónico o envase de recarga o un tipo de cigarrillo electrónico o de envases de recarga. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. 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.
- (52) La Comisión debe vigilar la evolución en lo que se refiere a la aplicación e impacto de la presente Directiva y presentar un informe a más tardar el 21 de mayo de 2016, y posteriormente en caso necesario, a fin de evaluar la necesidad de introducir modificaciones en ella. El informe debe incluir información sobre las superficies de las unidades de envasado de productos del tabaco que no estén sujetas a la presente Directiva, la evolución del mercado de productos novedosos del tabaco, la evolución del mercado que implique un cambio sustancial de circunstancias, la evolución del mercado en relación con la percepción de los consumidores de los cigarrillos «slim», del tabaco de pipa de agua y de los cigarrillos electrónicos y los envases de recarga.

La Comisión debe preparar un informe relativo a la viabilidad, ventajas y consecuencias de un sistema europeo de regulación de los ingredientes de los productos del tabaco, en particular la viabilidad y ventajas de elaborar una

(1) Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

lista de ingredientes a nivel de la Unión que pueden utilizarse, estar presentes o añadirse a los productos del tabaco (la denominada «lista positiva»). Al preparar el informe, la Comisión debe evaluar, entre otros, los datos científicos de los que se disponga sobre los efectos tóxicos y adictivos de los ingredientes.

- (53) Los productos del tabaco y los productos relacionados que cumplan con lo dispuesto en la presente Directiva podrán beneficiarse de la libre circulación de mercancías. No obstante, a la vista de los diferentes grados de armonización logrados por la presente Directiva, los Estados miembros deben, en determinadas circunstancias, conservar la competencia de imponer otros requisitos en determinados aspectos con el fin de proteger la salud pública. Así ocurre por lo que respecta a la presentación y el embalaje, incluidos los colores, de los productos del tabaco distintos de las advertencias sanitarias, para las que la presente Directiva dispone un primer conjunto de normas comunes básicas. En consecuencia, los Estados miembros podrían, por ejemplo, introducir disposiciones que contemplen una estandarización adicional del embalaje de los productos del tabaco, siempre que dichas disposiciones sean compatibles con el TFUE, con las obligaciones relacionadas con la OMC, y no afecten a la plena aplicación de la presente Directiva.
- (54) Además, con el fin de tener en cuenta la futura evolución del mercado, los Estados miembros deben estar facultados para prohibir una determinada categoría de tabaco o de productos relacionados con el tabaco por motivos asociados a la situación específica del Estado miembro de que se trate y siempre que las disposiciones estén justificadas por la necesidad de proteger la salud pública, teniendo en cuenta el elevado nivel de protección conseguido a través de la presente Directiva. Los Estados miembros deben notificar a la Comisión esas disposiciones nacionales más estrictas.
- (55) Todo Estado miembro debe conservar la libertad de mantener o adoptar disposiciones nacionales aplicables a todos los productos comercializados en su mercado nacional por lo que atañe a aspectos no regulados por la presente Directiva, siempre que estas sean compatibles con el TFUE y no comprometan la plena aplicación de la presente Directiva. En consecuencia, y en esas condiciones, un Estado miembro puede regular o prohibir, entre otros, los accesorios utilizados para consumir los productos del tabaco (como por ejemplo las pipas de agua) y para los productos a base de hierbas para fumar, así como regular o prohibir aquellos productos de una apariencia similar a un tipo de tabaco o producto del tabaco relacionado. Las reglamentaciones técnicas requieren una notificación previa, de conformidad con la Directiva 98/34/CE.
- (56) Los Estados miembros deben velar por que los datos de carácter personal solo se utilicen de conformidad con las normas y salvaguardias establecidas en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (57) La presente Directiva se entiende sin perjuicio de la aplicación del Derecho de la Unión que regule el uso y etiquetado de los organismos modificados genéticamente.
- (58) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión, sobre los documentos explicativos, en casos justificados ⁽²⁾, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Tratándose de la presente Directiva, el legislador considera justificada la transmisión de dichos documentos.
- (59) La presente Directiva no debe alterar la obligación de respetar los derechos fundamentales y los principios jurídicos consagrados en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. La presente Directiva afecta a varios derechos fundamentales. Por lo tanto, se debe asegurar que las obligaciones impuestas a fabricantes, importadores y distribuidores de productos del tabaco y productos relacionados no solo garanticen un nivel elevado de protección de la salud y de los consumidores, sino que también protejan todos los demás derechos fundamentales y sean proporcionadas respecto del buen funcionamiento del mercado interior. La aplicación de la presente Directiva debe respetar el Derecho de la Unión, así como las obligaciones internacionales pertinentes.
- (60) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a la fabricación, presentación y venta de productos del tabaco y productos relacionados, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la necesidad de tener normas uniformes para la salud y la seguridad de los productos del tabaco y productos relacionados y para su etiquetado, embalaje y presentación, pueden lograrse mejor a escala de la Unión,

⁽¹⁾ 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 datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

⁽²⁾ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva tiene por objetivo la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros por lo que respecta a:

- a) los ingredientes y las emisiones de los productos del tabaco y las obligaciones de información relacionadas, así como los niveles máximos de emisión de alquitrán, nicotina y monóxido de carbono de los cigarrillos;
- b) determinados aspectos del etiquetado y envasado de los productos del tabaco, incluidas las advertencias sanitarias que deberán figurar en las unidades de envasado de los productos del tabaco y en todo embalaje exterior, así como la trazabilidad y las medidas de seguridad aplicables a los productos del tabaco a fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva;
- c) la prohibición de comercialización del tabaco de uso oral;
- d) las ventas a distancia transfronterizas de productos del tabaco;
- e) la obligación de presentar una notificación en relación con los productos del tabaco novedosos;
- f) la comercialización y el etiquetado de determinados productos relacionados con los productos del tabaco; en concreto los cigarrillos electrónicos y los envases de recarga, y los productos a base de hierbas para fumar;

y ello a fin de facilitar el buen funcionamiento del mercado interior del tabaco y los productos relacionados, sobre la base de un nivel elevado de protección de la salud humana, especialmente por lo que respecta a los jóvenes, y de cumplir las obligaciones de la Unión contraídas con arreglo al Convenio Marco de la OMS para el Control del Tabaco («CMCT»).

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «tabaco»: hojas y otras partes naturales, transformadas o no, de la planta de tabaco, incluido el tabaco expandido y reconstituido;
- 2) «tabaco de pipa»: tabaco que puede ser consumido mediante un proceso de combustión y destinado exclusivamente a ser utilizado en una pipa;
- 3) «tabaco para liar»: tabaco que pueden utilizar los consumidores y los establecimientos minoristas para hacer cigarrillos;
- 4) «productos del tabaco»: los productos que pueden ser consumidos y constituidos, total o parcialmente, por tabaco, genéticamente modificado o no;
- 5) «producto del tabaco sin combustión»: un producto del tabaco que no implique un proceso de combustión, incluidos el tabaco de mascar, el tabaco de uso nasal y el tabaco de uso oral;
- 6) «tabaco de mascar»: producto del tabaco sin combustión, exclusivamente para ser mascado;
- 7) «tabaco de uso nasal»: un producto del tabaco sin combustión, que se puede administrar a través de la nariz;
- 8) «tabaco de uso oral»: todos los productos destinados al uso oral, con excepción de los productos para inhalar o mascar, constituidos total o parcialmente por tabaco en forma de polvo, de partículas finas o en cualquier combinación de esas formas, en particular los presentados en sobres de dosis o en sobres porosos;
- 9) «productos del tabaco para fumar»: productos del tabaco distintos de los productos de tabaco sin combustión;

- 10) «cigarrillo»: rollo de tabaco que puede ser consumido mediante un proceso de combustión, cuya definición pormenorizada está recogida en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2011/64/UE del Consejo ⁽¹⁾;
- 11) «cigarro puro»: rollo de tabaco que puede ser consumido mediante un proceso de combustión, cuya definición pormenorizada está recogida en el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2011/64/UE;
- 12) «cigarrito»: puro pequeño, se define más completamente en el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2007/74/CE del Consejo ⁽²⁾;
- 13) «tabaco para pipa de agua»: un producto del tabaco que puede consumirse mediante una pipa de agua. A efectos de la presente Directiva, el tabaco para pipa de agua se considera un producto del tabaco para fumar. En caso de que un producto pueda utilizarse tanto como tabaco para pipa de agua como en calidad de tabaco para liar, se considerará tabaco para liar;
- 14) «producto del tabaco novedoso»: producto del tabaco que:
 - a) no está comprendido en ninguna de las siguientes categorías: cigarrillos, tabaco para liar, tabaco de pipa, tabaco para pipa de agua, cigarrillos puros, cigarrillos, tabaco de mascar, tabaco de uso nasal o tabaco de uso oral, y
 - b) se ha comercializado después del 19 de mayo de 2014;
- 15) «producto a base de hierbas para fumar»: producto a base de plantas, hierbas o frutas que no contiene tabaco y se puede consumir mediante un proceso de combustión;
- 16) «cigarrillo electrónico»: un producto, o cualquiera de sus componentes, incluidos un cartucho, un depósito y el dispositivo sin cartucho o depósito, que pueda utilizarse para el consumo de vapor que contenga nicotina a través de una boquilla. Los cigarrillos electrónicos pueden ser desechables o recargables mediante un envase de recarga y un depósito, o recargables con cartuchos de un solo uso;
- 17) «envase de recarga»: un receptáculo de líquido que contiene a su vez nicotina, el cual puede utilizarse para recargar un cigarrillo electrónico;
- 18) «ingrediente»: tabaco, un aditivo, así como toda sustancia o elemento presente en el producto elaborado, incluidos el papel, el filtro, las tintas, las cápsulas y la goma adhesiva;
- 19) «nicotina»: los alcaloides nicotínicos;
- 20) «alquitrán»: el condensado de humo bruto anhidro y exento de nicotina;
- 21) «emisiones»: todas las sustancias liberadas cuando se da al producto del tabaco, o al relacionado con él, el uso para el que está destinado, como, por ejemplo, las sustancias presentes en el humo o las sustancias liberadas durante el proceso de consumo de productos del tabaco sin combustión;
- 22) «nivel máximo» o «nivel máximo de emisión»: el contenido máximo o la emisión máxima de una sustancia en un producto del tabaco, en miligramos, incluido un valor igual a cero;
- 23) «aditivo»: una sustancia, distinta de las hojas del tabaco, añadida a un producto del tabaco, su unidad de envasado o cualquier embalaje exterior;
- 24) «aromatizante»: un aditivo que confiere olor y/o sabor;
- 25) «aroma característico»: un olor o sabor claramente perceptible distinto del tabaco, debido a un aditivo o una combinación de aditivos, incluidos frutas, especias, hierbas, alcohol, caramelo, mentol o vainilla entre otros, que sea perceptible antes del consumo del producto del tabaco, o durante dicho consumo;
- 26) «poder adictivo»: el potencial farmacológico de una sustancia para causar adicción, un estado que afecta a la capacidad del individuo para controlar el comportamiento, generalmente ofreciendo una recompensa o un alivio de los síntomas de abstinencia, o ambos;

⁽¹⁾ Directiva 2011/64/UE del Consejo, de 21 de junio de 2011, relativa a la estructura y los tipos del impuesto especial que grava las labores del tabaco (DO L 176 de 5.7.2011, p. 24.).

⁽²⁾ Directiva 2007/74/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 2007, relativa a la franquicia del impuesto sobre el valor añadido y de los impuestos especiales de las mercancías importadas por viajeros procedentes de terceros países (DO L 346 de 29.12.2007, p. 6).

- 27) «toxicidad»: el grado en que una sustancia puede provocar efectos nocivos en el organismo humano, incluidos los efectos a largo plazo, generalmente derivados del consumo o la exposición continuos;
- 28) «cambio sustancial de circunstancias»: un incremento de como mínimo un 10 % del volumen de ventas por categoría de producto en al menos cinco Estados miembros, sobre la base de los datos de las ventas transmitidos con arreglo al artículo 5, apartado 6, o un incremento del nivel de prevalencia en el grupo de consumidores de menos de 25 años de edad, de cinco puntos porcentuales como mínimo en al menos cinco Estados miembros, para la categoría de producto afectada sobre la base del informe del Eurobarómetro Especial 385 de mayo de 2012 o de estudios de prevalencia equivalentes; en cualquier caso, no se considerará que ha habido un cambio sustancial de circunstancias si el volumen de ventas por categoría de producto al por menor no supera el 2,5 % de las ventas totales de los productos del tabaco a nivel de la Unión;
- 29) «embalaje exterior»: todo embalaje utilizado para comercializar los productos de tabaco o productos relacionados y que incluye una unidad de envasado o un conjunto de unidades de envasado, los envoltorios transparentes no son considerados como embalaje exterior;
- 30) «unidad de envasado»: el envase individual más pequeño de un producto del tabaco o producto relacionado comercializado;
- 31) «petaca»: una unidad de envasado de tabaco para liar, ya sea en forma de bolsa rectangular con una solapa que cubre la abertura o en forma de petaca de base estable;
- 32) «advertencia sanitaria»: advertencia relativa a los efectos adversos para la salud humana de los productos, u otras consecuencias no deseadas de su consumo, incluidas las advertencias generales, las advertencias sanitarias combinadas, las advertencias generales y los mensajes informativos;
- 33) «advertencia sanitaria combinada»: advertencia sanitaria establecida en la presente Directiva, en la que se combinan una advertencia de texto con la correspondiente fotografía o ilustración;
- 34) «ventas a distancia transfronterizas»: venta a distancia a los consumidores, cuando, en el momento en que se encarga el producto, el consumidor se encuentra en un Estado miembro diferente del Estado miembro o el tercer país en el que está establecido el establecimiento minorista; se considerará que un establecimiento minorista está establecido en un Estado miembro:
- a) en caso de una persona física, si su centro de actividad comercial se encuentra en ese Estado miembro;
 - b) en otros casos, si tiene su sede social, su administración central o su actividad comercial, incluida una sucursal, una agencia u otro tipo de establecimiento en ese Estado miembro;
- 35) «consumidor»: toda persona física que actúe con fines ajenos a sus actividades comerciales, empresariales, ocupacionales o profesionales;
- 36) «sistema de verificación de la edad»: un sistema informático que, por medios electrónicos, confirma inequívocamente la edad del consumidor, de conformidad con los requisitos nacionales;
- 37) «fabricante»: toda persona física o jurídica que fabrica un producto, o que manda diseñar o fabricar un producto y lo comercializa con su nombre o marca comercial;
- 38) «importación de tabaco o productos relacionados»: la entrada en el territorio de la Unión de tales productos, a menos que estos, en el momento de su entrada en la Unión, sean incluidos en un procedimiento o régimen aduanero suspensivo, así como su despacho a consumo partiendo de un procedimiento o régimen aduanero suspensivo;

- 39) «importador de tabaco o productos relacionados»: el propietario o la persona con derecho de disposición del tabaco y los productos relacionados que se han introducido en el territorio de la Unión;
- 40) «comercializar»: poner productos, con independencia de su lugar de fabricación, a disposición de los consumidores que residen en la Unión, mediante pago o no de dichos productos, incluso mediante la venta a distancia; en caso de ventas a distancia transfronterizas, el producto debe estar comercializado en el Estado miembro donde se encuentra el consumidor;
- 41) «establecimiento minorista»: todo establecimiento en el que se comercializan los productos del tabaco, incluso por parte de una persona física.

TÍTULO II

PRODUCTOS DEL TABACO

CAPÍTULO I

Ingredientes y emisiones

Artículo 3

Niveles máximos de emisión de alquitrán, nicotina, monóxido de carbono y otras emisiones

1. Los cigarrillos comercializados o fabricados en los Estados miembros no podrán tener niveles de emisión («niveles máximos de emisión») superiores a:
 - a) 10 mg de alquitrán por cigarrillo;
 - b) 1 mg de nicotina por cigarrillo;
 - c) 10 mg de monóxido de carbono por cigarrillo.
2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 27 a fin de disminuir los niveles máximos de emisión contemplados en el apartado 1, cuando sea necesario sobre la base de las normas acordadas a escala internacional.
3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión cualesquiera niveles máximos de emisión que fijen para las demás sustancias distintas de las contempladas, en el apartado 1, emitidas por los cigarrillos, así como para las sustancias emitidas por los productos del tabaco distintos de los cigarrillos.
4. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 27 a fin de integrar en el Derecho de la Unión normas acordadas por las partes del CMCT o de la OMC en lo que se refiere a los niveles máximos de emisión para otras sustancias distintas de las contempladas en el apartado 1, emitidas por los cigarrillos y por los productos del tabaco distintos de los cigarrillos.

Artículo 4

Métodos de medición

1. Las emisiones de alquitrán, nicotina y monóxido de carbono de los cigarrillos se medirán según las normas ISO 4387, 10315 y 8454, respectivamente.

La exactitud de las indicaciones relativas al alquitrán, la nicotina y el monóxido de carbono se comprobará según la norma ISO 8243.

2. Las mediciones a que se hace referencia en el apartado 1 serán verificadas por laboratorios aprobados y supervisados por las autoridades competentes de los Estados miembros.

Estos laboratorios no podrán ser propiedad o estar controlados directa o indirectamente por la industria del tabaco.

Los Estados miembros enviarán a la Comisión la lista de laboratorios aprobados, precisando los criterios utilizados para la aprobación, así como los medios de supervisión aplicados, y la actualizarán cada vez que se produzca una modificación. La Comisión publicará la lista de laboratorios aprobados.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 27 a fin de adaptar los métodos de medición de las emisiones de alquitrán, nicotina y monóxido de carbono, cuando sea necesario basados en el progreso científico y técnico o en las normas acordadas a escala internacional.

4. Los Estados miembros notificarán a la Comisión todos los métodos de medición que utilicen para medir las emisiones de los cigarrillos distintas de las referidas en el apartado 3 y para medir las emisiones de los productos del tabaco distintos de los cigarrillos.
5. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 27 a fin de integrar en el Derecho de la Unión las normas acordadas por las partes del Convenio Marco para el control del tabaco o de la Organización Mundial de la Salud sobre los métodos de medición.
6. Los Estados miembros podrán imponer tasas proporcionadas a fabricantes e importadores de productos del tabaco en concepto de verificación de las medidas contempladas en el apartado 1 del presente artículo.

Artículo 5

Notificación acerca de los ingredientes y las emisiones

1. Los Estados miembros reclamarán a todos los fabricantes e importadores de productos del tabaco que presenten a sus autoridades competentes la siguiente información, por marcas y tipos individuales:
 - a) la lista de todos los ingredientes, así como las cantidades de dichos ingredientes, utilizados en la fabricación de los productos del tabaco, por orden decreciente de peso de cada ingrediente que compone el producto del tabaco;
 - b) los niveles de emisiones a los que se refiere el artículo 3, apartados 1 y 4, y
 - c) cuando esté disponible, la información sobre otras emisiones y sus niveles.

Por lo que respecta a los productos ya comercializados, la información se facilitará a más tardar el 20 de noviembre de 2016.

Los fabricantes o los importadores comunicarán asimismo a las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate que la composición de un producto se ha modificado de tal manera que afecta a la información proporcionada en el marco del presente artículo.

Para los productos del tabaco nuevos o modificados, la información a que se refiere el presente artículo se presentará antes de la comercialización de dichos productos.

2. La lista de ingredientes contemplada en el apartado 1, letra a), irá acompañada de una declaración donde se expongan los motivos de la inclusión de estos ingredientes en el producto del tabaco de que se trate. En la lista también se indicará su situación, incluido si los ingredientes han sido registrados con arreglo al Reglamento (CE) n° 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, así como su clasificación con arreglo al Reglamento (CE) n° 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

3. La lista contemplada en el apartado 1, letra a), también irá acompañada de los datos toxicológicos pertinentes acerca de dichos ingredientes, con combustión o sin ella, según proceda, mencionándose, en particular, sus efectos sobre la salud de los consumidores y teniendo en cuenta, entre otras cosas, sus posibles efectos adictivos.

Además, por lo que respecta a los cigarrillos y el tabaco para liar, el fabricante o el importador tendrán que presentar un documento técnico en el que figure una descripción general de los aditivos utilizados y de sus propiedades.

Los fabricantes e importadores indicarán los métodos de medición utilizados en relación con otras sustancias diferentes del alquitrán, la nicotina y el monóxido de carbono, así como de las emisiones contempladas en el artículo 4, apartado 4. Los Estados miembros podrán exigir asimismo a los fabricantes o los importadores que lleven a cabo estudios prescritos por las autoridades competentes, que permitan evaluar los efectos de los ingredientes en la salud, habida cuenta, entre otras cosas, de su toxicidad o su poder de adictivo.

4. Los Estados miembros garantizarán que la información presentada de conformidad con el apartado 1 del presente artículo y del artículo 6 esté disponible en un sitio web accesible al público en general. A estos efectos, los Estados miembros tomarán debidamente en consideración la necesidad de proteger la información sujeta a secreto comercial. Los Estados miembros exigirán a los fabricantes e importadores que, cuando presenten la información en virtud del apartado 1 del presente artículo y del artículo 6, especifiquen aquella información que consideren sujeta a secreto comercial.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH), por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Preparados Químicos, se modifica la Directiva 1999/45/CE y se derogan el Reglamento (CEE) n° 793/93 del Consejo y el Reglamento (CE) n° 1488/94 de la Comisión así como la Directiva 76/769/CEE del Consejo y las Directivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE y 2000/21/CE de la Comisión (DO L 396 de 30.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas, y por el que se modifican y derogan las Directivas 67/548/CEE y 1999/45/CE y se modifica el Reglamento (CE) n° 1907/2006 (DO L 353 de 31.12.2008, p. 1).

5. La Comisión, mediante actos de ejecución, establecerá y, en su caso actualizará, el formato para la presentación y la puesta a disposición para el público en general de la información especificada en los apartados 1 y 6 del presente artículo y en el artículo 6. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 25, apartado 2.

6. Los Estados miembros exigirán a los fabricantes y a los importadores que presenten los estudios internos y externos de que dispongan sobre investigación de mercado y preferencias de diferentes grupos de consumidores, incluidos los jóvenes y los fumadores actuales, en relación con los ingredientes y las emisiones, así como resúmenes operativos de cualesquiera estudios de mercado que lleven a cabo con motivo del lanzamiento de nuevos productos. Los Estados miembros también requerirán a los fabricantes y los importadores que presenten información sobre el volumen de ventas especificados por marcas y tipos individuales, en unidades de tabaco en rollo o en kilos, y por Estado miembro sobre una base anual, a partir del 1 de enero de 2015. Los Estados miembros presentarán cualquier otro dato de que dispongan sobre volúmenes de ventas.

7. Todos los datos y toda la información facilitados a los Estados miembros, o procedente de los mismos, en virtud del presente artículo y del artículo 6 se presentarán en formato electrónico. Los Estados miembros almacenarán la información electrónicamente y velarán por que la Comisión y los demás Estados miembros tengan acceso a la información a efectos de la aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros y la Comisión se asegurarán de que los secretos comerciales y demás información confidencial reciban tratamiento confidencial.

8. Los Estados miembros podrán imponer tasas proporcionadas a fabricantes e importadores de productos del tabaco en concepto de recepción, almacenamiento, tratamiento, análisis y publicación de la información que se les presente en virtud del presente artículo.

Artículo 6

Lista prioritaria de aditivos y obligaciones de notificación reforzadas

1. Además de las obligaciones de notificación establecidas en el artículo 5, serán de aplicación obligaciones de notificación reforzadas para determinados aditivos de los cigarrillos y tabaco para liar incluidos en una lista prioritaria. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezca, y actualice ulteriormente, dicha lista prioritaria de aditivos. Dicha lista contendrá aditivos:

- a) respecto de los que existan indicaciones, investigación o reglamentación en otras jurisdicciones que sugieran que tienen alguna de las propiedades indicadas en el apartado 2, letras a) a d), del presente artículo, y
- b) que estén entre los aditivos más comúnmente utilizados por peso o número de conformidad con la notificación de los ingredientes realizada en virtud del artículo 5, apartados 1 y 3.

Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 25, apartado 2. A más tardar el 20 de mayo de 2016, se adoptará una primera lista de aditivos, que contendrá al menos quince.

2. Los Estados miembros exigirán a los fabricantes o importadores de los cigarrillos y tabaco para liar que contengan un aditivo que esté incluido en la lista prioritaria prevista en el apartado 1, que lleven a cabo estudios exhaustivos, en los que se examine, por lo que respecta a cada aditivo, si

- a) contribuye a la toxicidad o poder adictivo de los productos de que se trata, y si ello redundaría en un incremento significativo o mensurable de la toxicidad o adictividad de cualquiera de los productos en cuestión;
- b) genera un aroma característico;
- c) facilita la inhalación o la ingesta de nicotina, o
- d) conduce a la formación de sustancias que tengan propiedades CMR, y en qué cantidades, y si ello tiene como consecuencia que se incrementen de manera significativa o mensurable las propiedades CMR en cualquiera de los productos de que se trate.

3. Los estudios tendrán en cuenta el uso previsto de los productos y evaluarán en particular las emisiones resultantes del proceso de combustión en que intervenga el aditivo de que se trate. Los estudios evaluarán asimismo la interacción con otros ingredientes contenidos en los productos de que se trate. Los fabricantes o importadores que utilicen el mismo aditivo en sus productos del tabaco podrán llevar a cabo un estudio conjunto cuando utilicen dicho aditivo en la composición del producto comparable.

4. Los fabricantes o importadores establecerán un informe que recogerá los resultados de dichos estudios. Dicho informe incluirá un resumen y una presentación detallada que recopile la bibliografía científica disponible en relación con dicho aditivo y resuma los datos internos sobre sus efectos.

Los fabricantes o importadores presentarán dichos informes a la Comisión y facilitarán un ejemplar a las autoridades competentes de aquellos Estados miembros en los que se comercialice el aditivo en cuestión, a más tardar 18 meses después de que dicho aditivo haya sido incluido en la lista prioritaria en virtud del apartado 1. La Comisión y los Estados miembros de que se trate podrán asimismo solicitar a los fabricantes o importadores información adicional sobre el aditivo en cuestión. Dicha información adicional formará parte del informe.

La Comisión y los Estados miembros interesados podrán exigir que tales informes sean objeto de una revisión inter pares a cargo de un organismo científico independiente, en particular por lo que respecta a su exhaustividad, su metodología y sus conclusiones. La información recibida ayudará a la Comisión y a los Estados miembros en la toma de decisiones con arreglo al artículo 7. Los Estados miembros y la Comisión podrán imponer tasas proporcionadas en concepto de revisiones inter pares a fabricantes e importadores de productos del tabaco.

5. Las pequeñas y medianas empresas definidas en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión ⁽¹⁾ estarán exentas de las obligaciones establecidas en el presente artículo en caso de que otro fabricante o importador elabore un informe sobre el aditivo de que se trate.

Artículo 7

Reglamentación sobre los ingredientes

1. Los Estados miembros prohibirán la comercialización de los productos del tabaco con aroma característico.

Los Estados miembros no prohibirán el uso de aditivos esenciales para la fabricación de los productos del tabaco, por ejemplo el azúcar para sustituir al azúcar que se pierde durante el proceso de curado, siempre que los aditivos no den lugar a un producto con aroma característico y no aumenten de una manera significativa y mensurable el poder adictivo, la toxicidad o las propiedades CMR del producto.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión las medidas adoptadas conforme al presente apartado.

2. La Comisión, a petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, determinará mediante actos de ejecución si un producto del tabaco entra o no en el ámbito de aplicación del apartado 1. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 25, apartado 2.

3. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas uniformes relativas al procedimiento para determinar si un producto del tabaco pertenece al ámbito de aplicación del apartado 1. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 25, apartado 2.

4. Se creará a escala de la Unión un grupo consultivo independiente. Los Estados miembros y la Comisión podrán consultar a este grupo antes de adoptar medidas de conformidad con lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del presente artículo. La Comisión adoptará mediante actos de ejecución los procedimientos relativos a la creación y al funcionamiento de dicho grupo.

Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 25, apartado 2.

5. Cuando el nivel de presencia o de concentración de determinados aditivos o la combinación de ellos haya dado lugar a prohibiciones con arreglo al apartado 1 del presente artículo en al menos tres Estados miembros, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 27 a fin de establecer niveles máximos para estos aditivos —o estas combinaciones de aditivos— causantes del aroma característico.

6. Los Estados miembros prohibirán la comercialización de los productos del tabaco con los siguientes aditivos:

- a) vitaminas y otros aditivos que crean la impresión de que un producto del tabaco reporta beneficios para la salud o reduce los riesgos para la misma;
- b) cafeína y taurina y otros aditivos y compuestos estimulantes asociados con la energía y la vitalidad;
- c) aditivos con propiedades colorantes durante la combustión;

⁽¹⁾ Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

- d) en el caso de productos del tabaco para fumar, aditivos que faciliten la inhalación o la ingesta de nicotina, y
- e) aditivos que tengan propiedades CMR sin combustión.

7. Los Estados miembros prohibirán la comercialización de productos del tabaco que contengan aromatizantes en sus componentes como filtros, papeles de fumar, envases, cápsulas, o cualquier otra característica técnica que permita modificar el olor o sabor de los productos del tabaco o intensificar el humo. Los filtros, papeles y cápsulas no contendrán ni tabaco ni nicotina.

8. Los Estados miembros velarán por que las disposiciones o las condiciones establecidas en el Reglamento (CE) n° 1907/2006 se apliquen al tabaco según proceda.

9. Los Estados miembros, sobre la base de datos científicos, prohibirán la comercialización de productos del tabaco que contengan aditivos en cantidades que incrementen de forma significativa y mensurable durante el consumo el efecto tóxico o adictivo o las propiedades CMR de un producto del tabaco.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión las medidas adoptadas conforme al presente apartado.

10. La Comisión, a petición de un Estado miembro, o por propia iniciativa, determinará mediante un acto de ejecución si un producto del tabaco está o no en el ámbito de aplicación del apartado 9. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 25, apartado 2, y se basarán en los conocimientos científicos más recientes.

11. Cuando se haya demostrado que un aditivo o una cantidad del mismo amplifica el efecto tóxico o adictivo de un producto del tabaco y ello haya llevado a su prohibición con arreglo al apartado 9 del presente artículo en al menos tres Estados miembros, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 27 a fin de establecer niveles máximos para estos aditivos. En este caso, el nivel máximo se fijará en el nivel máximo más bajo del que haya constancia en las prohibiciones nacionales a que se refiere el presente apartado.

12. Los productos del tabaco distintos de los cigarrillos y el tabaco para liar estarán exentos de las prohibiciones establecidas en los apartados 1 y 7. La Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 27 para retirar dicha excepción a una categoría de producto particular en caso de que se produzca un cambio sustancial de circunstancias, establecido en un informe de la Comisión.

13. Los Estados miembros y la Comisión podrán imponer tasas proporcionadas a los fabricantes e importadores de productos del tabaco para evaluar si un producto del tabaco tiene un aroma característico, si se han utilizado aditivos o aromas prohibidos y si un producto del tabaco contiene aditivos que aumentan de una manera significativa y mensurable el efecto tóxico o adictivo o las propiedades CMR del producto del tabaco de que se trate.

14. En el caso de los productos del tabaco con un aroma característico cuyas ventas a escala de la Unión representen el 3 % o más de una categoría de producto particular, las disposiciones del presente artículo se aplicarán a partir del 20 de mayo de 2020.

15. El presente artículo no se aplicará al tabaco de uso oral.

CAPÍTULO II

Etiquetado y envasado

Artículo 8

Disposiciones generales

1. Cada unidad de envasado de los productos del tabaco, así como todo embalaje exterior, incluirá advertencias sanitarias en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro en cuyo territorio se comercializa el producto.
2. Las advertencias sanitarias ocuparán la totalidad de la superficie de la unidad de envasado o del embalaje que se les haya reservado y no deberán ser objeto de comentario, paráfrasis o referencia de ningún otro tipo.
3. Los Estados miembros se asegurarán de que, cuando se comercialicen productos del tabaco, las advertencias sanitarias sobre la unidad de envasado y sobre todo embalaje exterior se impriman de forma inamovible e indeleble y sean totalmente visibles, y de que no estén parcial o totalmente disimuladas o separadas por timbres fiscales, etiquetas de precio, medidas de seguridad, envoltorios, bolsas, cajas o cualquier otro objeto. Sobre la unidad de envasado de los

productos del tabaco distintos de los cigarrillos y del tabaco para liar en petacas, las advertencias sanitarias podrán fijarse mediante adhesivos, a condición de que estos no puedan despegarse. Las advertencias sanitarias no se separarán al abrir la unidad de envasado distinta del paquete de cierre abatible, en el que las advertencias podrán separarse al abrirlo, pero únicamente de una manera que quede asegurada la integridad gráfica, así como la visibilidad del texto, las fotografías y la información relativa al abandono del tabaquismo.

4. Las advertencias sanitarias no deberán en ningún caso disimular u ocultar los timbres fiscales, las etiquetas de precio, las marcas para seguimiento y rastreo o las medidas de seguridad de las unidades de envasado.
5. Las dimensiones que deberán adoptar las advertencias sanitarias previstas en los artículos 9, 10, 11 y 12, se calcularán en relación con la superficie en cuestión, cuando el paquete está cerrado.
6. Las advertencias sanitarias irán rodeadas de un borde negro de 1 mm de ancho en el interior de la superficie reservada a la advertencia, excepto en las advertencias sanitarias contempladas en el artículo 11.
7. Cuando se adapte una advertencia sanitaria con arreglo a los artículos 9, apartado 5, 10, apartado 3, y 12, apartado 3, la Comisión se asegurará de que la advertencia sea objetiva o que los Estados miembros puedan elegir entre dos advertencias, una de las cuales ha de ser objetiva.
8. Las imágenes de las unidades de envasado y de todo embalaje exterior destinado a los consumidores de la Unión Europea se ajustarán a las disposiciones del presente capítulo.

Artículo 9

Advertencias generales y mensajes de información para los productos del tabaco para fumar

1. Todas las unidades de envasado, así como todo embalaje exterior, del tabaco para fumar incluirán una de las siguientes advertencias generales:

«Fumar mata — déjalo ya»

o

«Fumar mata»

Los Estados miembros decidirán cuál de estas dos advertencias contempladas en el párrafo primero, van a utilizar.

2. Todas las unidades de envasado, así como todo embalaje exterior, de los productos del tabaco para fumar incluirán el siguiente mensaje informativo:

«El humo del tabaco contiene más de 70 sustancias cancerígenas»

3. Por lo que respecta a los paquetes de cigarrillos y a los paquetes de tabaco para liar en forma de paralelepípedo, la advertencia general estará impresa en la parte inferior de la superficie lateral de la unidad de envasado y el mensaje informativo estará impreso en la parte inferior de la otra superficie lateral. Estas advertencias serán de 20 mm de anchura como mínimo.

Por lo que respecta a los paquetes en forma de cajetilla de cuerpo superior articulado en la que la superficie lateral se divide en dos partes cuando se abre el paquete, la advertencia general y el mensaje informativo estarán impresos íntegramente en la zona más grande de esas dos superficies. La advertencia general también figurará en la superficie interior de la tapa que queda visible cuando se abre la cajetilla.

La cara lateral de este tipo de paquete tendrá una altura de 16 mm como mínimo.

Por lo que respecta al tabaco para liar en petaca, la advertencia sanitaria y el mensaje informativo estarán impresos en las superficies que permitan la visibilidad completa de las advertencias sanitarias. Por lo que respecta a los paquetes de tabaco para liar de forma cilíndrica, la advertencia general estará impresa en la superficie exterior de la tapa y el mensaje informativo en la superficie interior de la tapa.

La advertencia general y el mensaje informativo cubrirán el 50 % de la superficie en la que estén impresos.

4. La advertencia general y el mensaje informativo a los que se refieren los apartados 1 y 2 irán:
 - a) impresos en negrita, en caracteres tipográficos Helvética negros sobre fondo blanco. A fin de tener en cuenta las exigencias lingüísticas, los Estados miembros podrán determinar el tamaño del tipo, a condición de que el tamaño del tipo de caracteres especificado en su Derecho nacional sea tal que ocupe el mayor espacio posible de la superficie reservada a tal efecto, y
 - b) centrados en el espacio reservado para su impresión, y en los paquetes en forma de paralelepípedo y en todo embalaje exterior, paralelos al borde lateral de la unidad de envasado.
5. Se otorga a la Comisión el poder de adoptar actos delegados con arreglo al artículo 27 para adaptar la redacción del mensaje informativo contemplado en el apartado 2 a los avances científicos y a la evolución del mercado.
6. La Comisión determinará mediante actos de ejecución la posición exacta de la advertencia general y del mensaje informativo en el tabaco para liar en petaca, dada la diversidad de formas de petaca.

Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 25, apartado 2.

Artículo 10

Advertencias sanitarias combinadas de los productos del tabaco para fumar

1. Todas las unidades de envasado, así como todo embalaje exterior, de los productos del tabaco para fumar incluirán advertencias sanitarias combinadas. Las advertencias sanitarias combinadas:
 - a) constarán de una de las advertencias de texto enumeradas en el anexo I y de la correspondiente fotografía en color especificada en la biblioteca de imágenes del anexo II;
 - b) incluirán información relativa al abandono del tabaquismo, como números de teléfono, direcciones de correo electrónico o sitios internet cuyo objetivo sea informar a los consumidores de los programas existentes para ayudar a las personas que quieren dejar de fumar;
 - c) cubrirán el 65 % de la cara externa de las superficies anterior y posterior de la unidad de envasado, así como de todo embalaje exterior. Los paquetes de forma cilíndrica presentarán dos advertencias sanitarias combinadas, situadas de forma equidistante la una de la otra y cubriendo el 65 % de su mitad respectiva de la superficie curva;
 - d) mostrarán idénticas advertencias de texto y fotografías en color correspondientes en ambas caras de las unidades de envasado y de todo embalaje exterior;
 - e) estarán ubicadas en el borde superior de la unidad de envasado o de todo embalaje exterior, y aparecerán en la misma dirección que otra información que aparezca en dicha superficie del embalaje. En los Estados miembros, en los que siguen siendo obligatorios los timbres fiscales o las marcas de reconocimiento nacionales utilizadas con fines fiscales, se podrán aplicar excepciones transitorias de la obligación de la posición de las advertencias sanitarias combinadas, como sigue:
 - i) en estos casos, si los timbres fiscales o las marcas de reconocimiento nacionales utilizadas con fines fiscales se colocan en el borde superior de una unidad de envasado hecha de cartón, las advertencias sanitarias combinadas que aparecerán en la superficie posterior podrán colocarse directamente debajo del timbre fiscal o de la marca de reconocimiento nacional,
 - ii) en el caso de una unidad de envasado de material flexible, los Estados miembros podrán permitir una superficie rectangular reservada a los timbres fiscales o las marcas de reconocimiento nacionales utilizadas con fines fiscales de una altura que no podrá ser superior a 13 mm entre el límite superior de la cajetilla y el límite superior de las advertencias sanitarias.

Las excepciones contempladas en los incisos i) y ii) se aplicarán por un período de tres años a partir del 20 de mayo de 2016. Las marcas y los logotipos no podrán situarse por encima de la advertencia sanitaria;

- f) se reproducirán de acuerdo con el formato, la presentación, el diseño y las proporciones especificadas por la Comisión con arreglo al apartado 3;

g) en las unidades de envasado de los cigarrillos, respetarán las siguientes dimensiones:

- i) altura: no menos de 44 mm,
- ii) anchura: no menos de 52 mm.

2. Las advertencias sanitarias combinadas se agruparán en tres juegos, como se establece en el anexo II, cada uno de los cuales podrá utilizarse durante un año, alternando con los otros juegos sobre una base anual. Los Estados miembros se asegurarán de que las diferentes advertencias sanitarias combinadas disponibles para su uso en un año determinado figuren en cada marca de productos del tabaco en número igual, en la medida de lo posible.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 27 a fin de:

- a) adaptar las advertencias de texto contempladas en el anexo I habida cuenta de los avances científicos y la evolución del mercado;
- b) establecer y adaptar la biblioteca de imágenes contemplada en el apartado 1, letra a), del presente artículo, habida cuenta de los avances científicos y la evolución del mercado.

4. La Comisión definirá mediante actos de ejecución las características técnicas de la presentación, el diseño y la forma de las advertencias sanitarias combinadas, teniendo en cuenta las diferentes formas de los paquetes.

Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 25, apartado 2.

Artículo 11

Etiquetado de los productos del tabaco para fumar distinto de los cigarrillos, el tabaco para liar y el tabaco para pipa de agua

1. Los Estados miembros podrán eximir a los productos del tabaco para fumar distinto de los cigarrillos, al tabaco para liar y al tabaco para pipas de agua de la obligación de incluir el mensaje informativo contemplado en el artículo 9, apartado 2, y las advertencias sanitarias combinadas contempladas en el artículo 10. En ese caso y además de la advertencia general especificada en el artículo 9, apartado 1, cada unidad de envasado, así como todo embalaje exterior, de esos productos llevará una de las advertencias de texto contempladas en el anexo I. La advertencia general contemplada en el artículo 9, apartado 1, incluirá una referencia a los servicios para el abandono del tabaquismo contemplada en el artículo 10, apartado 1, letra b).

La advertencia general aparecerá en la cara más visible de la unidad de envasado, así como en todo embalaje exterior.

Los Estados miembros se asegurarán de que las diferentes advertencias de texto aparezcan en igual número, en la medida de lo posible, en cada marca de esos productos. Las advertencias de texto se imprimirán en la siguiente superficie más visible de la unidad de envasado, así como en todo embalaje exterior.

En las unidades de envasado con cierre articulado, la siguiente superficie más visible será la que se haga visible al abrir la cajetilla

2. La advertencia general contemplada en el apartado 1 cubrirá un 30 % de la cara exterior de la superficie correspondiente de la unidad de envasado y de todo embalaje exterior. Esta proporción aumentará a un 32 % en los Estados miembros que tengan dos lenguas oficiales y a un 35 % en los que tengan más de dos lenguas oficiales.

3. La advertencia general contemplada en el apartado 1 cubrirá un 40 % de la cara exterior de la superficie correspondiente de la unidad de envasado y de todo embalaje exterior. Esta proporción aumentará a un 45 % en los Estados miembros que tengan dos lenguas oficiales y a un 50 % en los que tengan más de dos lenguas oficiales.

4. En caso de que las advertencias sanitarias a que se refiere el apartado 1 deban aparecer en una superficie superior a 150 cm², la advertencia cubrirá un área de 45 cm². Esta área aumentará a 48 cm² en los Estados miembros que tengan dos lenguas oficiales y a 52,5 cm² en los que tengan más de dos lenguas oficiales.

5. Las advertencias sanitarias contempladas en el apartado 1 cumplirán los requisitos especificados en el artículo 9, apartado 4. El texto de las advertencias sanitarias deberá ser paralelo al texto principal que figura en la superficie reservada a esas advertencias.

Las advertencias sanitarias irán rodeadas de un borde negro de no menos de 3 mm y no más de 4 mm de ancho. Este borde aparecerá fuera de la superficie reservada a las advertencias sanitarias.

6. La Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 27 con objeto de retirar la posibilidad de conceder excepciones a cualquiera de las categorías de productos contempladas en el apartado 1 en caso de que se produzca un cambio sustancial de circunstancias establecido en un informe de la Comisión para la categoría de producto de que se trate.

Artículo 12

Etiquetado de los productos del tabaco sin combustión

1. Todas las unidades de envasado, así como todo embalaje exterior, de productos del tabaco sin combustión llevarán la siguiente advertencia sanitaria:

«Este producto del tabaco es nocivo para su salud y crea adicción»

2. La advertencia sanitaria contemplada en el apartado 1 cumplirá los requisitos especificados en el artículo 9, apartado 4. El texto de las advertencias sanitarias deberá ser paralelo al texto principal en la superficie reservada a esas advertencias.

Además:

- a) aparecerá en las dos superficies más grandes de la unidad de envasado, así como en todo embalaje exterior;
 - b) cubrirá un 30 % de la cara externa de la superficie correspondiente en la unidad de envasado y en todo embalaje exterior. Esta proporción aumentará a un 32 % en los Estados miembros que tengan dos lenguas oficiales y a un 35 % en los que tengan más de dos lenguas oficiales.
3. Se otorga a la Comisión el poder de adoptar actos delegados con arreglo al artículo 27 para adaptar la formulación de la advertencia sanitaria contemplada en el apartado 1 habida cuenta de los avances científicos.

Artículo 13

Presentación del producto

1. El etiquetado de una unidad de envasado y de todo embalaje exterior, así como del propio producto del tabaco, no incluirá ningún elemento o característica que:

- a) promocióne un producto del tabaco o fomente su consumo suscitando una impresión equivocada sobre sus características, sus efectos sobre la salud, sus peligros o sus emisiones. El etiquetado no incluirá información alguna sobre el contenido del producto del tabaco en nicotina, alquitrán o monóxido de carbono;
- b) sugiera que un producto del tabaco en particular es menos nocivo que otro, o que tiene por objeto reducir el efecto de algunos componentes nocivos del humo, o que tiene efectos vitalizantes, energéticos, curativos, rejuvenecedores, naturales, ecológicos u otros efectos positivos sobre la salud o el estilo de vida;
- c) haga referencia a sabores, olores, aromatizantes u otros aditivos, o a la ausencia de estos;
- d) se parezca a un producto alimenticio o cosmético;
- e) sugiera que determinado producto del tabaco ha mejorado en biodegradabilidad o en otras ventajas medioambientales.

2. Ni la unidad de envasado ni ningún embalaje exterior incluirá indicaciones que sugieran ventaja económica alguna mediante la inclusión de bonos de reducción impresos, la oferta de descuentos, la distribución gratuita, u ofertas de dos por uno o similares.

3. Entre los elementos y características prohibidos con arreglo a los apartados 1 y 2 se encuentran, sin carácter limitativo, textos, símbolos, nombres, marcas, signos figurativos u otros.

*Artículo 14***Aspecto y contenido de las unidades de envasado**

1. Las unidades de envasado de cigarrillos tendrán forma de paralelepípedo. Las unidades de envasado de tabaco para liar tendrán forma paralelepípeda o cilíndrica o tendrán forma de petaca. Una unidad de envasado de cigarrillos incluirá, como mínimo, veinte cigarrillos. Una unidad de envasado de tabaco para liar contendrá tabaco por un peso mínimo de 30 g.
2. Las unidades de envasado de cigarrillos podrán ser de cartón o de un material flexible y no incluirán ninguna abertura que pueda cerrarse o sellarse de nuevo una vez se haya abierto distinta del cierre abatible y del cierre superior articulado. En el caso de las cajetillas de cierre abatible y de cierre articulado, el cierre se articulará únicamente por la parte trasera del paquete.

*Artículo 15***Trazabilidad**

1. Los Estados miembros se asegurarán de que todas las unidades de envasado de productos del tabaco estén marcadas con un identificador único. Con objeto de garantizar su integridad, los identificadores únicos se imprimirán de forma inamovible e indeleble y no deberán quedar en ningún caso disimulados o separados, tampoco por timbres fiscales y etiquetas de precio, o por la apertura de la unidad de envasado. Por lo que se refiere a los productos fabricados fuera de la Unión, las obligaciones establecidas en el presente artículo solo son aplicables a los destinados al mercado de la Unión o comercializados en dicho mercado.
2. El identificador único permitirá determinar lo siguiente:
 - a) la fecha y el lugar de fabricación;
 - b) las instalaciones de fabricación;
 - c) la máquina utilizada para fabricar los productos de tabaco;
 - d) el turno de producción o la hora de fabricación;
 - e) la descripción del producto;
 - f) el mercado o el establecimiento minorista al que está destinado;
 - g) la ruta de envío prevista;
 - h) en su caso, el importador en la Unión;
 - i) la ruta de envío efectiva, desde la fabricación hasta el primer establecimiento minorista, incluidos todos los almacenes, así como la fecha de envío, el destino, el punto de partida y el destinatario;
 - j) la identidad de todos los compradores, desde la fabricación hasta el primer establecimiento minorista, y
 - k) las facturas, los albaranes y los comprobantes de pago de todos los compradores, desde la fabricación hasta el establecimiento minorista.
3. La información del apartado 2, letras a), b), c), d), e), f), g) y, en su caso, h), formará parte del identificador único.
4. Los Estados miembros se asegurarán de que la información mencionada en el apartado 2, letras i), j) y k), sea accesible mediante un enlace con el identificador único.
5. Los Estados miembros se asegurarán de que todos los operadores económicos que participan en el comercio de productos del tabaco, desde el fabricante hasta el último operador económico anterior al primer establecimiento minorista, registran la entrada de todas las unidades de envasado de que disponen, así como todos los movimientos intermedios y el momento en que dejan definitivamente de disponer de ellos. Esta obligación se puede cumplir mediante el marcado y el registro del embalaje de unidades múltiples, como el cartón, la caja o palet, siempre que siga siendo posible el seguimiento y el rastreo de todas las unidades de envasado.

6. Los Estados miembros se asegurarán de que todas las personas físicas o jurídicas que intervengan en la cadena de suministro de los productos del tabaco mantengan un registro completo y preciso de todas las transacciones pertinentes.

7. Los Estados miembros se asegurarán de que los fabricantes de productos del tabaco suministren a todos los operadores económicos que participan en el comercio de productos del tabaco, desde el fabricante hasta el último operador económico anterior al primer establecimiento minorista, incluidos los importadores, los almacenes y los transportistas, el equipo necesario para registrar los productos del tabaco adquiridos, vendidos, almacenados, transportados o manipulados de cualquier otra forma. El equipo deberá poder leer y transmitir los datos electrónicamente a una instalación de almacenamiento de datos conforme al apartado 8.

8. Los Estados miembros se asegurarán de que los fabricantes y los importadores de productos del tabaco celebren contratos de almacenamiento de datos con una tercera parte independiente con el fin de albergar la instalación para el almacenamiento de todos los datos pertinentes. La instalación para el almacenamiento de datos estará situada físicamente en el territorio de la Unión. La Comisión aprobará la idoneidad de la tercera parte, en particular, su independencia y sus capacidades técnicas, así como el contrato.

Las actividades de dicha tercera parte serán supervisadas por un auditor externo, propuesto y pagado por el fabricante de productos del tabaco y aprobado por la Comisión. El auditor externo presentará a las autoridades competentes y a la Comisión un informe anual en el que, en particular, evaluará cualquier irregularidad en el acceso

Los Estados miembros garantizarán que las instalaciones de almacenamiento de datos sean completamente accesibles para las autoridades competentes de los Estados miembros, la Comisión y el auditor externo independiente. En casos debidamente justificados, los Estados miembros o la Comisión podrán conceder a los fabricantes o importadores acceso a los datos almacenados, sin perjuicio de que la información sensible desde un punto de vista comercial siga estando adecuadamente protegida de conformidad con el Derecho de la Unión y nacional aplicable.

9. Ningún operador económico que participe en el comercio de los productos del tabaco podrá modificar ni eliminar los datos registrados.

10. Los Estados miembros se asegurarán de que la información de carácter personal solo se utilice de conformidad con las normas y salvaguardias establecidas en la Directiva 95/46/CE.

11. Mediante actos de ejecución, la Comisión:

- a) determinará las normas técnicas relativas al establecimiento y al funcionamiento de los sistemas de seguimiento y rastreo, previstos en el presente artículo, incluyendo el marcado con un identificador único, el registro, transmisión, tratamiento y almacenamiento de datos y su accesibilidad;
- b) determinará las normas técnicas para asegurarse de que los sistemas utilizados para el identificador único y las funciones relacionadas son plenamente compatibles en toda la Unión.

Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 25, apartado 2.

12. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 27 a fin de definir los elementos clave de los contratos de almacenamiento de datos contemplados en el apartado 8 del presente artículo, como su duración, renovabilidad, conocimientos prácticos necesarios o su confidencialidad, incluidos un seguimiento y una evaluación periódicos.

13. Los apartados 1 a 10 del presente artículo se aplicarán a los cigarrillos y al tabaco para liar a partir del 20 de mayo de 2019 y a los productos del tabaco distintos de los cigarrillos y el tabaco para liara a partir del 20 de mayo de 2024.

Artículo 16

Medida de seguridad

1. Además del identificador único, contemplado en el artículo 15, los Estados miembros exigirán que las unidades de envasado de los productos del tabaco que se comercialicen incorporen, de forma visible e invisible, una medida de seguridad a prueba de manipulaciones. La medida de seguridad se imprimirá o se colocará de forma inamovible, será indeleble y no deberá quedar en ningún caso disimulada ni oculta, tampoco por timbres fiscales, etiquetas de precio, u otros elementos obligatorios de conformidad con la legislación.

Los Estados miembros que requieren timbres fiscales o marcas de reconocimiento nacionales utilizadas con fines fiscales podrán hacer uso de ellos para la medida de seguridad, siempre que los timbres fiscales o las marcas nacionales de identificación cumplan todas las normas y funciones técnicas que el presente artículo exige.

2. Mediante la adopción de actos de ejecución, la Comisión definirá las normas técnicas de la medida de seguridad y su posible alternancia y las adaptará a los avances científicos y técnicos y a la evolución del mercado.

Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 25, apartado 2.

3. El apartado 1 se aplicará a los cigarrillos y al tabaco para liar a partir del 20 de mayo de 2019 y a los productos del tabaco distintos de los cigarrillos y el tabaco para liar a partir del 20 de mayo de 2024.

CAPÍTULO III

Tabaco de uso oral, ventas a distancia transfronterizas de productos del tabaco y productos del tabaco novedosos

Artículo 17

Tabaco de uso oral

Los Estados miembros prohibirán la comercialización del tabaco de uso oral sin perjuicio de las disposiciones del artículo 151 del Acta de Adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia.

Artículo 18

Ventas a distancia transfronterizas de productos del tabaco

1. Los Estados miembros podrán prohibir las ventas a distancia transfronterizas de productos del tabaco a los consumidores. Los Estados miembros cooperarán para prevenir dichas ventas. Los establecimientos minoristas que efectúan ventas a distancia transfronterizas no podrán suministrar sus productos a los consumidores en los Estados miembros en los que se haya prohibido dicha venta. Los Estados miembros que no prohíban dichas ventas exigirán a los establecimientos minoristas que tengan intención de realizar ventas a distancia transfronterizas a consumidores de la Unión, que se registren ante las autoridades competentes del Estado miembro en el que está situado el establecimiento minorista y en el Estado miembro de residencia del cliente potencial. Los establecimientos minoristas situados fuera de la Unión estarán obligados a registrarse ante las autoridades competentes del Estado miembro de residencia del cliente actual o potencial. Todos los establecimientos minoristas que tengan intención de llevar a cabo ventas a distancia transfronterizas deberán facilitar a las autoridades competentes, como mínimo, la siguiente información:

- a) nombre o razón social y dirección permanente del domicilio social desde el que se suministran los productos del tabaco;
- b) la fecha de inicio de la actividad consistente en ofrecer a los consumidores productos del tabaco para la venta a distancia, por medios relacionados con los servicios de la sociedad de la información, tal que definidos en el artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34/CE;
- c) la dirección del sitio o sitios web utilizados para estos fines y toda la información pertinente necesaria para identificar el sitio web.

2. Las autoridades competentes de los Estados miembros se asegurarán de que el consumidor tenga acceso a la lista de todos los establecimientos minoristas que se han registrado ante ellas. Cuando hagan disponible dicha lista, los Estados miembros velarán por que se cumplan las normas y salvaguardias establecidas en la Directiva 95/46/CE. Los establecimientos minoristas solo podrán empezar a comercializar los productos del tabaco en forma de ventas a distancia transfronteriza a partir del momento en que hayan recibido confirmación de su registro en la autoridad competente pertinente.

3. Los Estados miembros de destino de los productos del tabaco vendidos a través de ventas a distancia transfronterizas podrán exigir que el establecimiento minorista designe a una persona física responsable de verificar que los productos del tabaco, antes de llegar al consumidor, cumplen las disposiciones nacionales adoptadas de conformidad con la presente Directiva en el Estado miembro de destino, si dicha verificación es necesaria para garantizar el cumplimiento y facilitar la aplicación

4. Los establecimientos minoristas que efectúan ventas a distancia transfronteriza dispondrán de un sistema de verificación de la edad, que, en el momento de la venta, compruebe que el consumidor que realiza la compra respeta la edad mínima prevista en la legislación nacional del Estado miembro de destino. El minorista o la persona física por él designada en virtud del apartado 3 proporcionará a las autoridades competentes de ese Estado miembro una descripción de los pormenores y el funcionamiento del sistema de verificación de la edad.

5. Los establecimientos minoristas únicamente utilizarán los datos personales del consumidor de conformidad con la Directiva 95/46/CE y esos datos no se comunicarán al fabricante de productos de tabaco, a otras empresas que formen parte del mismo grupo empresarial ni a terceros. Los datos personales no se utilizarán ni se comunicarán para ningún fin distinto de la compra en cuestión. Esto también será aplicable si el establecimiento minorista es parte de una empresa de fabricación de productos del tabaco.

Artículo 19

Notificación de productos del tabaco novedosos

1. Los Estados miembros exigirán que los fabricantes y los importadores de productos del tabaco presenten una notificación a las autoridades competentes de los Estados miembros relativa a cualquier producto del tabaco novedoso que tengan intención de introducir en los mercados de los Estados miembros de que se trate. La notificación se hará en formato electrónico seis meses antes de la fecha de comercialización prevista e irá acompañada de una descripción pormenorizada del producto del tabaco novedoso en cuestión, así como de las instrucciones de uso y la información sobre los ingredientes y las emisiones que contempla el artículo 5. Los fabricantes e importadores que presenten una notificación relativa a un producto del tabaco novedoso proporcionarán asimismo a las autoridades competentes lo siguiente:

- a) los estudios científicos disponibles sobre toxicidad, poder adictivo y atractivo del producto del tabaco novedoso, en particular por lo que se refiere a sus ingredientes y emisiones;
- b) los estudios disponibles, así como resúmenes de los mismos, y las investigaciones de mercado sobre preferencias de diferentes grupos de consumidores, incluidos los jóvenes, y
- c) otra información disponible pertinente, incluidos un análisis de riesgos/beneficios del producto, los efectos previstos sobre el abandono del tabaquismo y los efectos previstos sobre la iniciación al consumo del tabaco, así como los efectos sobre la percepción de los consumidores previstos.

2. Los Estados miembros exigirán que los fabricantes y los importadores de productos del tabaco novedosos informen a sus respectivas autoridades competentes de cualquier información nueva o actualizada a que se hace referencia en el apartado 1, letras a) a c). Los Estados miembros podrán exigir a los fabricantes o los importadores de productos del tabaco novedosos que realicen ensayos adicionales o presenten información complementaria. Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión toda la información recibida de conformidad con el presente artículo.

3. Los Estados miembros podrán introducir un sistema de autorización de los productos del tabaco novedosos. Los Estados miembros podrán cobrar una tasa proporcionada a los fabricantes e importadores por la citada autorización.

4. Los productos del tabaco novedosos que se pongan en el mercado deberán cumplir los requisitos establecidos en la presente Directiva. La aplicabilidad de las disposiciones de la presente Directiva a los productos del tabaco novedosos dependerá de si esos productos responden a la definición de producto del tabaco sin combustión o a la de tabaco para fumar.

TÍTULO III

CIGARRILLOS ELECTRÓNICOS Y PRODUCTOS A BASE DE HIERBAS PARA FUMAR

Artículo 20

Cigarrillos electrónicos

1. Los Estados miembros garantizarán que los cigarrillos electrónicos y envases de recarga se comercialicen únicamente si cumplen la presente Directiva, así como el resto de la legislación de la Unión en la materia.

La presente Directiva no se aplica a los cigarrillos electrónicos y envases de recarga que estén sujetos a un requisito de autorización en virtud de la Directiva 2001/83/CE o de los requisitos establecidos en la Directiva 93/42/CEE.

2. Los fabricantes e importadores de cigarrillos electrónicos y envases de recarga presentarán una notificación a las autoridades competentes de los Estados miembros de todos los productos que pretendan comercializar. La notificación se presentará en formato electrónico seis meses antes de la fecha prevista de comercialización. Para los cigarrillos electrónicos y envases de recarga ya comercializados el 20 de mayo de 2016, la notificación se presentará dentro de un plazo de seis meses a partir de dicha fecha. Para cada modificación sustancial del producto se presentará una nueva notificación.

Dicha notificación, según sea el producto un cigarrillo electrónico o un envase de recarga, contendrá la siguiente información:

- a) nombre y datos de contacto del fabricante, de una persona física o jurídica responsable dentro de la Unión y, en su caso, del importador en la Unión;
- b) la lista de todos los ingredientes del cigarrillo electrónico o del envase de recarga y las emisiones que genere el uso del mismo, especificados por marcas y tipos, incluidas las cantidades de dichos ingredientes;
- c) los datos toxicológicos acerca de los ingredientes y emisiones del producto, incluso sometidos a calentamiento, mencionándose, en particular, sus efectos sobre la salud de los consumidores y teniendo en cuenta, entre otras cosas, su posible efecto adictivo;
- d) información sobre dosificación e ingesta de la nicotina en condiciones de consumo normales o razonablemente previsibles;
- e) la descripción de los componentes del producto, inclusive, en su caso, el mecanismo de apertura y recarga del cigarrillo electrónico o de los envases de recarga;
- f) la descripción del proceso de producción, incluida la producción en serie, y la declaración de que el proceso de producción garantiza la conformidad con los requisitos del presente artículo;
- g) una declaración de que el fabricante y el importador se responsabilizan totalmente de la calidad y seguridad del producto, una vez comercializado y en condiciones de uso normales o razonablemente previsibles.

Cuando los Estados miembros consideren que la información presentada es incompleta, tendrán derecho a exigir que se complete la información de que se trate.

Los Estados miembros podrán imponer unas tasas proporcionadas a fabricantes e importadores en concepto de recepción, almacenamiento, tratamiento y análisis de la información que se les presente.

3. Los Estados miembros garantizarán:

- a) que el líquido que contiene la nicotina sea comercializado únicamente en envases de recarga cuyo volumen no sea superior a 10 ml, en cigarrillos electrónicos desechables o en cartuchos de un solo uso, y que el volumen de los cartuchos o depósitos no sea superior a 2 ml;
- b) que el líquido que contiene la nicotina no contenga más de 20 mg/ml de nicotina;
- c) que el líquido que contiene la nicotina no contenga ninguno de los aditivos enumerados en el artículo 7, apartado 6;
- d) que en la fabricación del líquido que contiene la nicotina se usen solo ingredientes de gran pureza; que toda sustancia que no sea los ingredientes a que se refiere el apartado 2, letra b), esté presente solo en niveles de restos, y siempre que sea técnicamente inevitable durante la fabricación;

- e) que, con excepción de la nicotina, en el líquido que contiene la nicotina se usen solo ingredientes que no sean peligrosos para la salud humana, tanto en forma caliente como fría;
- f) que los cigarrillos electrónicos administren las dosis de nicotina de forma constante en las condiciones normales de uso;
- g) que los cigarrillos electrónicos y los envases de recarga sean seguros para los niños e imposibles de manipular; que los cigarrillos electrónicos y los envases de recarga estén protegidos contra la rotura y los escapes y tengan un mecanismo que permita un rellenado sin escapes.

4. Los Estados miembros garantizarán que:

- a) las unidades de envasado de cigarrillos electrónicos y de envases de recarga incluyan un folleto con instrucciones de información sobre:
 - i) el uso y el almacenamiento, incluidos la advertencia de que el producto no se recomienda para consumo de jóvenes y no fumadores,
 - ii) las contraindicaciones,
 - iii) las advertencias a grupos de riesgo específicos,
 - iv) los posibles efectos adversos,
 - v) la adicción y toxicidad, y
 - vi) los datos de contacto del fabricante o importador y de una persona física o jurídica en la Unión;
- b) las unidades de envasado así como todo embalaje exterior de cigarrillos electrónicos y de envases de recarga
 - i) incluyan una lista de todos los ingredientes que contenga el producto en orden descendente y una indicación del contenido de nicotina y su administración por dosis, el número de lote de fabricación y una recomendación de que se mantenga fuera del alcance de los niños,
 - ii) sin perjuicio del inciso i) de la presente letra, no incluyan elementos ni características de las mencionadas en el artículo 13, excepto la mención del artículo 13, apartado 1, letras a) y c), referente a la información sobre el contenido de nicotina y sobre los aromas, y
 - iii) lleven una de las advertencias sanitarias siguientes:

«Este producto contiene nicotina, una sustancia muy adictiva. No se recomienda su consumo a los no fumadores.»

o

«Este producto contiene nicotina, una sustancia muy adictiva.»

Los Estados miembros decidirán cuál de estas dos advertencias sanitarias deberá utilizarse;

- c) las advertencias sanitarias cumplan los requisitos especificados en el artículo 12, apartado 2.

5. Los Estados miembros garantizarán que:

- a) las comunicaciones comerciales en los servicios de la sociedad de la información, en la prensa y en demás publicaciones impresas, que tengan por fin o por efecto directo o indirecto la promoción del cigarrillo electrónico y sus envases de recarga queden prohibidas, con la excepción de las publicaciones destinadas exclusivamente a los profesionales del comercio de los productos y de las publicaciones que estén impresas y publicadas en terceros países, cuando dichas publicaciones no tengan por destino principal el mercado de la Unión;
- b) las comunicaciones comerciales que tengan por fin o por efecto directo o indirecto la promoción del cigarrillo electrónico y sus envases de recarga queden prohibidas en la radio;

- c) quede prohibida toda forma de contribución pública o privada a programas de radio que tenga por objeto o por efecto directo o indirecto la promoción del cigarrillo electrónico y sus envases de recarga;
- d) quede prohibida toda forma de contribución pública o privada a cualquier acto, actividad o individuo que tenga por objeto o por efecto directo o indirecto la promoción del cigarrillo electrónico y sus envases de recarga y que implique a varios Estados miembros o tenga lugar en varios Estados miembros, o surta efectos transfronterizos de cualquier otro modo;
- e) queden prohibidas las comunicaciones comerciales audiovisuales reguladas por la Directiva 2010/13/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, para los cigarrillos electrónicos y sus envases de recarga.

6. El artículo 18 de la presente Directiva se aplicará a las ventas a distancia transfronterizas de cigarrillos electrónicos y envases de recarga.

7. Los Estados miembros exigirán a los fabricantes e importadores de cigarrillos electrónicos y envases de recarga que presenten anualmente a las autoridades competentes:

- i) los datos generales de volumen de ventas, por marca y tipo de producto,
- ii) la información sobre las preferencias de diversos grupos de consumidores, incluidos los jóvenes, los no fumadores y los principales tipos de usuarios actuales,
- iii) modo de venta de los productos, y
- iv) los resúmenes de cualesquiera estudios de mercado realizados con respecto a lo anterior, inclusive su traducción al inglés.

Los Estados miembros observarán la evolución del mercado del cigarrillo electrónico así como del mercado de los envases de recarga, incluida toda prueba de utilización como vía de acceso a la adicción a la nicotina y posteriormente al consumo tradicional de tabaco entre los jóvenes y no fumadores.

8. Los Estados miembros garantizarán que la información recibida en virtud del apartado 2 sea accesible públicamente en una página web. Los Estados miembros deberán tener debidamente en cuenta la necesidad de proteger los secretos comerciales cuando se hagan públicas dichas informaciones.

Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión y de los demás Estados miembros, a instancia de los mismos, toda la información recibida de conformidad con el presente artículo. Los Estados miembros y la Comisión se asegurarán de que los secretos comerciales y demás información confidencial reciban tratamiento confidencial.

9. Los Estados miembros exigirán a los fabricantes, importadores y distribuidores de cigarrillos electrónicos y envases de recarga que establezcan y mantengan un sistema de recopilación de información de todos los presuntos efectos adversos de esos productos sobre la salud humana.

Si cualquiera de estos operadores económicos considera, o tiene motivos para creer, que los cigarrillos electrónicos o envases de recarga que están en su posesión y que pretende comercializar o están comercializados, son peligrosos, no son seguros, no son de buena calidad o por algún otro motivo no son conformes con la presente Directiva, tomará inmediatamente la medida correctora necesaria para que sea conforme, o bien lo retirará temporal o permanentemente, según proceda. En tal caso, se exigirá también al agente económico que informe a las autoridades de supervisión del mercado de los Estados miembros en el que esté disponible, o va a estar, el producto, dando los detalles, en particular, del riesgo para la salud y la seguridad y de cualquier medida correctora tomada, así como de los resultados de dicha medida correctora.

Los Estados miembros podrán solicitar también al operador económico otras informaciones, como por ejemplo sobre los aspectos de seguridad y calidad o cualesquiera efectos adversos de los cigarrillos electrónicos y envases de recarga.

10. La Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de los riesgos potenciales para la salud pública asociados al uso de cigarrillos electrónicos recargables a más tardar el 20 de mayo de 2016 y posteriormente, siempre que sea necesario.

⁽¹⁾ Directiva 2010/13/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2010, sobre la coordinación de determinadas disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a la prestación de servicios de comunicación audiovisual (Directiva de servicios de comunicación audiovisual) (DO L 95 de 15.4.2010, p. 1).

11. En el caso de los cigarrillos electrónicos y envases de recarga que cumplan los requisitos del presente artículo, cuando una autoridad competente averigüe, o tenga motivos razonables de preocupación, de que un cigarrillo electrónico o envase de recarga específico, o un tipo de cigarrillo electrónico o contenedor de recarga, pueda presentar un riesgo grave para la salud humana, podrá tomar las medidas provisionales oportunas, y comunicará inmediatamente a la Comisión y a las autoridades competentes de los demás Estados miembros las medidas adoptadas y todos los datos en que se apoyan. La Comisión determinará, lo antes posible, una vez recibida la información, si la medida provisional se justifica. La Comisión informará de su evaluación al Estado miembro interesado, para que este pueda llevar a cabo el seguimiento adecuado.

Cuando, en aplicación del párrafo primero del presente apartado, la comercialización de un tipo específico de cigarrillo electrónico o envase de recarga, o un tipo de cigarrillos electrónicos o envases de recarga haya sido prohibido por motivos justificados por un mínimo de tres Estados miembros, la Comisión estará capacitada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 27 con el fin de hacer extensiva dicha prohibición a todos los Estados miembros, siempre que dicha extensión esté justificada y sea proporcionada.

12. Se otorga a la Comisión el poder de adoptar actos delegados con arreglo al artículo 27 para adaptar la formulación de la advertencia sanitaria contemplada en el apartado 4, letra b), del presente artículo. Al adaptar dicha advertencia sanitaria, la Comisión se asegurará de su objetividad.

13. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, un formato de notificación común en virtud de lo dispuesto en el apartado 2 y de las normas técnicas del mecanismo de recarga contemplado en el apartado 3, letra g).

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 25, apartado 2.

Artículo 21

Productos a base de hierbas para fumar

1. Todas las unidades de envasado, así como todo embalaje exterior, de los productos a base de hierbas para fumar incluirán la siguiente advertencia general:

«Fumar este producto es nocivo para su salud»

2. La advertencia sanitaria se imprimirá en las caras externas posterior y anterior de la unidad de envasado, así como en todo embalaje exterior.

3. La advertencia sanitaria cumplirá los requisitos especificados en el artículo 9, apartado 4. Cubrirá un 30 % de la cara externa de la superficie correspondiente de la unidad de envasado y de todo embalaje exterior. Esta proporción aumentará a un 32 % en los Estados miembros que tengan dos lenguas oficiales y a un 35 % en los que tengan más de dos lenguas oficiales.

4. Las unidades de envasado, así como todo embalaje exterior, de los productos a base de hierbas para fumar no contendrán los elementos ni las características a que se hace referencia en el artículo 13, apartado 1, letras a), b) y d), ni indicarán que el producto no contiene aditivos o aromatizantes.

Artículo 22

Notificación de los ingredientes de productos para fumar a base de hierbas

1. Los Estados miembros exigirán a los fabricantes e importadores de productos para fumar a base de hierbas que presenten a sus autoridades competentes la lista de todos los ingredientes, así como las cantidades de dichos ingredientes, utilizados en la fabricación de los productos, especificados por marcas y tipos. Los fabricantes o los importadores comunicarán asimismo a las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate que la composición de un producto se ha modificado de tal manera que afecta a la información proporcionada en virtud del presente artículo. La información a que se refiere el presente artículo se presentará antes de la comercialización de un producto nuevo o modificado.

2. Los Estados miembros garantizarán que la información presentada de conformidad con el apartado 1, esté accesible al público en un sitio web. Los Estados miembros deberán tener debidamente en cuenta la necesidad de proteger los secretos comerciales cuando se hagan públicas dichas informaciones. Los operadores económicos indicarán exactamente qué información consideran que constituye un secreto comercial.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 23

Cooperación y ejecución

1. Los Estados miembros se asegurarán de que los fabricantes y los importadores proporcionen a las autoridades competentes y a la Comisión una información completa y correcta con arreglo a las disposiciones de la presente Directiva y en los plazos previstos al respecto. La obligación de proporcionar la información requerida es responsabilidad primera del fabricante, en caso de que este esté establecido en la Unión. La obligación de proporcionar la información requerida será responsabilidad primera del importador en caso de que el fabricante esté establecido fuera de la Unión y el importador esté establecido en la Unión. En caso de que tanto el fabricante como el importador estén establecidos fuera de la Unión, ambos compartirán la obligación de proporcionar la información requerida.
2. Los Estados miembros se asegurarán de que no se comercialicen los productos que no cumplan las disposiciones de la presente Directiva, incluidos sus actos de ejecución y sus actos delegados. Los Estados miembros impedirán que se comercialicen productos del tabaco y productos relacionados si no se han cumplido las obligaciones de información establecidas en la presente Directiva.
3. Los Estados miembros establecerán normas relativas a las sanciones aplicables al incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas de acuerdo con la presente Directiva, y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su cumplimiento. Las sanciones previstas serán eficaces, proporcionadas y disuasorias. Las sanciones administrativas financieras aplicables a las infracciones intencionales podrán establecerse de modo que compensen la ventaja económica que se pretendía obtener con la infracción.
4. Las autoridades competentes de los Estados miembros cooperarán entre sí y con la Comisión con el fin de garantizar la aplicación adecuada y el cumplimiento debido de la presente Directiva y transmitirán toda la información necesaria para aplicar uniformemente la presente Directiva.

Artículo 24

Libre circulación

1. Los Estados miembros no podrán, por razones relacionadas con los aspectos regulados por la presente Directiva con sujeción a lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del presente artículo, prohibir ni limitar la comercialización de los productos del tabaco o de los productos relacionados que se ajusten a la presente Directiva.
2. La presente Directiva no afectará al derecho de un Estado miembro a mantener e introducir otros requisitos aplicables a todos los productos comercializados, en relación con la normalización del embalaje de los productos del tabaco, cuando esté justificado por razones de salud pública, habida cuenta del nivel elevado de protección de la salud humana alcanzado mediante la presente Directiva. Dichas medidas serán proporcionadas y no podrán constituir un medio de discriminación arbitraria ni una restricción encubierta del comercio entre los Estados miembros. Se notificarán a la Comisión junto con las razones para mantenerlas o introducirlas.
3. Un Estado miembro también podrá prohibir una determinada categoría de tabaco o de productos relacionados por razones relacionadas con la situación específica de este Estado miembro y siempre que las disposiciones estén justificadas por la necesidad de proteger la salud pública, teniendo en cuenta el nivel elevado de protección de la salud humana alcanzado mediante la presente Directiva. Dichas disposiciones nacionales se notificarán a la Comisión junto con las razones para introducirlas. La Comisión, en un plazo de seis meses a partir de la fecha de recepción de la notificación de conformidad con el presente apartado, aprobará o rechazará las disposiciones nacionales después de haber verificado, teniendo en cuenta el nivel elevado de protección de la salud humana alcanzado mediante la presente Directiva, si están o no justificadas, si son necesarias y proporcionadas a su objetivo y si constituyen o no un medio de discriminación arbitraria o una restricción encubierta del comercio entre los Estados miembros. En caso de que la Comisión no adopte ninguna decisión en dicho plazo se considerará que las medidas nacionales han sido aprobadas.

*Artículo 25***Procedimiento de comité**

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 pedir un dictamen del Comité por procedimiento escrito, dicho procedimiento se dará por concluido sin resultado cuando así lo decida el presidente del comité o lo pida una mayoría simple de miembros del comité dentro del plazo de entrega del dictamen.
4. Si el Comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

*Artículo 26***Autoridades competentes**

Los Estados miembros designarán a las autoridades competentes responsables de la aplicación y ejecución de las obligaciones previstas en la presente Directiva dentro de un plazo de tres meses a partir del 20 de mayo de 2016. Los Estados miembros informarán de inmediato a la Comisión sobre la identidad de dichas autoridades. La Comisión publicará dicha información en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 27***Ejercicio de la delegación**

1. Los poderes para adoptar actos delegados se otorgan a la Comisión con arreglo a las condiciones estipuladas en el presente artículo.
2. La facultad de adoptar actos delegados a la que se refieren el artículo 3, apartados 2 y 4, el artículo 4, apartados 3 y 5, el artículo 7, apartados 5, 11 y 12, el artículo 9, apartado 5, el artículo 10, apartado 3, el artículo 11, apartado 6, el artículo 12, apartado 3, el artículo 15, apartado 12, y el artículo 20, apartados 11 y 12, se concederá a la Comisión por un período de cinco años a partir del 19 de mayo de 2014. La Comisión elaborará un informe sobre esa delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 3, apartados 2 y 4, el artículo 4, apartados 3 y 5, el artículo 7, apartados 5, 11 y 12, el artículo 9, apartado 5, el artículo 10, apartado 3, el artículo 11, apartado 6, el artículo 12, apartado 3, el artículo 15, apartado 12, y el artículo 20, apartados 11 y 12, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocar pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que en ella se indique. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado de conformidad con el artículo 3, apartados 2 y 4, el artículo 4, apartados 3 y 5, el artículo 7, apartados 5, 11 y 12, el artículo 9, apartado 5, el artículo 10, apartado 3, el artículo 11, apartado 6, el artículo 12, apartado 3, el artículo 15, apartado 12, y el artículo 20, apartados 11 y 12, entrará en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulen objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones, o si, antes de que venza dicho plazo, ambas instituciones han informado a la Comisión de que no tienen la intención de formular objeciones. Ese plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 28

Informe

1. A más tardar cinco años a partir del 20 de mayo de 2016, y posteriormente siempre que sea necesario, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe relativo a la aplicación de la presente Directiva.

Con vistas a la elaboración del informe, la Comisión estará asistida por expertos científicos y técnicos con el fin de disponer de toda la información necesaria.

2. En el informe, la Comisión indicará, en particular, los elementos de la presente Directiva que deban revisarse o desarrollarse habida cuenta de la evolución de los conocimientos científicos y técnicos y del desarrollo de normas y reglas acordadas internacionalmente relativas a estos productos, prestando especial atención a:

- a) la experiencia adquirida con respecto al diseño de las superficies de los embalajes que no están sujetas a la presente Directiva, habida cuenta de los avances a escala nacional e internacional, jurídicos, económicos y científicos;
- b) la evolución del mercado de productos del tabaco novedosos teniendo en cuenta, entre otras cosas, las notificaciones recibidas con arreglo al artículo 19;
- c) una evolución del mercado que implique un cambio sustancial de circunstancias;
- d) la viabilidad, las ventajas y las posibles consecuencias de un sistema europeo de reglamentación de los ingredientes utilizados en los productos del tabaco, en particular la constitución, a escala de la Unión, de una lista de ingredientes que pueden utilizarse, estar presentes o añadirse a los productos del tabaco, teniendo en cuenta, entre otras, las informaciones reunidas de conformidad con los artículos 5 y 6;
- e) la evolución del mercado de cigarrillos con un diámetro inferior a 7,5 mm, así como la percepción por el consumidor de su nocividad y carácter engañoso de dichos cigarrillos;
- f) la viabilidad, ventajas y posibles consecuencias de una base de datos central de la Unión con información sobre ingredientes y emisiones de los productos de tabaco recopilada conforme a los artículos 5 y 6;
- g) la evolución del mercado del cigarrillo electrónico y de los envases de recarga teniendo en cuenta, entre otras cosas, la información recopilada conforme al artículo 20, incluida la referida a la iniciación del consumo de los jóvenes y no fumadores y la incidencia en los esfuerzos por abandonar el consumo de tabaco, así como las medidas tomadas por los Estados miembros con respecto a los aromas;
- h) la evolución del mercado y las preferencias de los consumidores por lo que respecta al tabaco de pipa de agua, centrándose especialmente en sus aromas.

Los Estados miembros prestarán asistencia a la Comisión y le facilitarán toda la información de que dispongan para llevar a cabo la evaluación y elaborar los informes.

3. El informe irá seguido de las propuestas de modificación de la presente Directiva que la Comisión considere necesarias con vistas a su adaptación a la evolución en el ámbito de los productos del tabaco y los productos relacionados, en la medida en que se considere necesario para el buen funcionamiento del mercado interior y habida cuenta de los avances científicos y de la evolución de las normas sobre productos acordadas a escala internacional.

Artículo 29

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el 20 de mayo de 2016. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Los Estados miembros aplicarán dichas disposiciones a partir del 20 de mayo de 2016, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, apartado 14, el artículo 10, apartado 1, letra e), el artículo 15, apartado 13, y el artículo 16, apartado 3.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, a la Directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia y el modo en que se formule la mención.

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

Artículo 30

Disposición transitoria

Los Estados miembros permitirán que los siguientes productos no conformes con las disposiciones de la presente Directiva se comercialicen hasta el 20 de mayo de 2017:

- a) productos del tabaco fabricados o despachados a libre práctica y etiquetados de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2001/37/CE antes del 20 de mayo de 2016;
- b) los cigarrillos electrónicos o envases de recarga fabricados o despachados a libre práctica antes del 20 de noviembre de 2016;
- c) los productos a base de hierbas para fumar fabricados o despachados a libre práctica antes del 20 de mayo de 2016;

Artículo 31

Derogación

Queda derogada la Directiva 2001/37/CE con efecto a partir del 20 de mayo de 2016 sin que se vean afectadas las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional de dicha Directiva.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo III de la presente Directiva.

Artículo 32

Entrada en vigor

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

Artículo 33

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 3 de abril de 2014.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

El Presidente

D. KOURKOULAS

ANEXO I

LISTA DE ADVERTENCIAS DE TEXTO**(contempladas en el artículo 10 y el artículo 11, apartado 1)**

- (1) Fumar provoca 9 de cada 10 cánceres de pulmón
 - (2) Fumar provoca cáncer de boca y garganta
 - (3) Fumar daña los pulmones
 - (4) Fumar provoca infartos
 - (5) Fumar provoca embolias e invalidez
 - (6) Fumar obstruye las arterias
 - (7) Fumar aumenta el riesgo de ceguera
 - (8) Fumar daña los dientes y las encías
 - (9) Fumar puede matar al hijo que espera
 - (10) Su humo es malo para sus hijos, familia y amigos
 - (11) Los hijos de fumadores tienen más probabilidades de empezar a fumar
 - (12) Deje de fumar: siga vivo para sus seres queridos
 - (13) Fumar reduce la fertilidad
 - (14) Fumar aumenta el riesgo de impotencia
-

ANEXO II

BIBLIOTECA DE IMÁGENES

(MENCIONADA EN EL ARTÍCULO 10, APARTADO 1)

[La Comisión la establecerá con arreglo al artículo 10, apartado 3, letra b)]

ANEXO III

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 2001/37/EC	Presente Directiva
Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3, apartado 1	Artículo 3, apartado 1
Artículo 3, apartados 2 y 3	—
Artículo 4, apartado 1	Artículo 4, apartado 1
Artículo 4, apartado 2	Artículo 4, apartado 2
Artículo 4, apartados 3 a5	—
Artículo 5, apartado 1	—
Artículo 5, apartado 2, letra a)	Artículo 9, apartado 1
Artículo 5, apartado 2, letra b)	Artículo 10, apartado 1, letra a), y apartado 2, Artículo 11, apartado 1
Artículo 5, apartado 3	Artículo 10, apartado 1
Artículo 5, apartado 4	Artículo 12
Artículo 5, apartado 5, párrafo primero	Artículo 9, apartado 3, párrafo quinto Artículo 11, apartados 2 y 3 Artículo 12, apartado 2, letra b)
Artículo 5, apartado 5, párrafo segundo	Artículo 11, apartado 4
Artículo 5, apartado 6, letra a)	Artículo 9, apartado 4, letra a)
Artículo 5, apartado 6, letra b)	—
Artículo 5, apartado 6, letra c)	Artículo 9, apartado 4, letra b)
Artículo 5, apartado 6, letra d)	Artículo 8, apartado 6 y artículo 11, apartado 5, párrafo segundo
Artículo 5, apartado 6, letra e)	Artículo 8, apartado 1
Artículo 5, apartado 7	Artículo 8, apartados 3 y 4
Artículo 5, apartado 8	—

Directiva 2001/37/EC	Presente Directiva
Artículo 5, apartado 9, párrafo primero	Artículo 15, apartados 1 y 2
Artículo 5, apartado 9, párrafo segundo	Artículo 15, apartado 11
Artículo 6, apartado 1, párrafo primero	Artículo 5, apartado 1, párrafo primero
Artículo 6, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 5, apartados 2 y 3
Artículo 6, apartado 1, párrafo tercero	—
Artículo 6, apartado 2	Artículo 5, apartado 4
Artículo 6, apartados 3 y 4	—
Artículo 7	Artículo 13, apartado 1, letra b)
Artículo 8	Artículo 17
Artículo 9, apartado 1	Artículo 4, apartado 3
Artículo 9, apartado 2	Artículo 10, apartado 2, y apartado 3, letra a)
Artículo 9, apartado 3	Artículo 16, apartado 2
Artículo 10, apartado 1	Artículo 25, apartado 1
Artículo 10, apartados 2 y 3	Artículo 25, apartado 2
Artículo 11, párrafos y primero segundo	Artículo 28, apartado 1, párrafos primero y segundo
Artículo 11, párrafo tercero	Artículo 28, apartado 2, párrafo primero
Artículo 11, párrafo cuarto	Artículo 28, apartado 3
Artículo 12	—
Artículo 13, apartado 1	Artículo 24, apartado 1
Artículo 13, apartado 2	Artículo 24, apartado 2
Artículo 13, apartado 3	
Artículo 14, apartado 1, párrafo primero	Artículo 29, apartado 1, párrafo primero

Directiva 2001/37/EC	Presente Directiva
Artículo 14, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 29, apartado 2
Artículo 14, apartados 2 y 3	Artículo 30, letra a)
Artículo 14, apartado 4	Artículo 29, apartado 3
Artículo 15	Artículo 31
Artículo 16	Artículo 32
Artículo 17	Artículo 33
Anexo I (Lista de las advertencias sanitarias adicionales)	Anexo I (Lista de las advertencias adicionales)
Anexo II (Fechas límite de transposición y de aplicación de las Directivas derogadas)	—
Anexo III (Tabla de correspondencias)	Anexo III (Tabla de correspondencias)

DIRECTIVA 2014/42/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 3 de abril de 2014****sobre el embargo y el decomiso de los instrumentos y del producto del delito en la Unión Europea**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 82, apartado 2, y su artículo 83, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La motivación principal de la delincuencia organizada transfronteriza, incluida la de carácter mafioso, es la obtención de beneficios financieros. Por consiguiente, es necesario dotar a las autoridades competentes de los medios para localizar, embargar, administrar y decomisar el producto del delito. Sin embargo, la prevención y la lucha eficaces contra la delincuencia organizada deben alcanzarse neutralizando el producto del delito, y ampliarse, en ciertos casos, a cualquier bien que proceda de actividades de carácter delictivo.
- (2) Los grupos de delincuencia organizada no conocen fronteras y cada vez adquieren más activos en Estados miembros distintos de aquellos en los que están basados y en terceros países. Existe una necesidad cada vez mayor de cooperación internacional eficaz en materia de recuperación de activos y de asistencia jurídica mutua.
- (3) Entre los medios más eficaces en la lucha contra la delincuencia organizada se encuentran el establecimiento de consecuencias jurídicas graves por la comisión de tales delitos, así como la detección eficaz y el embargo y el decomiso de los instrumentos y del producto del delito.
- (4) Aunque las estadísticas existentes son escasas, las cantidades producto del delito recuperadas en la Unión parecen insuficientes en comparación con las estimaciones de ese producto. Existen estudios que indican que, a pesar de estar regulados en el Derecho de la Unión y el Derecho nacional, los procedimientos de decomiso siguen estando infrutilizados.
- (5) La adopción de normas mínimas aproximará los regímenes de embargo y decomiso de los Estados miembros, facilitando así la confianza mutua y la cooperación transfronteriza eficaz.

⁽¹⁾ DO C 299 de 4.10.2012, p. 128.

⁽²⁾ DO C 391 de 18.12.2012, p. 134.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 25 de febrero de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 14 de marzo de 2014.

- (6) El Programa de Estocolmo y las conclusiones del Consejo de Justicia y Asuntos de Interior sobre el decomiso y la recuperación de activos adoptadas en junio de 2010 destacan la importancia de una mayor eficacia en la identificación, decomiso y reutilización de los bienes de origen delictivo.
- (7) El vigente marco jurídico de la Unión en relación con el embargo, la incautación y el decomiso de activos está compuesto por la Acción Común 98/699/JAI ⁽¹⁾, la Decisión Marco 2001/500/JAI del Consejo ⁽²⁾, la Decisión Marco 2003/577/JAI del Consejo ⁽³⁾, la Decisión Marco 2005/212/JAI del Consejo ⁽⁴⁾, y la Decisión Marco 2006/783/JAI del Consejo ⁽⁵⁾.
- (8) Los informes de la Comisión sobre la aplicación de las Decisiones Marco 2003/577/JAI, 2005/212/JAI y 2006/783/JAI indican que los regímenes vigentes en relación con el decomiso ampliado y el reconocimiento mutuo de las resoluciones de embargo y decomiso no son plenamente eficaces. El decomiso se ve obstaculizado como consecuencia de las diferencias entre las legislaciones de los Estados miembros.
- (9) La presente Directiva pretende modificar y ampliar las disposiciones de las Decisiones Marco 2001/500/JAI y 2005/212/JAI. Estas Decisiones Marco deben sustituirse parcialmente para los Estados miembros obligados por la presente Directiva.
- (10) Los Estados miembros tienen la facultad de iniciar ante cualquier tribunal competente procedimientos de decomiso en relación con procedimientos penales.
- (11) Es necesario aclarar el actual concepto de producto del delito, con objeto de que incluya el producto directo de la actividad delictiva y todas las ventajas económicas indirectas, incluida la posterior reinversión o transformación del producto directo. Por consiguiente, producto puede ser cualquier bien, aunque haya sido transformado o convertido, total o parcialmente, en otro bien, y el que haya sido entremezclado con otro bien adquirido legítimamente, hasta el valor estimado del producto entremezclado. También puede incluir los ingresos u otras ventajas económicas derivadas del producto del delito o de bienes procedentes de la transformación, conversión o mezcla de dicho producto.
- (12) La presente Directiva establece una definición amplia de los bienes que pueden ser objeto de embargo y decomiso. Esa definición incluye documentos o actos jurídicos que acrediten la titularidad u otros derechos sobre tales bienes. Tales documentos o actos pueden ser, por ejemplo, instrumentos financieros o documentos que puedan considerarse títulos de crédito y que obran normalmente en posesión de la persona afectada por el procedimiento de que se trate. La presente Directiva se entiende sin perjuicio de los procedimientos nacionales vigentes en materia de posesión de documentos o actos jurídicos que acrediten titularidad u otros derechos sobre bienes, aplicados por las autoridades nacionales competentes o los organismos públicos de conformidad con el Derecho nacional.
- (13) Embargo y decomiso son en virtud de la presente Directiva dos conceptos independientes, que no deben impedir a los Estados miembros aplicar lo dispuesto en la presente Directiva con instrumentos que, con arreglo al Derecho nacional, sean considerados como sanciones u otro tipo de medidas.

⁽¹⁾ Acción Común 98/699/JAI, de 3 de diciembre de 1998, adoptada por el Consejo sobre la base del artículo K.3 del Tratado de la Unión Europea, relativa al blanqueo de capitales, identificación, seguimiento, embargo, incautación y decomiso de los instrumentos y productos del delito (DO L 333 de 9.12.1998, p. 1).

⁽²⁾ Decisión Marco 2001/500/JAI del Consejo, de 26 de junio de 2001, relativa al blanqueo de capitales, la identificación, seguimiento, embargo, incautación y decomiso de los instrumentos y productos del delito (DO L 182 de 5.7.2001, p. 1).

⁽³⁾ Decisión Marco 2003/577/JAI del Consejo, de 22 de julio de 2003, relativa a la ejecución en la Unión Europea de las resoluciones de embargo preventivo de bienes y de aseguramiento de pruebas (DO L 196 de 2.8.2003, p. 45).

⁽⁴⁾ Decisión Marco 2005/212/JAI del Consejo, de 24 de febrero de 2005, relativa al decomiso de los productos, instrumentos y bienes relacionados con el delito (DO L 68 de 15.3.2005, p. 49).

⁽⁵⁾ Decisión Marco 2006/783/JAI del Consejo, de 6 de octubre de 2006, relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de resoluciones de decomiso (DO L 328 de 24.11.2006, p. 59).

- (14) Para el decomiso en virtud de resolución firme de un órgano jurisdiccional, de los instrumentos y productos del delito y de bienes de valor equivalente a esos instrumentos y productos, se debe aplicar la concepción amplia de infracciones penales de la presente Directiva. La Decisión Marco 2001/500/JAI obliga a los Estados miembros a permitir el decomiso de los instrumentos y del producto del delito en virtud de resolución condenatoria firme, y a permitir el decomiso de bienes de valor equivalente al de dichos instrumentos y producto. Ambas obligaciones deben mantenerse para las infracciones penales no cubiertas por la presente Directiva, y el concepto de «producto» definido en la presente Directiva debe interpretarse de manera similar en lo que se refiere a las infracciones penales no reguladas por la presente Directiva. Los Estados miembros tienen la facultad de establecer el decomiso de bienes de valor equivalente, con carácter subsidiario o como alternativa al decomiso directo, según proceda de conformidad con el Derecho nacional.
- (15) Debe existir la posibilidad, previa resolución penal firme condenatoria, de decomisar los instrumentos y el producto del delito o bienes cuyo valor corresponda a tales instrumentos o producto. Dicha resolución penal firme condenatoria también podría derivarse de procedimientos en ausencia del acusado. Cuando no sea posible el decomiso basado en una resolución judicial firme, debería no obstante seguir siendo posible, en determinadas circunstancias, decomisar esos instrumentos y producto, al menos en los casos de enfermedad o fuga del sospechoso o acusado. Sin embargo, en esos casos de enfermedad o fuga, la existencia en los Estados miembros de procedimientos en ausencia del acusado sería suficiente para respetar esta obligación. Cuando el sospechoso o acusado se haya fugado, los Estados miembros deben adoptar todas las medidas oportunas y pueden exigir que se convoque a la persona de que se trate o que se ponga en su conocimiento el procedimiento de decomiso.
- (16) A los efectos de la presente Directiva, la «enfermedad» debe entenderse en el sentido de imposibilidad del sospechoso o acusado de comparecer en el proceso penal durante un período prolongado de tiempo, y ello conlleve como consecuencia que el procedimiento no pueda proseguir en condiciones normales. Se podrá exigir a los sospechosos o acusados que demuestren estar enfermos, por ejemplo mediante certificado médico, del que el tribunal debe poder hacer caso omiso si lo juzga insuficiente. No debe menoscabarse el derecho de la persona a estar representada por un abogado en el proceso.
- (17) Al aplicar la presente Directiva respecto del decomiso de bienes cuyo valor corresponda a instrumentos del delito, podrán ser aplicables las disposiciones pertinentes cuando, a la vista de las circunstancias concretas del asunto en cuestión, la medida sea proporcionada, habida cuenta en particular del valor de los instrumentos de que se trate. Para imposibilitar el decomiso de los instrumentos, los Estados miembros pueden tener en cuenta asimismo el hecho de que la persona condenada sea responsable o no de la imposibilidad de proceder al decomiso de los instrumentos, así como del alcance de esa responsabilidad.
- (18) En la aplicación de la presente Directiva, los Estados miembros pueden establecer, en circunstancias excepcionales, que no se proceda al decomiso en la medida en que, de conformidad con el Derecho nacional, la persona afectada pueda quedar en una situación de penuria injustificada, por lo que debe considerarse la situación específica en cada caso. Los Estados miembros deben hacer una aplicación muy restrictiva de esta posibilidad, y solo permitir que no se proceda al decomiso en los casos en que dicha medida ponga a la persona de que se trate en una situación en la que le resulte muy difícil la supervivencia.
- (19) Los grupos delictivos realizan una amplia gama de actividades delictivas. Con objeto de hacer frente de forma eficaz a las actividades de la delincuencia organizada, pueden darse situaciones en las que convenga que, tras la resolución penal condenatoria, se proceda al decomiso, no solo de los bienes asociados con un determinado delito, sino también de los bienes adicionales que el órgano jurisdiccional determine que son producto de otros delitos. Esta medida se denomina «decomiso ampliado». La Decisión Marco 2005/212/JAI disponía tres conjuntos distintos de requisitos mínimos que los Estados miembros podían elegir a efectos de aplicar el decomiso ampliado. De resultas de ello, durante el proceso de transposición de la citada Decisión Marco, los Estados miembros han elegido opciones diferentes que han dado lugar a conceptos divergentes del decomiso ampliado en los ordenamientos jurídicos nacionales. Esta divergencia constituye un obstáculo para la cooperación transfronteriza en casos de decomiso. Por consiguiente, es necesario armonizar en mayor medida las disposiciones sobre el decomiso ampliado, fijando un único estándar mínimo.
- (20) A la hora de determinar si una infracción penal puede dar lugar a una ventaja económica, los Estados miembros podrán tener en cuenta el *modus operandi*, por ejemplo en caso de que una de las condiciones de la infracción consista en que se haya cometido en el contexto de la delincuencia organizada o con la intención de generar beneficios periódicos procedentes de infracciones penales. No obstante, esto no debería, en general, menoscabar la posibilidad de recurrir al decomiso ampliado.

- (21) El decomiso ampliado debe ser posible en caso de que un órgano jurisdiccional haya resuelto que el bien en cuestión procede de actividades delictivas. Esto no significa que deba probarse que el bien en cuestión procede de actividades delictivas. Los Estados miembros pueden estipular que sea suficiente, por ejemplo, con que el órgano jurisdiccional considere, habida cuenta de las distintas probabilidades, o pueda presumir razonablemente, que es sustancialmente más probable que el bien en cuestión se haya obtenido merced a actividades delictivas que merced a otras actividades. En este contexto, el órgano jurisdiccional tiene que examinar las circunstancias específicas del caso, incluidos los hechos y pruebas disponibles en los que pueda basarse la decisión de decomiso ampliado. El hecho de que los bienes de la persona no guarden proporción con sus ingresos lícitos puede ser uno de los elementos que induzcan al órgano jurisdiccional a resolver que el bien procede de una actividad delictiva. Los Estados miembros también pueden establecer un determinado plazo durante el cual pueda considerarse que el bien procede de una actividad delictiva.
- (22) La presente Directiva establece normas mínimas. Ello no impedirá que los Estados miembros establezcan competencias más amplias en su Derecho nacional, incluso, por ejemplo, en relación con sus normas en materia de prueba.
- (23) La presente Directiva se aplica a las infracciones penales que estén dentro del ámbito de aplicación de los actos mencionados en ella. Dentro del ámbito de aplicación de los citados actos, los Estados miembros deben poder aplicar el decomiso ampliado al menos en relación a determinadas infracciones penales definidas en la presente Directiva.
- (24) La práctica de que un sospechoso o persona acusada transfiera activos delictivos a un tercero con su conocimiento con el fin de evitar el decomiso es común y está cada vez más extendida. El vigente marco jurídico de la Unión no contiene normas vinculantes sobre el decomiso de bienes transferidos a terceros. Por lo tanto, resulta cada vez más necesario permitir el decomiso de bienes transferidos a terceros o adquiridos por ellos. La adquisición por un tercero se refiere a situaciones en las que, por ejemplo, el bien ha sido adquirido por el tercero, directa o indirectamente, por ejemplo mediante un intermediario, de un sospechoso o persona acusada, incluso cuando la infracción penal haya sido cometida en su nombre o para su beneficio, en caso de que el acusado carezca de bienes que puedan decomisarse. Ese decomiso debe ser posible al menos en aquellos casos en que los terceros tuvieran o hubieran debido tener conocimiento de que el objetivo de la transferencia o adquisición era evitar el decomiso, basándose en hechos y circunstancias concretas, entre ellas la de que la transferencia se haya realizado gratuitamente o a cambio de un importe significativamente inferior al valor de mercado. Las normas sobre decomiso de bienes de terceros deben extenderse tanto a personas físicas como jurídicas. En cualquier caso, no deberían verse perjudicados los derechos de los terceros que actúen de buena fe.
- (25) Los Estados miembros tienen la facultad de considerar el decomiso de los bienes de un tercero como medida subsidiaria o alternativa al decomiso directo, según proceda de conformidad con el Derecho nacional.
- (26) El decomiso conduce a la privación definitiva de los bienes. No obstante, la conservación de la propiedad puede ser un requisito previo al decomiso y un factor de importancia para la ejecución de una resolución de decomiso. El bien se conserva mediante el embargo. Para evitar la desaparición de los bienes antes de que se dicte la orden de embargo, las autoridades competentes de los Estados miembros deben estar facultadas para adoptar inmediatamente las medidas necesarias para asegurar esos bienes.
- (27) Dado que el bien se conserva a menudo a efectos de decomiso, el embargo y el decomiso están estrechamente relacionados. En algunos sistemas jurídicos, el embargo a efectos de decomiso se considera como una medida de procedimiento independiente de carácter provisional, que puede ir seguida de una resolución de decomiso. Sin perjuicio de los diversos sistemas jurídicos nacionales y de la Decisión Marco 2003/577/JAI sobre embargo, la presente Directiva debe aproximar algunos aspectos de los sistemas nacionales de embargo a efectos de decomiso.
- (28) Las medidas de embargo se entienden sin perjuicio de que un bien específico pueda ser considerado como un elemento de prueba a lo largo del procedimiento, en la medida en que esté finalmente disponible para la ejecución efectiva de la resolución de decomiso.

- (29) Puede realizarse el embargo de un bien en el contexto de un procedimiento penal con vistas a una posible restitución ulterior o como garantía de una indemnización por daños y perjuicios provocados por una infracción penal.
- (30) Es frecuente que los acusados o sospechosos oculten bienes durante toda la duración del proceso penal. Como consecuencia de ello, no se pueden ejecutar las resoluciones de decomiso, de tal modo que los destinatarios de las mismas pueden disfrutar de esos bienes una vez cumplida su pena. Por consiguiente, es necesario posibilitar la determinación del alcance preciso del bien que se debe decomisar incluso después de una condena firme por una infracción penal, con el fin de permitir la plena ejecución de las resoluciones de decomiso cuando no se haya descubierto inicialmente ningún bien o este fuera insuficiente y la resolución de decomiso no se haya ejecutado.
- (31) Habida cuenta de que las órdenes de embargo limitan el derecho a la propiedad, dichas medidas provisionales no deben mantenerse más allá de lo necesario para preservar la disponibilidad de los bienes con vistas a su posible decomiso. Para ello puede ser necesario que el órgano jurisdiccional proceda a una revisión con objeto de velar por que la finalidad de prevención de la desaparición del bien siga siendo válida.
- (32) Es esencial administrar adecuadamente los bienes embargados preventivamente con vistas a su posible decomiso con objeto de que su valor económico no se deteriore. Los Estados miembros deben tomar las medidas necesarias, incluida la posibilidad de vender o transferir los bienes para minimizar el citado deterioro. Los Estados miembros deben adoptar las medidas pertinentes, tales como, por ejemplo, la creación de organismos nacionales centrales de gestión de activos, de un conjunto de oficinas especializadas o de mecanismos equivalentes, con objeto de administrar efectivamente los activos embargados preventivamente antes del decomiso y conservar su valor, a la espera de que recaiga la resolución judicial.
- (33) La presente Directiva afecta sustancialmente a los derechos personales no solo de los sospechosos o acusados, sino también de terceros no procesados. Por consiguiente, es necesario establecer garantías específicas y recursos judiciales para garantizar la protección de sus derechos fundamentales al aplicar la presente Directiva. Esto incluye el derecho a ser oídos de que gozan los terceros que reclaman la propiedad de los bienes de que se trate, o que reclamen otros derechos de propiedad (derechos reales o *ius in re*), como el derecho de usufructo. La orden de embargo debe ser comunicada a la persona afectada tan pronto como sea posible después de su ejecución. No obstante, las autoridades competentes pueden posponer la comunicación de dicha orden a la persona afectada cuando lo requieran las necesidades de la investigación.
- (34) El objetivo de comunicar la orden de embargo es, entre otros, permitir que la persona de que se trate impugne tal orden si lo desea. Por consiguiente, dicha comunicación debe indicar, al menos brevemente, la razón o razones de la orden en cuestión, en el entendimiento de que tal indicación puede ser muy sucinta.
- (35) Los Estados miembros deben estudiar la posibilidad de tomar medidas que permitan que los bienes decomisados se utilicen con fines de interés público o con fines sociales. Dichas medidas podrán incluir, entre otras cosas, la posibilidad de destinar tales bienes a proyectos en materia de aplicación de la ley y prevención de la delincuencia, así como a otros proyectos de interés público y utilidad social. La obligación de estudiar la posibilidad de adoptar medidas conlleva una obligación de procedimiento para los Estados miembros, como la realización de un análisis jurídico o de un debate acerca de las ventajas e inconvenientes de la introducción de medidas. Cuando administren bienes embargados preventivamente y cuando adopten medidas relativas a la utilización de bienes decomisados, los Estados miembros deben velar adecuadamente por impedir la infiltración delictiva o ilegal.
- (36) Las fuentes de datos fiables sobre el embargo y decomiso del producto del delito son escasas. Para poder evaluar la presente Directiva, es necesario recopilar un conjunto mínimo comparable de datos estadísticos adecuados sobre embargo y decomiso de bienes, rastreo de activos y medidas judiciales y de enajenación de bienes.

- (37) Los Estados miembros deben esforzarse por recopilar datos para determinadas estadísticas a nivel central, con vistas a enviarlos a la Comisión. Esto significa que los Estados miembros deben desplegar esfuerzos razonables para recopilar los datos en cuestión. Ello no quiere decir, no obstante, que recaiga en los Estados miembros la obligación de recopilar realmente dichos datos cuando ello suponga una carga administrativa desproporcionada o acarree elevados costes para el Estado miembro de que se trate.
- (38) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea («la Carta») y en el Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales («el CEDH»), según los interpreta la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos. La presente Directiva debe aplicarse de conformidad con esos derechos y principios. La presente Directiva se entiende sin perjuicio del Derecho nacional en relación con la asistencia jurídica gratuita y no crea obligaciones en relación con los sistemas de asistencia jurídica gratuita de los Estados miembros, que deben aplicarse de conformidad con la Carta y con el CEDH.
- (39) Deberían establecerse salvaguardias específicas para garantizar que, como regla general, las resoluciones de decomiso estén motivadas, excepto en procedimientos penales simplificados para casos de escasa importancia en los que la persona afectada haya renunciado a su derecho a recibir una motivación.
- (40) La presente Directiva debe aplicarse teniendo en cuenta las disposiciones de la Directiva 2010/64/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, de la Directiva 2012/13/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, y de la Directiva 2013/48/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, relativas a los derechos procedimentales en los procesos penales.
- (41) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, facilitar el decomiso de bienes en asuntos penales, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea (TUE). De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (42) De conformidad con el artículo 3 y el artículo 4, apartado 1, del Protocolo n° 21 sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al TUE y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), Irlanda ha notificado su deseo de participar en la adopción y aplicación de la presente Directiva. De conformidad con dicho Protocolo, la presente Directiva será vinculante para Irlanda únicamente con respecto a los delitos regulados por los instrumentos por los que está vinculada.
- (43) De conformidad con los artículos 1 y 2 y el artículo 4 bis, apartado 1, del Protocolo n° 21 sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al TUE y al TFUE, y sin perjuicio del artículo 4 del citado Protocolo, el Reino Unido no participa en la adopción de la presente Directiva, y no queda vinculado por la misma ni sujeto a su aplicación. A reserva de la participación conforme al artículo 4 de dicho Protocolo, la presente Directiva será vinculante para el Reino Unido únicamente con respecto a los delitos regulados por los instrumentos por los que está vinculado.
- (44) De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo n° 22 sobre la posición de Dinamarca anejo al TUE y al TFUE, Dinamarca no participa en la adopción de la presente Directiva y no queda vinculada por la misma ni sujeta a su aplicación.

⁽¹⁾ Directiva 2010/64/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, relativa al derecho a interpretación y a traducción en los procesos penales (DO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2012/13/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativa al derecho a la información en los procesos penales (DO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 2013/48/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2013, sobre el derecho a la asistencia de letrado en los procesos penales y en los procedimientos relativos a la orden de detención europea, y sobre el derecho a que se informe a un tercero en el momento de la privación de libertad y a comunicarse con terceros y con autoridades consulares durante la privación de libertad (DO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

1. La presente Directiva establece normas mínimas sobre el embargo de bienes con vistas a su posible decomiso y sobre el decomiso de bienes en el ámbito penal.
2. La presente Directiva se entiende sin perjuicio de los procedimientos que pueden utilizar los Estados miembros para decomisar los bienes de que se trate.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «producto»: toda ventaja económica derivada, directa o indirectamente, de infracciones penales; puede consistir en cualquier tipo de bien e incluye cualquier reinversión o transformación posterior del producto directo así como cualquier beneficio cuantificable;
- 2) «bienes»: cualquier tipo de bienes, ya sean materiales o inmateriales, muebles o inmuebles, así como los documentos o instrumentos jurídicos acreditativos de un título o derecho sobre esos bienes;
- 3) «instrumento»: cualquier bien utilizado o destinado a utilizarse de cualquier forma, total o parcialmente, para cometer una o varias infracciones penales;
- 4) «decomiso»: la privación definitiva de un bien por un órgano jurisdiccional en relación con una infracción penal;
- 5) «embargo»: la prohibición temporal de transferir, destruir, convertir, disponer o poner en circulación bienes, o la custodia o el control temporales de bienes;
- 6) «infracción penal»: una infracción de las previstas por cualquiera de los actos enumerados en el artículo 3.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

La presente Directiva se aplicará a las infracciones penales contempladas en:

- a) el Convenio establecido sobre la base del artículo K.3, apartado 2, letra c), del Tratado de la Unión Europea, relativo a la lucha contra los actos de corrupción en los que estén implicados funcionarios de las Comunidades Europeas o de los Estados miembros de la Unión Europea ⁽¹⁾ («el Convenio relativo a la lucha contra los actos de corrupción en los que estén implicados funcionarios»);
- b) la Decisión Marco 2000/383/JAI del Consejo, de 29 de mayo de 2000, sobre el fortalecimiento de la protección, por medio de sanciones penales y de otro tipo, contra la falsificación de moneda con miras a la introducción del euro ⁽²⁾;
- c) la Decisión Marco 2001/413/JAI del Consejo, de 28 de mayo de 2001, sobre la lucha contra el fraude y la falsificación de los medios de pago distintos del efectivo ⁽³⁾;

⁽¹⁾ DO C 195 de 25.6.1997, p. 2.

⁽²⁾ DO L 140 de 14.6.2000, p. 1.

⁽³⁾ DO L 149 de 2.6.2001, p. 1.

- d) la Decisión Marco 2001/500/JAI del Consejo, de 26 de junio de 2001, relativa al blanqueo de capitales, la identificación, seguimiento, embargo, incautación y decomiso de los instrumentos y productos del delito ⁽¹⁾;
- e) la Decisión Marco 2002/475/JAI del Consejo, de 13 de junio de 2002, sobre la lucha contra el terrorismo ⁽²⁾;
- f) la Decisión Marco 2003/568/JAI del Consejo, de 22 de julio de 2003, relativa a la lucha contra la corrupción en el sector privado ⁽³⁾;
- g) la Decisión Marco 2004/757/JAI del Consejo, de 25 de octubre de 2004, relativa al establecimiento de disposiciones mínimas de los elementos constitutivos de delitos y las penas aplicables en el ámbito del tráfico ilícito de drogas ⁽⁴⁾;
- h) la Decisión Marco 2008/841/JAI del Consejo, de 24 de octubre de 2008, relativa a la lucha contra la delincuencia organizada ⁽⁵⁾;
- i) la Directiva 2011/36/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2011, relativa a la prevención y lucha contra la trata de seres humanos y a la protección de las víctimas y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/629/JAI del Consejo ⁽⁶⁾;
- j) la Directiva 2011/93/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la lucha contra los abusos sexuales y la explotación sexual de los menores y la pornografía infantil y por la que se sustituye la Decisión Marco 2004/68/JAI del Consejo ⁽⁷⁾;
- k) la Directiva 2013/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013, relativa a los ataques contra los sistemas de información y por la que se sustituye la Decisión Marco 2005/222/JAI del Consejo ⁽⁸⁾,

así como cualquier otro acto jurídico, si en el acto de que se trate se establece expresamente que la presente Directiva se aplica a las infracciones penales que se armonicen en el mismo.

Artículo 4

Decomiso

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para poder proceder al decomiso, ya sea total o parcial, de los instrumentos y del producto del delito, o de bienes cuyo valor corresponda a dichos instrumentos o producto, previa resolución penal firme condenatoria que podrá ser también resultado de un procedimiento tramitado en ausencia del acusado.
2. En caso de que no sea posible efectuar el decomiso sobre la base del apartado 1, al menos cuando dicha imposibilidad se derive de la enfermedad o la fuga del sospechoso o del acusado, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para posibilitar el decomiso de instrumentos o productos en aquellos casos en los que se hayan incoado procedimientos penales en relación con una infracción penal que pueda dar lugar, directa o indirectamente, a una ventaja económica, y en los que dichos procedimientos podrían haber conducido a una resolución penal condenatoria si el sospechoso o acusado hubiera podido comparecer en juicio.

Artículo 5

Decomiso ampliado

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para poder proceder al decomiso, total o parcial, de bienes pertenecientes a una persona condenada por una infracción penal que directa o indirectamente pueda dar lugar a una ventaja económica, cuando un órgano jurisdiccional haya resuelto, considerando las circunstancias del caso, incluidos los hechos específicos y las pruebas disponibles, tales como que el valor del bien no guarda proporción con los ingresos lícitos de la persona condenada, que el bien de que se trata procede de actividades delictivas.

⁽¹⁾ DO L 182 de 5.7.2001, p. 1.

⁽²⁾ DO L 164 de 22.6.2002, p. 3.

⁽³⁾ DO L 192 de 31.7.2003, p. 54.

⁽⁴⁾ DO L 335 de 11.11.2004, p. 8.

⁽⁵⁾ DO L 300 de 11.11.2008, p. 42.

⁽⁶⁾ DO L 101 de 15.4.2011, p. 1.

⁽⁷⁾ DO L 335 de 17.12.2011, p. 1.

⁽⁸⁾ DO L 218 de 14.8.2013, p. 8.

2. A los efectos del apartado 1 del presente artículo, el concepto de «infracción penal» incluirá, al menos, las siguientes:
- a) la corrupción activa y pasiva en el sector privado, a las que se refiere el artículo 2 de la Decisión Marco 2003/568/JAI, así como la corrupción activa y pasiva en que estén implicados funcionarios de las instituciones de la Unión o de los Estados miembros, a las que se refieren los artículos 2 y 3, respectivamente, del Convenio relativo a la lucha contra los actos de corrupción en los que estén implicados funcionarios;
 - b) los delitos relativos a la participación en una organización delictiva, de conformidad con el artículo 2 de la Decisión Marco 2008/841/JAI, al menos en los casos en que hayan producido un beneficio económico;
 - c) hacer que un menor participe en espectáculos pornográficos, captarlo para que lo haga, lucrarse por medio de tales espectáculos, o explotar de algún otro modo a un menor para esos fines, si el menor ha alcanzado la edad de consentimiento sexual tal como se dispone en el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 2011/93/UE; la distribución, difusión o transmisión de pornografía infantil, a que se refiere el artículo 5, apartado 4, de dicha Directiva; el ofrecimiento, suministro o puesta a disposición de pornografía infantil, a que se refiere el artículo 5, apartado 5, de dicha Directiva; la producción de pornografía infantil a que se refiere el artículo 5, apartado 6, de la citada Directiva;
 - d) la interferencia ilegal en los sistemas de información y la interferencia ilegal en los datos, a que se refieren los artículos 4 y 5, respectivamente, de la Directiva 2013/40/UE, cuando haya resultado afectado un número significativo de sistemas de información mediante la utilización de un instrumento, de los mencionados en el artículo 7 de dicha Directiva, concebido o adaptado principalmente con tal finalidad; la producción intencional, venta, adquisición para el uso, importación, distribución u otra forma de puesta a disposición de instrumentos utilizados con el fin de cometer infracciones, al menos en los casos que no sean de menor gravedad, previstos en el artículo 7 de dicha Directiva;
 - e) una infracción penal que sea punible, de conformidad con el instrumento correspondiente del artículo 3 o, en caso de que el instrumento de que se trate no contenga un umbral de pena, de conformidad con el Derecho nacional aplicable, con una pena privativa de libertad de al menos cuatro años.

Artículo 6

Decomiso de bienes de terceros

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para posibilitar el decomiso de productos del delito u otros bienes cuyo valor corresponda a productos que, directa o indirectamente, hayan sido transferidos a terceros por un sospechoso o un acusado, o que hayan sido adquiridos por terceros de un sospechoso o un acusado, al menos cuando esos terceros tuvieran o hubieran debido tener conocimiento de que el objetivo de la transferencia o adquisición era evitar el decomiso, basándose en hechos y circunstancias concretas, entre ellas la de que la transferencia o adquisición se haya realizado gratuitamente o a cambio de un importe significativamente inferior al valor de mercado.
2. El apartado 1 no perjudicará los derechos de terceros de buena fe.

Artículo 7

Embargo

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para proceder al embargo de los bienes con vistas a su posible decomiso. Entre dichas medidas, que serán ordenadas por una autoridad competente, se incluirán las actuaciones urgentes que haya que emprender, cuando sea necesario, para asegurar el bien.
2. Los bienes en posesión de terceros contemplados en el artículo 6 pueden ser objeto de embargo a efectos de un posible decomiso.

Artículo 8

Garantías

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las personas afectadas por las medidas establecidas en la presente Directiva tengan derecho a una tutela judicial efectiva y a un juicio justo a fin de preservar sus derechos.
2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la orden de embargo de bienes se comunique a la persona afectada tan pronto como sea posible después de su ejecución. Dicha comunicación indicará, al menos brevemente, la razón o razones de la orden en cuestión. Cuando sea necesario para evitar que se ponga en peligro una investigación penal, las autoridades competentes podrán aplazar la comunicación de la orden de embargo de bienes a la persona afectada.
3. Las órdenes de embargo estarán en vigor solo durante el tiempo necesario para el aseguramiento de los bienes con vistas a un posible decomiso.
4. Los Estados miembros deberán prever la posibilidad efectiva de que la persona cuyos bienes se vean afectados recurra la orden de embargo ante un órgano jurisdiccional u otra autoridad judicial con arreglo a los procedimientos del Derecho nacional. Dichos procedimientos podrán prever que, cuando la orden inicial de embargo haya sido adoptada por una autoridad competente distinta de una autoridad judicial, dicha orden deba someterse en primer lugar, a efectos de revisión o validación, a una autoridad judicial, antes de que pueda recurrirse ante un órgano jurisdiccional.
5. Los bienes embargados preventivamente que no se decomisen posteriormente se restituirán de inmediato. Las condiciones o normas procesales en virtud de las cuales se restituyan tales bienes se determinarán en el Derecho nacional.
6. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que todas las resoluciones de decomiso estén razonadas y se comuniquen al interesado. Los Estados miembros deberán prever la posibilidad efectiva de que la persona que sea objeto de la resolución de decomiso la recurra ante un órgano jurisdiccional.
7. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2012/13/UE y en la Directiva 2013/48/UE, las personas cuyos bienes se vean afectados por la resolución de decomiso tendrán derecho a acceder a un abogado durante todo el procedimiento de decomiso, por lo que respecta a la determinación de los productos e instrumentos, con el fin de ejercer sus derechos. Las personas afectadas deberán ser informadas de este derecho.
8. En el procedimiento contemplado en el artículo 5, la persona afectada tendrá la posibilidad efectiva de impugnar las circunstancias del caso, incluidos los hechos específicos y las pruebas disponibles sobre cuya base se considere que el bien de que se trate procede de una actividad delictiva.
9. Los terceros tendrán derecho a reclamar la titularidad de un bien u otros derechos de propiedad, incluso en los casos a los que hace referencia el artículo 6.
10. En caso de que, a raíz de una infracción penal, las víctimas tengan derechos de reclamación respecto de una persona sometida a una medida de decomiso establecida en virtud de la presente Directiva, los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que la medida de decomiso no impida a las víctimas reclamar una indemnización.

*Artículo 9***Decomiso y ejecución efectivos**

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para detectar y localizar los bienes que deban ser objeto de embargo y de decomiso, incluso después de la sentencia condenatoria firme por una infracción penal o de resultados del procedimiento en aplicación del artículo 4, apartado 2, y garantizar la ejecución efectiva de la resolución de decomiso, de haberse emitido ya esta.

*Artículo 10***Administración de bienes embargados preventivamente y decomisados**

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias, por ejemplo mediante la creación de oficinas nacionales centrales, de un conjunto de oficinas especializadas o de mecanismos equivalentes, con objeto de garantizar la administración adecuada de los bienes embargados preventivamente con miras a su posible decomiso.
2. Los Estados miembros garantizarán que las medidas a que se refiere el apartado 1 incluyan la posibilidad de vender o transferir los bienes en caso necesario.
3. Los Estados miembros estudiarán la posibilidad de tomar medidas que permitan que los bienes decomisados se utilicen con fines de interés público o con fines sociales.

*Artículo 11***Estadísticas**

1. Los Estados miembros recopilarán de forma periódica y llevarán estadísticas exhaustivas a través de las autoridades pertinentes. Las estadísticas recopiladas se enviarán cada año a la Comisión e incluirán:
 - a) el número de órdenes de embargo ejecutadas;
 - b) el número de resoluciones de decomiso ejecutadas;
 - c) el valor estimado de los bienes embargados, al menos el de los bienes embargados con vistas a un posible decomiso, en el momento del embargo;
 - d) el valor estimado de los bienes recuperados en el momento del decomiso.
2. Los Estados miembros enviarán asimismo cada año a la Comisión las siguientes estadísticas, en caso de que se disponga de ellas a nivel central en el Estado miembro de que se trate:
 - a) el número de solicitudes de ejecución de órdenes de embargo en otro Estado miembro;
 - b) el número de solicitudes de ejecución de resoluciones de decomiso en otro Estado miembro;
 - c) el valor o el valor estimado de los bienes recuperados de resultados de la ejecución en otro Estado miembro.
3. Los Estados miembros se esforzarán por recopilar los datos a que se refiere el apartado 2 a nivel central.

*Artículo 12***Transposición**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 4 de octubre de 2015. Transmitirán de inmediato a la Comisión el texto de esas disposiciones.
2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en el momento de su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.
3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 13***Presentación de informes**

A más tardar el 4 de octubre de 2018, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación del impacto del Derecho nacional vigente en materia de decomiso y recuperación de bienes, acompañado, en caso necesario, de las propuestas adecuadas.

En su informe, la Comisión evaluará asimismo si resulta necesario revisar la lista de infracciones del artículo 5, apartado 2.

*Artículo 14***Sustitución de la Acción Común 98/699/JAI y de determinadas disposiciones de las Decisiones Marco 2001/500/JAI y 2005/212/JAI**

1. El artículo 1, letra a), de la Acción Común 98/699/JAI y los artículos 3 y 4 de la Decisión Marco 2001/500/JAI, así como los cuatro primeros guiones de los artículos 1 y 3 de la Decisión Marco 2005/212/JAI, son sustituidos por la presente Directiva en lo que respecta a los Estados miembros obligados por la presente Directiva, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos para la transposición de las Decisiones Marco en su Derecho nacional.
2. Para los Estados miembros obligados por la presente Directiva, las referencias a la Acción Común 98/699/JAI y a las disposiciones de las Decisiones Marco 2001/500/JAI y 2005/212/JAI citadas en el apartado 1 se interpretarán como referencias a la presente Directiva.

*Artículo 15***Entrada en vigor**

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

*Artículo 16***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el 3 de abril de 2014.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
M. SCHULZ

Por el Consejo
El Presidente
D. KOURKOULAS

DIRECTIVA 2014/45/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 3 de abril de 2014****relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión, en su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», establece un objetivo «visión cero», que consiste en que la Unión se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera. Para alcanzar dicho objetivo, se confía en que la tecnología de vehículos contribuya enormemente a un mayor nivel de seguridad del transporte por carretera.
- (2) La Comisión, en su Comunicación titulada «Hacia un Espacio Europeo de Seguridad Vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020», propuso reducir a la mitad, con respecto al objetivo inicial establecido para 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020. Para alcanzar esa meta, la Comisión estableció siete objetivos estratégicos y determinó qué acciones tomar para lograr vehículos más seguros, qué estrategia seguir para reducir el número de heridos y con qué medidas mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas.
- (3) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de los vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como establecer un procedimiento para la matriculación de vehículos que permita la suspensión del permiso de circulación de un vehículo cuando este represente un riesgo inmediato para la seguridad vial. La inspección periódica debe ser el principal instrumento para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular. Las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales solo deben ser complementarias de las inspecciones periódicas.
- (4) Debe permitirse a los Estados miembros que establezcan unas normas más estrictas para las inspecciones que las que exige la presente Directiva.
- (5) La ejecución de las medidas de inspección técnica podrá incluir campañas de sensibilización dirigidas a los propietarios de vehículos y cuyo objetivo sea desarrollar buenas prácticas y costumbres como resultado de las inspecciones básicas en sus vehículos.
- (6) Los vehículos con sistemas técnicos que presentan problemas de funcionamiento inciden negativamente en la seguridad vial y pueden contribuir a accidentes de tráfico con heridos o víctimas mortales. Esta incidencia podría ser menor si se hubiera perfeccionado convenientemente el sistema de inspecciones técnicas. La comunicación temprana de una deficiencia relevante para la seguridad vial de un vehículo contribuiría a subsanar esa misma deficiencia y, por tanto, a prevenir accidentes.

⁽¹⁾ DO C 44 de 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y decisión del Consejo de 24 de marzo de 2014.

- (7) Los vehículos con sistemas de control de emisiones defectuosos tienen un mayor impacto medioambiental que los vehículos objeto de un mantenimiento correcto. Por consiguiente, un régimen periódico de inspecciones técnicas podría contribuir a la mejora del medio ambiente porque permitiría reducir las emisiones medias de los vehículos.
- (8) Los Estados miembros deben estudiar las medidas adecuadas para evitar una manipulación inadecuada o indebida de partes de vehículos y componentes que puedan incidir negativamente en la seguridad vial y las características medioambientales del vehículo, en particular a través de la inspección técnica periódica, así como unas sanciones eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.
- (9) Durante las últimas dos décadas se han reforzado continuamente los requisitos en materia de emisiones de los vehículos con miras a su homologación. Sin embargo, la calidad del aire no ha mejorado tanto como se había previsto tras la imposición de unas normas más restrictivas sobre las emisiones de los vehículos, especialmente en lo que respecta a los óxidos de nitrógeno (NOx) y las partículas finas. Deben examinarse atentamente las posibilidades de mejorar los ciclos de ensayo para adecuarlos a las condiciones normales en carretera, con miras a desarrollar futuras soluciones, incluido el establecimiento de métodos de ensayo para la medición de los niveles de NOx y de los valores límite para las emisiones de NOx.
- (10) Para los vehículos que se ajusten a las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI, los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) están logrando una mayor eficacia a la hora de evaluar las emisiones, lo cual permite utilizarlos como un equivalente a los controles estándar de las emisiones a efectos de las inspecciones técnicas. A fin de prever el uso de los DAB en los controles técnicos de los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V, los Estados miembros deben estar en condiciones de permitir este método de inspección, con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos, para dichos vehículos, siempre que la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación cuando proceda, haya sido comprobada de forma independiente con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.
- (11) En la Unión se han adoptado algunas normas y requisitos técnicos sobre la seguridad de los vehículos. Es preciso velar, a través de un régimen de inspecciones técnicas periódicas, por que los vehículos sigan cumpliendo las normas de seguridad. Ese régimen debe aplicarse a determinadas categorías de vehículos definidas en las Directivas 2002/24/CE ⁽¹⁾, 2003/37/CE ⁽²⁾, 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.
- (12) Los tractores de ruedas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h se utilizan cada vez más en lugar de los camiones para transportes locales y para el transporte comercial por carretera. Su potencial de riesgo es equiparable al de los camiones y, por tanto, los vehículos de esta categoría, que se utilizan principalmente en vías públicas, deben estar sujetos a inspecciones técnicas.
- (13) En principio, los vehículos de interés histórico preservan el patrimonio de la época en que se construyeron y se presume que se utilizan rara vez en la vía pública. Por ello, debe dejarse en manos de los Estados miembros la decisión de determinar la periodicidad de las inspecciones técnicas de ese tipo de vehículos. Debe permitirse también a los Estados miembros regular la inspección técnica de otros tipos de vehículos especiales.
- (14) Los vehículos utilizados exclusivamente en territorios remotos de los Estados miembros, en particular en islas pequeñas con menos de 5 000 habitantes o en zonas escasamente pobladas con una densidad de población inferior a cinco personas por kilómetro cuadrado, se usan en unas condiciones que pueden requerir un régimen de inspección técnica específico. Por tanto, los Estados miembros deben tener competencias para eximir a este tipo de vehículos de la aplicación de la presente Directiva.
- (15) La inspección técnica de vehículos es una actividad soberana que, por tanto, deben realizar los Estados miembros o los organismos públicos o privados encargados de realizar esa tarea bajo su supervisión. Los Estados miembros deben seguir siendo responsables de las inspecciones técnicas, aun cuando el régimen nacional permita que las realicen organismos privados, incluidos los que efectúan también reparaciones de vehículos.

⁽¹⁾ 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 Consejo (DO L 124 de 9.5.2002, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE (DO L 171 de 9.7.2003, p. 1).

⁽³⁾ 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 (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

- (16) Es conveniente que los Estados miembros tengan competencia para designar a centros de inspección técnica no situados en su territorio a proceder a la inspección técnica de vehículos matriculados en su territorio si dichos centros ya han sido autorizados para ello por el Estado miembro en el que están situados.
- (17) Para inspeccionar los vehículos, especialmente sus sistemas electrónicos de seguridad, es fundamental tener acceso a las especificaciones técnicas de cada uno de ellos. Por consiguiente, los fabricantes tienen que proporcionar los datos necesarios para verificar el funcionamiento correcto de los componentes de seguridad y de protección del medio ambiente. Del mismo modo, las disposiciones aplicables al acceso a información sobre las reparaciones y el mantenimiento de un vehículo deben permitir a los centros de inspección acceder a esos datos necesarios para las inspecciones técnicas. Estos datos deben incluir especificaciones que permitan controlar el funcionamiento de los sistemas de seguridad de los vehículos de forma que puedan ser examinados en un contexto de inspecciones técnicas periódicas. Estas disposiciones son fundamentales, sobre todo en el ámbito de los sistemas con control electrónico, y deben aplicarse a todos los elementos instalados por el fabricante.
- (18) Los vehículos utilizados en la vía pública deben estar en condiciones de circular cuando se utilicen. El titular del certificado de matrícula y, en su caso, el operador del vehículo será responsable de mantener el vehículo en condiciones de circular.
- (19) De cara a la seguridad vial y a su incidencia en la sociedad, es importante que los vehículos que circulan por las carreteras se encuentren en unas condiciones técnicas correctas. Por consiguiente no debe impedirse que los Estados miembros permitan la realización de inspecciones técnicas adicionales de carácter voluntario.
- (20) Para dar cierta flexibilidad a los titulares de certificados de matrícula y a los operadores, los Estados miembros deben poder fijar un período de varias semanas para pasar la inspección técnica.
- (21) La inspección que deba efectuarse durante el ciclo de utilización del vehículo, debe ser relativamente simple, rápida y barata, a la par que efectiva a la hora de alcanzar los objetivos de la presente Directiva.
- (22) La inspección técnica debe referirse a todos los elementos que guarden relación con el diseño, la construcción y el equipamiento específicos del vehículo inspeccionado. La compatibilidad entre las partes y los componentes, como entre las ruedas y los bujes, debe considerarse un aspecto fundamental de seguridad y, por tanto, comprobarse durante las inspecciones técnicas. Teniendo en cuenta el estado actual de la tecnología de los vehículos, entre los elementos que deben inspeccionarse figuran los sistemas electrónicos modernos. Para armonizar las inspecciones técnicas de vehículos, deben preverse métodos de ensayo recomendados para cada uno de los elementos inspeccionados. Dichos elementos deben actualizarse de manera que se tenga en cuenta el desarrollo de la investigación y los progresos técnicos en materia de seguridad de los vehículos.
- (23) Con vistas a facilitar la armonización y garantizar la coherencia de las normas, conviene confeccionar, en relación con todos los elementos inspeccionados, una lista no exhaustiva de las principales causas de no aceptación. Para armonizar la valoración del estado del vehículo inspeccionado, las deficiencias detectadas deben evaluarse en función de una norma común.
- (24) Con vistas a una aplicación más adecuada del principio de libre circulación en la Unión, a efectos de nuevas matriculaciones de vehículos, los Estados miembros deben reconocer los certificados de inspección técnica emitidos por otros Estados miembros. Esto no debe afectar al derecho de un Estado miembro a comprobar el certificado de inspección técnica y la identificación del vehículo durante la nueva matriculación y a pedir una nueva inspección técnica en las condiciones establecidas en la presente Directiva.
- (25) El fraude en los cuentakilómetros debe considerarse un delito sancionable, dado que la manipulación de un cuentakilómetros puede dar lugar a la evaluación incorrecta del estado de un vehículo. Conviene consignar el kilometraje en el certificado de inspección técnica y permitir el acceso de los inspectores a esta información con miras a facilitar la detección de cualquier manipulación del cuentakilómetros. La Comisión debe examinar el intercambio de información sobre la lectura de los cuentakilómetros entre las autoridades competentes de los Estados miembros.

- (26) Tras cada inspección debe expedirse un certificado de inspección técnica que incluya, entre otras cosas, información sobre la identidad del vehículo y sobre los resultados. Los resultados de la inspección técnica deben facilitarse por vía electrónica. Para garantizar un seguimiento correcto de las inspecciones técnicas, los Estados miembros deben recoger esa información y mantenerla en una base de datos, sobre todo con miras al análisis de los resultados de las inspecciones técnicas periódicas.
- (27) Cuando se detecten deficiencias durante la inspección de un vehículo, en particular si constituyen un riesgo para la seguridad vial, el titular del certificado de matrícula de ese vehículo y, en su caso, el operador del vehículo deben subsanar esas deficiencias sin demora. En caso de deficiencias graves, puede ser necesario limitar la utilización del vehículo hasta que hayan sido totalmente subsanadas.
- (28) Cuando el vehículo inspeccionado pertenezca a una categoría de vehículos no sujeta a matriculación en el Estado miembro en el que se ha puesto en circulación, debe permitirse que dicho Estado miembro exija que la prueba de inspección se indique de manera visible en el vehículo.
- (29) Para que en toda la Unión la calidad de las inspecciones sea alta, los equipos que vayan a usarse durante las pruebas, así como su mantenimiento y calibrado, deben ser objeto de comprobaciones en relación con las especificaciones facilitadas por los Estados miembros o por los fabricantes.
- (30) Deben poder utilizarse equipos alternativos que reflejen los avances tecnológicos y la innovación, siempre que se garantice un nivel equivalente de gran calidad en las inspecciones.
- (31) Cuando autoricen centros de inspección técnica en su territorio, los Estados miembros deben tener en cuenta que la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ excluye de su ámbito de aplicación los servicios de interés general en el ámbito del transporte.
- (32) Los centros de inspección deben garantizar la objetividad y la alta calidad de la inspección técnica de vehículos. En consecuencia, para cumplir los requisitos mínimos en términos de gestión de calidad, los centros de inspección deben cumplir los requisitos establecidos por el Estado miembro que los autorice.
- (33) Unas inspecciones técnicas de calidad requieren que el personal que las efectúe cuente con altas competencias y habilidades. Procede instaurar un sistema de formación que conste de una formación inicial y reciclajes periódicos o el correspondiente examen. Debe establecerse un período transitorio para que el personal pueda adaptarse sin dificultades al nuevo régimen de formación periódica o de examen. A fin de garantizar unos elevados niveles de formación, competencia y nivel de inspección, debe permitirse a los Estados miembros que establezcan requisitos adicionales en materia de competencias y de la correspondiente formación.
- (34) Los inspectores, en el ejercicio de sus tareas, deben actuar de forma independiente y su valoración no debe verse afectada por conflictos de intereses, tampoco de carácter económico o personal. Por consiguiente, la retribución de los inspectores no debe guardar relación directa con los resultados de las inspecciones. Los Estados miembros deben poder imponer requisitos en materia de separación de actividades o permitir que un organismo privado efectúe simultáneamente inspecciones técnicas y reparaciones de vehículos, incluso en un mismo vehículo siempre que el órgano de supervisión haya determinado que se satisfacen las condiciones de mantenimiento de un alto nivel de objetividad.
- (35) No deben alterarse los resultados de las inspecciones técnicas con fines comerciales. Los órganos de supervisión únicamente deben estar autorizados a modificar los resultados de una inspección si estos son manifiestamente incorrectos.
- (36) Para mantener a lo largo del tiempo una elevada calidad en las inspecciones, los Estados miembros deben crear un sistema de aseguramiento de la calidad que abarque los procedimientos de autorización, supervisión y retirada, suspensión o cancelación de la autorización de realizar inspecciones.

⁽¹⁾ Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (DO L 376 de 27.12.2006, p. 36).

- (37) La acreditación de los centros de inspección al amparo del Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ no debe constituir una obligación para los Estados miembros.
- (38) En varios Estados miembros realizan inspecciones técnicas numerosos centros privados acreditados. Para un intercambio eficaz de información a este respecto entre los Estados miembros, conviene designar puntos de contacto nacionales.
- (39) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen de regulación de los vehículos durante toda su vida útil, desde la homologación al desguace, pasando por la matriculación y las inspecciones. El intercambio de la información que figura en las bases de datos de vehículos de los Estados miembros y los fabricantes debe, en principio, contribuir a aumentar la eficacia de toda la cadena de administración de vehículos y a reducir costes y cargas administrativas. Conviene que la Comisión estudie la viabilidad y la relación coste-beneficio de la creación de una plataforma electrónica de información sobre vehículos aprovechando las soluciones informáticas ya existentes y puestas a prueba con respecto al intercambio de datos internacional con el fin de reducir costes y evitar duplicidades. Al llevar a cabo dicho examen, la Comisión estudiará la forma más adecuada de conectar los sistemas nacionales existentes con vistas al intercambio de información en relación con la inspección técnica y las lecturas de cuentakilómetros entre las autoridades competentes de los Estados miembros responsables de las inspecciones, de la matriculación y de la homologación, los centros de inspección técnica, los fabricantes de equipos de inspección y los fabricantes de vehículos. Conviene también que la Comisión estudie la viabilidad, costes y beneficios de la recopilación y el almacenamiento de la información disponible acerca de los principales componentes de seguridad en vehículos gravemente accidentados, así como la posibilidad de poner a disposición de los inspectores, titulares de certificados de matrícula e investigadores de accidentes, información en forma anónima sobre el historial de accidentes y las lecturas de los cuentakilómetros.
- (40) A fin de garantizar la aplicación uniforme de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Estas competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.
- (41) La Comisión no debe adoptar actos de ejecución relativos a la información que han de facilitar los fabricantes de vehículos de cara a las inspecciones técnicas, en caso de que el comité establecido de conformidad con la presente Directiva no emita una opinión sobre el proyecto de acto de ejecución presentado por la Comisión.
- (42) Para actualizar la designación de categoría del vehículo del artículo 2, apartado 1 y el artículo 5, apartados 1 y 2; actualizar el punto 3 del anexo I con respecto a los métodos; y adaptar el punto 3 del anexo I, en relación con la lista de elementos inspeccionados, métodos, causas de no aceptación y evaluación de las deficiencias, conviene delegar a la Comisión competencias para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Reviste especial importancia que, durante la fase preparatoria, la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (43) El buen estado técnico para circular tiene un impacto directo en la seguridad vial, por lo que debe ser objeto de revisiones periódicas. La Comisión debe informar sobre la efectividad de las disposiciones de la presente Directiva, por ejemplo en cuanto al ámbito de aplicación, la frecuencia de las inspecciones, la mejora del sistema de inspecciones técnicas a través del intercambio electrónico de informaciones, así como la posibilidad de un reconocimiento mutuo futuro de los certificados de inspección técnica.
- (44) Las instalaciones y equipos utilizados en los centros de inspección técnica deben cumplir los requisitos aplicables a esos controles. Habida cuenta de que eso requiere grandes inversiones y adaptaciones, que quizás no puedan realizarse de inmediato, debe concederse un período de cinco años para cumplir esos requisitos. Debe preverse también un período de cinco años para que los órganos de supervisión cumplan todos los criterios y requisitos aplicables a la autorización y supervisión de los centros de inspección técnica.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (45) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la mejora de la seguridad vial mediante el establecimiento de requisitos mínimos comunes y de normas armonizadas sobre las inspecciones técnicas de vehículos en la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (46) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, tal y como se contempla en el artículo 6 del Tratado de la Unión Europea.
- (47) La presente Directiva incorpora y actualiza las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión ⁽¹⁾, con objeto de regular mejor los resultados de esas inspecciones.
- (48) La presente Directiva actualiza los requisitos técnicos establecidos en la Directiva 2009/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ y amplía su ámbito de aplicación para incluir, en particular, disposiciones relativas al establecimiento de centros de inspección técnica y de sus órganos de supervisión, así como la designación de inspectores a quienes se encomendará la realización de las inspecciones técnicas. Esa Directiva, por tanto, debe derogarse.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece los requisitos mínimos para un régimen de inspecciones técnicas periódicas de vehículos utilizados para circular por la vía pública.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los vehículos con una velocidad nominal superior a 25 km/h pertenecientes a las siguientes categorías, definidas en las Directivas 2002/24/CE, 2003/37/CE y 2007/46/CE:

- vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y de sus equipajes, con un máximo de ocho plazas, excluida la del conductor – vehículos de la categoría M₁,
- vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje con más de ocho plazas, excluida la del conductor – vehículos de las categorías M₂ y M₃,
- vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas – vehículos de la categoría N₁,
- vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías N₂ y N₃,
- remolques concebidos y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para alojar personas y cuya masa máxima supere las 3,5 toneladas – vehículos de las categorías O₃ y O₄,
- a partir del 1 de enero de 2022, vehículos de dos o tres ruedas – vehículos de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada de más de 125 cm³,
- tractores de ruedas de la categoría T5 utilizados principalmente en vías públicas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h.

⁽¹⁾ Recomendación 2010/378/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 173 de 8.7.2010, p. 74).

⁽²⁾ Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 141 de 6.6.2009, p. 12).

2. Los Estados miembros podrán excluir los siguientes vehículos matriculados en su territorio del ámbito de aplicación de la presente Directiva:

- vehículos que presten servicio o se utilicen en condiciones excepcionales y vehículos que utilicen poco o no utilicen las vías públicas, como los vehículos de interés histórico o de competición,
- vehículos que gozan de inmunidad diplomática,
- vehículos utilizados por las fuerzas armadas, las fuerzas de orden público, los servicios de bomberos, de protección civil y de asistencia o salvamento,
- vehículos utilizados con fines agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderos o pesqueros solo en el territorio del Estado miembro considerado y principalmente en el lugar donde se desarrolle esta actividad, incluidos los caminos agrícolas, los caminos forestales o los campos de cultivo,
- vehículos utilizados exclusivamente en islas pequeñas o zonas escasamente pobladas,
- vehículos especiales que transporten material de circo y atracciones de feria, con una velocidad nominal máxima no superior a 40 km/h y que solo se utilicen en el territorio del Estado miembro considerado,
- las categorías de vehículos L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada de más de 125 cm³, siempre que los Estados miembros hayan establecido unas medidas alternativas eficaces de seguridad vial para los vehículos de dos o tres ruedas, teniendo particularmente en cuenta las estadísticas pertinentes relativas a la seguridad vial de los últimos cinco años. Los Estados miembros notificarán dichas excepciones a la Comisión.

3. Los Estados miembros podrán introducir requisitos nacionales aplicables a las inspecciones técnicas de los vehículos matriculados en su territorio no incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva y de los vehículos enumerados el apartado 2.

Artículo 3

Definiciones

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

- 1) «vehículo»: todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles;
- 2) «vehículo de motor»: todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios y que tenga una velocidad nominal máxima superior a 25 km/h;
- 3) «remolque»: todo vehículo con ruedas no autopropulsado, diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo de motor;
- 4) «semirremolque»: todo remolque diseñado para ser enganchado a un vehículo de motor de tal forma que parte de él repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso y del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo;
- 5) «vehículos de dos o tres ruedas»: todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuadríciclos;
- 6) «vehículo matriculado en un Estado miembro»: vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro;
- 7) «vehículo de interés histórico»: todo vehículo que el Estado miembro de matriculación o uno de sus órganos autorizados designados considere histórico y que reúna todas las condiciones siguientes:
 - se fabricó o matriculó por primera vez hace treinta años como mínimo,
 - su tipo específico, definido en la legislación aplicable de la Unión o nacional, ha dejado de producirse,
 - su estado de mantenimiento es correcto desde el punto de vista histórico, permaneciendo en su estado original, y no se han modificado de forma sustancial las características técnicas de sus principales componentes;

- 8) «titular del certificado de matrícula»: la persona física o jurídica a cuyo nombre esté matriculado el vehículo;
- 9) «inspección técnica de vehículos»: la inspección de conformidad con el anexo I encaminada a asegurar que un vehículo es seguro para su utilización en la vía pública y es conforme con las características de seguridad y de protección del medio ambiente exigidas y obligatorias;
- 10) «homologación»: procedimiento por el cual un Estado miembro certifica que un vehículo cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos correspondientes previstos en la Directiva 2002/24/CE, la Directiva 2003/37/CE, y la Directiva 2007/46/CE;
- 11) «deficiencias»: fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica;
- 12) «certificado de inspección técnica»: un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene el resultado de la inspección técnica;
- 13) «inspector»: la persona autorizada por un Estado miembro o su autoridad competente para realizar las inspecciones técnicas en un centro de inspección o, en su caso, en nombre de una autoridad competente;
- 14) «autoridad competente»: autoridad u órgano público al que un Estado miembro ha confiado la responsabilidad de gestionar el sistema de inspecciones técnicas, e incluso, cuando proceda, de realizar las inspecciones;
- 15) «centro de inspección»: un órgano o establecimiento público o privado autorizado por un Estado miembro para realizar inspecciones técnicas;
- 16) «órgano de supervisión»: un órgano o conjunto de órganos establecido por un Estado miembro, que es responsable de la supervisión de los centros de inspección técnica. Un órgano de supervisión puede formar parte de una autoridad o autoridades competentes;
- 17) «isla pequeña»: una isla con menos de 5 000 habitantes que no esté no unida a otras partes del territorio mediante puentes o túneles viarios;
- 18) «zona escasamente poblada»: una zona previamente definida con una densidad de población inferior a cinco personas por kilómetro cuadrado;
- 19) «vía pública»: una vía de utilidad pública general, como las calles, carreteras autovías o autopistas tanto si son locales, regionales o nacionales.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 4

Responsabilidades

1. Cada Estado miembro garantizará que los vehículos matriculados en su territorio se inspeccionan periódicamente con arreglo a la presente Directiva en centros autorizados por el Estado miembro en que estén matriculados dichos vehículos.
2. Las inspecciones técnicas las realizará el Estado miembro de matriculación del vehículo, a través de un organismo público encargado por dicho Estado miembro de este cometido o de unos organismos o establecimientos designados y supervisados por dicho Estado miembro, que podrán ser organismos privados autorizados para ello.
3. De conformidad con los principios establecidos en los Reglamentos (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ y el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, y antes del 20 de mayo de 2018:

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

- a) un conjunto de prescripciones técnicas sobre los equipos de frenado, la dirección, la visibilidad, las luces, los dispositivos reflectantes, el equipo eléctrico, los ejes, las ruedas, los neumáticos, la suspensión, el chasis, los elementos acoplados al chasis, otros equipos y el ruido necesaria para las inspecciones técnicas de los elementos que deban controlarse y sobre la utilización de los métodos de inspección recomendados, de conformidad con el anexo I, punto 3, y
- b) las normas detalladas relativas al formato de los datos y los procedimientos de acceso a la información técnica correspondiente.

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

Los fabricantes facilitarán a los centros de inspección técnica y a las autoridades competentes pertinentes la información técnica mencionada en la letra a) del primer párrafo sin cargo alguno o a un precio razonable, de forma no discriminatoria.

La Comisión examinará la viabilidad de establecer un único punto de acceso a dicha información.

4. Los Estados miembros velarán por que las responsabilidades para el mantenimiento del vehículo en unas condiciones de seguridad y de poder circular queden consignadas en la legislación nacional.

CAPÍTULO III

REQUISITOS MÍNIMOS APLICABLES A LAS INSPECCIONES TÉCNICAS

Artículo 5

Fecha y frecuencia de las inspecciones

1. Los vehículos se someterán a inspección técnica como mínimo según los intervalos siguientes, sin perjuicio del período de flexibilidad aplicado en los Estados miembros en virtud del apartado 3:
 - a) vehículos de las categorías M₁ y N₁: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación, y a partir de entonces, cada dos años;
 - b) vehículos de la categoría M₁ utilizados como taxis o ambulancias, vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ y O₄: un año después de la fecha de la primera matriculación; después, cada año;
 - c) vehículos de la categoría T5 que se utilizan en la vía pública sobre todo para el transporte comercial por carretera: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación, y a partir de entonces, cada dos años.
2. Los Estados miembros establecerán la periodicidad pertinente para someter a inspección técnica a los vehículos de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada de más de 125 cm³.
3. Los Estados miembros o las autoridades competentes podrán establecer un período razonable durante el cual puede realizarse la inspección técnica sin rebasar las frecuencias definidas en el apartado 1.
4. No obstante la fecha de la última inspección técnica, el Estado miembro o la autoridad competente de que se trate pueden exigir que un vehículo se someta a inspección antes de la fecha indicada en los apartados 1 y 2 en los casos siguientes:
 - tras un accidente que haya afectado a los principales componentes relacionados con la seguridad del vehículo, como las ruedas, la suspensión, las zonas de deformación, los sistemas de airbag, la dirección o los frenos,
 - cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados,
 - en caso de cambio de titular del certificado de matrícula del vehículo,
 - si el vehículo ha alcanzado un kilometraje de 160 000 km,
 - en los casos en los que la seguridad vial se vea seriamente afectada.

Artículo 6

Objeto de la inspección y métodos aplicados

1. Respecto a las categorías de vehículos contempladas en la presente Directiva, excepción hecha de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e con una cilindrada de más de 125 cm³, los Estados miembros velarán por que las inspecciones técnicas abarquen, como mínimo, los ámbitos indicados en el anexo I, punto 2.

2. Respecto a cada uno de los ámbitos a que se refiere el apartado 1, las autoridades competentes del Estado miembro o el centro de inspección técnica inspeccionarán, como mínimo, los elementos indicados en el anexo I, punto 3, utilizando el método recomendado o un método equivalente aprobado por una autoridad competente y aplicable a la inspección de dichos elementos conforme a lo indicado en el anexo I, punto 3. La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes respectivos de dicho vehículo corresponden a las características de seguridad y medioambientales exigidas que estaban vigentes en el momento de su homologación, o, en su caso, en el momento de su adaptación.

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

3. Respecto a las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, con una cilindrada de más de 125 cm³, los Estados miembros determinarán los ámbitos, los elementos y los métodos adecuados de inspección.

Artículo 7

Evaluación de las deficiencias

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, el anexo I ofrece una lista de posibles deficiencias, junto con su categoría de gravedad.

2. Las deficiencias detectadas durante las inspecciones periódicas de los vehículos se clasificarán en una de las categorías siguientes:

- a) deficiencias técnicas leves que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo ni impacto en el medio ambiente, y otros incumplimientos leves;
- b) deficiencias graves que pueden perjudicar la seguridad del vehículo o tener un impacto en el medio ambiente o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más importantes;
- c) deficiencias peligrosas que crean un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial o que tienen un impacto en el medio ambiente que justifique que un Estado miembro o sus autoridades competentes puedan prohibir el uso del vehículo en vías públicas.

3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías a que se refiere el apartado 2 se clasificará en la categoría correspondiente a la deficiencia más grave. Un vehículo que presente varias deficiencias en la misma materia de inspección, de las que se enumeran entre las materias de inspección a que se refiere el anexo I, punto 2, podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si puede demostrarse que el efecto combinado de dichas deficiencias constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

Artículo 8

Certificado de inspección técnica

1. Los Estados miembros garantizarán que los centros de inspección técnica o, si procede, las autoridades competentes que hayan efectuado las pruebas de inspección a un vehículo, expidan un certificado de inspección técnica para ese vehículo en el que se consignen, como mínimo, los elementos estandarizados de los correspondientes códigos armonizados de la Unión indicados en el anexo II.

2. Los Estados miembros garantizarán que los centros de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente, faciliten el certificado de la inspección técnica o, en el caso de un certificado de inspección electrónico, una copia impresa certificada del mismo, a la persona que haya presentado el vehículo a inspección.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, en caso de que un vehículo ya matriculado en un Estado miembro vuelva a matricularse, el Estado miembro reconocerá el certificado de inspección técnica expedido por el otro Estado miembro como si lo hubiera expedido él mismo, siempre que dicho certificado de inspección técnica continúe siendo válido en términos de los intervalos de frecuencia establecidos para las inspecciones periódicas en el Estado miembro de nueva matriculación. En caso de duda, el Estado miembro de nueva matriculación podrá verificar el certificado de inspección antes de reconocer su validez. Los Estados miembros notificarán a la Comisión una descripción del certificado de inspección técnica antes del 20 de mayo de 2018. La Comisión informará de ello al comité mencionado en el artículo 19. El presente apartado no se aplicará a las categorías de vehículos L3e, L4e, L5e y L7e.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 4, y en el apartado 3 del presente artículo, los Estados miembros reconocerán, en principio, la validez del certificado de inspección en caso de cambio de propietario del vehículo, siempre que este cuente con una prueba válida de que ha superado la inspección técnica periódica.

5. A partir del 20 de mayo de 2018 y a más tardar el 20 de mayo de 2021, los centros de inspección técnica comunicarán por vía electrónica a la autoridad competente del Estado miembro de que se trate la información que figura en los certificados de inspección técnica que expidan. Esa notificación tendrá lugar en un plazo de tiempo razonable tras la emisión de cada certificado. Hasta esa fecha, los centros de inspección técnica podrán comunicar la información de que se trate a la autoridad competente por otros medios. Los Estados miembros determinarán el período durante el cual la autoridad competente deberá conservar esta información. La duración de este período no debe ser inferior a 36 meses, sin perjuicio de los sistemas tributarios nacionales de los Estados miembros.

6. Los Estados miembros garantizarán que, a efectos de comprobación del kilometraje, cuando el cuentakilómetros esté instalado normalmente, la información de las inspecciones técnicas anteriores se pondrá a disposición de los inspectores tan pronto como se disponga de ella electrónicamente. En los casos en que se observe la manipulación de un cuentakilómetros a fin de reducir o representar inadecuadamente el registro de distancias de un vehículo, dicha manipulación será punible mediante sanciones efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

7. Los Estados miembros garantizarán que los resultados de la inspección técnica se notifiquen o faciliten cuanto antes por vía electrónica a la autoridad de matriculación del vehículo. Esa notificación incluirá la información que figura en el certificado de inspección técnica.

Artículo 9

Seguimiento de las deficiencias

1. Si un vehículo presenta solo deficiencias leves, se considerará que ha superado la inspección técnica, se subsanarán dichas deficiencias y no será necesario someter el vehículo a otra inspección.

2. En caso de deficiencias graves, se considerará que no se ha superado la inspección técnica. El Estado miembro o la autoridad competente decidirá sobre el plazo durante el cual podrá utilizarse el vehículo en cuestión antes de que deba someterse a otra inspección. La nueva inspección se realizará dentro de un plazo establecido por el Estado miembro o la autoridad competente, pero no superior a dos meses desde la primera visita.

3. Si las deficiencias son peligrosas, se considerará que no se ha superado la inspección técnica. El Estado miembro o la autoridad competente podrá decidir que el vehículo en cuestión no debe utilizarse en la vía pública y que la autorización para circular por carretera se suspende por un plazo limitado, sin que haya de proceder a una nueva matriculación, hasta que se hayan subsanado las deficiencias y se haya expedido un nuevo certificado de inspección técnica que demuestre que el vehículo está en condiciones de circular.

Artículo 10

Prueba de inspección

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

Los Estados miembros notificarán a la Comisión una descripción de la prueba antes del 20 de mayo de 2018. La Comisión informará de ello, a su vez, al comité mencionado en el artículo 19.

2. Cuando el vehículo inspeccionado pertenezca a una categoría de vehículos no sujeta a matriculación en el Estado miembro en el que se ha puesto en circulación, dicho Estado miembro podrá exigir que la prueba de inspección se indique de manera visible en el vehículo.

3. A efectos de libertad de circulación, cada Estado miembro reconocerá las pruebas facilitadas por un centro de inspección técnica o una autoridad competente de otro Estado miembro de acuerdo con el apartado 1.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 11

Instalaciones y equipos de inspección

1. Los Estados miembros garantizarán que las instalaciones y los equipos utilizados para realizar las inspecciones técnicas de vehículos cumplan los requisitos técnicos mínimos previstos en el anexo III.

2. Los Estados miembros garantizarán que los centros de inspección o, si procede, la autoridad competente, mantengan sus instalaciones y equipos de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por su fabricante.
3. Los equipos de medición se calibrarán periódicamente de conformidad con el anexo III y se comprobarán de acuerdo con las especificaciones proporcionadas por el Estado miembro de que se trate o por el fabricante de los equipos.

Artículo 12

Centros de inspección

1. Los centros de inspección en los que los inspectores proceden a las inspecciones técnicas estarán autorizados por un Estado miembro o su autoridad competente.
2. Para cumplir los requisitos mínimos en términos de gestión de calidad, los centros de inspección cumplirán los requisitos establecidos por el Estado miembro que los autorice. Los centros de inspección garantizarán la objetividad y la alta calidad de las pruebas de inspección técnica.

Artículo 13

Inspectores

1. Los Estados miembros garantizarán que las inspecciones técnicas de vehículos las realicen inspectores que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación establecidos en el anexo IV. Los Estados miembros podrán establecer requisitos adicionales en lo que respecta a la competencia y a la formación correspondiente.
2. Las autoridades competentes o, en su caso, los centros de formación aprobados, facilitarán un certificado a los inspectores que cumplan los requisitos mínimos de competencia y formación. Dicho certificado contendrá, como mínimo, la información indicada en el anexo IV, punto 3.
3. Los inspectores contratados o autorizados por las autoridades competentes de los Estados miembros o por un centro de inspección a fecha de 20 de mayo de 2018 estarán exentos de los requisitos establecidos en el anexo IV, punto 1.
4. Cuando realicen una inspección técnica, los inspectores no tendrán ningún conflicto de intereses de tal forma que el Estado miembro o la autoridad competente se aseguren de que se mantiene un elevado nivel de imparcialidad y objetividad.
5. Se informará a la persona que presente el vehículo para su inspección de las deficiencias detectadas en el vehículo y que deban subsanarse.
6. Los resultados de una inspección técnica solo podrán ser modificados, en su caso, por el órgano de supervisión o con arreglo al procedimiento establecido por la autoridad competente, cuando sean manifiestamente incorrectos.

Artículo 14

Supervisión de centros de inspección técnica de vehículos

1. Los Estados miembros se encargarán de que los centros inspección técnica se sometan a supervisión.
2. Los órganos de gestión realizarán, como mínimo, las tareas previstas en el anexo V, punto 1, y cumplirán los requisitos establecidos en los puntos 2 y 3 de ese mismo anexo.

Los Estados miembros publicarán las normas y procedimientos que rigen la organización, las tareas y los requisitos, incluidos los de independencia, aplicables al personal de un órgano de supervisión.

3. Los centros de inspección técnica gestionados directamente por una autoridad competente estarán exentos de los requisitos relativos a la autorización y supervisión, en los casos en los que el órgano de supervisión forme parte de la autoridad competente.
4. Se puede considerar que los Estados miembros cumplen los requisitos citados en los apartados 2 y 3 del presente artículo, cuando estos exigen que los centros de inspección técnica se acrediten conforme al Reglamento (CE) n° 765/2008.

CAPÍTULO V

COOPERACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Artículo 15

Cooperación administrativa entre Estados miembros

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros y la Comisión en lo que respecta a la aplicación de la presente Directiva.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el nombre y dirección de sus puntos de contacto nacionales a más tardar el 20 de mayo de 2015 y le notificarán sin demora cualquier cambio que se haya producido en esos datos. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.

Artículo 16

Plataforma electrónica de información sobre vehículos

La Comisión examinará la viabilidad y la relación costes-beneficios de la creación de una plataforma electrónica de información sobre vehículos aprovechando las soluciones informáticas ya existentes y puestas a prueba con respecto al intercambio de datos internacional con el fin de reducir costes y evitar duplicaciones. Al efectuar dicho examen, la Comisión estudiará la forma más adecuada de conectar los sistemas nacionales existentes con vistas a facilitar el intercambio de información relativa a la inspección técnica y a las lecturas de cuentakilómetros entre las autoridades competentes de los Estados miembros responsables de las inspecciones, de la matriculación y de la homologación, los centros de inspección técnica, los fabricantes de equipos de inspección y los fabricantes de vehículos.

La Comisión también estudiará la viabilidad, los costes y los beneficios de la recopilación y el almacenamiento de la información disponible acerca de los principales componentes de seguridad en vehículos gravemente accidentados así como la posibilidad de facilitar, en forma anónima, informaciones sobre el historial de accidentes y las lecturas de los cuentakilómetros a los inspectores, titulares de certificados de matrícula e investigadores de accidentes.

CAPÍTULO VI

ACTOS DELEGADOS Y ACTOS DE EJECUCIÓN

Artículo 17

Actos delegados

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 18, a fin de:

- actualizar solo la designación de categoría del vehículo a que se refiere el artículo 2, apartado 1, y el artículo 5, apartados 1 y 2, según corresponda en caso de modificaciones de las categorías de vehículos como consecuencia de modificaciones de la legislación sobre homologación a que se refiere el artículo 2, apartado 1, sin afectar al ámbito y a las frecuencias de las inspecciones,
- actualizar el punto 3 del anexo I, en el caso de que se llegue a disponer de métodos de inspección más eficientes y eficaces, sin ampliar la lista de elementos objeto de inspección,
- adaptar el punto 3 del anexo I, tras concluirse una evaluación positiva de los costes y beneficios que supone, en relación con la lista de elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de rechazo y la valoración de las deficiencias, en caso de modificarse los requisitos obligatorios pertinentes para la homologación en la legislación de la Unión en materia de seguridad o de medio ambiente.

Artículo 18

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 17 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 19 de mayo de 2014. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 17 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 17 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 19

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité («Comité de Inspección Técnica»). Dicho comité 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. Si el Comité no emite dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 20

Informes

1. A más tardar el 30 de abril de 2020, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y las repercusiones de la presente Directiva, en particular por lo que respecta al nivel de armonización de las inspecciones técnicas periódicas, la eficacia de las disposiciones sobre el ámbito de aplicación, la frecuencia de las inspecciones, el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección en los casos de nueva matriculación de un vehículo procedente de otro Estado miembro y los resultados del estudio referente a la viabilidad de introducir una plataforma electrónica de información sobre vehículos, como se indica en el artículo 16. Dicho informe analizará asimismo si es necesario actualizar los anexos, en particular a la luz de los avances técnicos y de la práctica. El informe se presentará tras la consulta del comité indicado en el artículo 19 e irá acompañado, en caso necesario, de propuestas legislativas.
2. A más tardar el 30 de abril de 2019, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe basado en estudios independientes sobre la efectividad de la inclusión de remolques ligeros y de vehículos de dos o tres ruedas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva. En el informe se evaluará la evolución de la situación de seguridad vial en la Unión y, para cada subcategoría de vehículos de la categoría L, comparará los resultados de las medidas nacionales en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta la distancia media recorrida por dichos vehículos. La Comisión evaluará, en particular, si las normas y el coste de las inspecciones técnicas periódicas de cada categoría de vehículos guardan proporción con los objetivos fijados en materia de seguridad vial. El informe irá acompañado de una evaluación de impacto detallada en la que se analicen los costes y beneficios en toda la Unión, atendiendo también a las especificidades de los Estados miembros. El informe estará disponible como mínimo seis meses antes de la presentación, en su caso, de cualquier propuesta legislativa por la que se incluyan nuevas categorías en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Artículo 21

Sanciones

Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones serán eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

Artículo 22

Disposiciones transitorias

1. Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período máximo de cinco años desde el 20 de mayo de 2018 el uso de las instalaciones y equipos a que se refiere el artículo 11 que no cumplan los requisitos mínimos establecidos en el anexo III para realizar inspecciones técnicas.

2. Los Estados miembros aplicarán los requisitos previstos en el anexo V a más tardar a partir del 1 de enero de 2023.

Artículo 23

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 20 de mayo de 2017, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del 20 de mayo de 2018.

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

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

Artículo 24

Derogación

Queda derogada la Directiva 2009/40/CE con efectos a partir del 20 de mayo de 2018.

Artículo 25

Entrada en vigor

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

Artículo 26

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 3 de abril de 2014.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

El Presidente

D. KOURKOULAS

ANEXO I

REQUISITOS MÍNIMOS SOBRE EL OBJETO Y LOS MÉTODOS RECOMENDADOS DE INSPECCIÓN

1. DISPOSICIONES GENERALES

El presente anexo identifica los sistemas y los componentes del vehículo que deben ser inspeccionados; detalla los métodos recomendados para llevar a cabo su inspección y los criterios que se deben emplear para determinar que su estado es aceptable.

La inspección abarcará al menos los elementos enumerados en el punto 3, siempre que estos afecten al equipamiento del vehículo que se somete a inspección en el Estado miembro de que se trate. La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes en cuestión de dicho vehículo corresponden a las características de seguridad y medioambientales exigidas que estaban vigentes en el momento de su homologación, o, en su caso, en el momento de su adaptación.

Si el diseño del vehículo no permite la aplicación de los métodos de inspección establecidos en el presente anexo, la inspección se llevará a cabo de conformidad con los métodos de inspección recomendados aceptados por las autoridades competentes. La autoridad competente debe cerciorarse de que se cumplen las normas de seguridad y protección medioambiental.

La inspección de todos los puntos enumerados a continuación se considerará obligatoria en el contexto de una inspección periódica de vehículos, excepto de aquellos marcados con la indicación «X» que están relacionados con el estado del vehículo y su aptitud para circular pero que no se consideran esenciales en una inspección técnica.

Las «causas de rechazo» no serán aplicables cuando se refieran a requisitos no prescritos en la legislación aplicable a la homologación de vehículos en el momento de la primera matriculación, de la primera puesta en circulación o de la adaptación.

Que un método de inspección se considere visual significa que, además de visualizar los elementos en cuestión, el inspector deberá, si procede, palparlos, analizar su ruido o inspeccionarlos de cualquier otra manera apropiada sin la utilización de equipos.

2. MATERIAS DE INSPECCIÓN

La inspección cubrirá al menos los aspectos siguientes:

- 0) Identificación del vehículo
- 1) Dispositivos de frenado
- 2) Dirección
- 3) Visibilidad
- 4) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico
- 5) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión
- 6) Chasis y elementos acoplados al chasis
- 7) Otros equipos
- 8) Emisiones contaminantes
- 9) Inspecciones adicionales para los vehículos de transporte de personas de las categorías M₂ y M₃.

3. OBJETO Y MÉTODOS DE INSPECCIÓN, EVALUACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE LOS VEHÍCULOS

La inspección abarcará al menos los elementos que se recogen en el cuadro que figura a continuación y utilizará las normas mínimas y los métodos recomendados en él.

Para cada uno de los sistemas y componentes del vehículo objeto de inspección, se realizará la evaluación de las deficiencias de acuerdo con los criterios establecidos en el cuadro, caso por caso.

Las deficiencias que no figuran en el presente anexo se evaluarán en términos de los riesgos que representen para la seguridad vial.

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
0. IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO					
0.1. Placas de matrícula [si lo precisan los requisitos ¹	Inspección visual.	a) Placa(s) de matrícula no existente(s) o sujeta(s) tan deficientemente que es probable que se caiga(n).		X	
		b) Inscripción inexistente o ilegible.		X	
		c) No está conforme con la documentación o los registros del vehículo.		X	
0.2. Número de serie o de identificación del chasis del vehículo	Inspección visual.	a) Inexistente o no puede encontrarse.		X	
		b) Incompleto, ilegible, claramente falsificado o no concuerda con los documentos del vehículo.		X	
		c) Documentos del vehículo ilegibles o errores administrativos.	X		
1. DISPOSITIVOS DE FRENADO					
1.1. Estado mecánico y funcionamiento					
1.1.1. Vástago del pedal/de la palanca de mano del freno de servicio	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. <i>Nota:</i> Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Vástago demasiado ajustado.		X	
		b) Desgaste/holguras excesivas.		X	
1.1.2. Estado y carrera del pedal/palanca de mano del dispositivo de frenado	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. <i>Nota:</i> Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Carrera de reserva excesiva o insuficiente.		X	
		b) Retorno del freno inadecuado. Si afecta a su función.	X		X
		c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos	Inspección visual de los componentes a presión operativa normal. Comprobación del tiempo necesario para que la presión vacío/aire alcance un valor operativo seguro; funcionamiento del dispositivo de aviso, de la válvula de protección multicircuito y de la válvula limitadora de presión.	a) Insuficiente presión/vacío para permitir al menos cuatro frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso); al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso).		X	X
		b) Tiempo necesario para que se alcance un valor operativo seguro de presión o vacío demasiado largo según los requisitos ¹		X	
		c) La válvula de protección multicircuito o la válvula limitadora de presión no funciona.		X	
		d) Pérdida de aire que provoca un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles.		X	
		e) Daño externo que puede afectar al funcionamiento de los dispositivos de frenado. Rendimiento insuficiente del sistema de frenos secundario.		X	X
1.1.4. Indicador de baja presión o manómetro	Comprobación funcional.	Funcionamiento defectuoso del manómetro o indicador. Baja presión no identificable.	X	X	
1.1.5. Válvula de regulación del freno de mano	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Mando de la válvula roto, dañado o excesivamente desgastado.		X	
		b) Mando de la válvula o válvula en sí inseguros		X	
		c) Conexiones flojas o fugas.		X	
		d) Funcionamiento insatisfactorio.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.6. Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Sujeción incorrecta del trinquete.		X	
		b) Desgaste del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete. Desgaste excesivo.	X	X	
		c) Recorrido excesivo de la palanca, indicio de un ajuste incorrecto.		X	
		d) El accionador falta, está estropeado o inactivo.		X	
		e) Funcionamiento incorrecto, el indicador de aviso señala anomalía.		X	
1.1.7. Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores)	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Válvula dañada o pérdida de aire excesiva. Si afecta a su función.		X	X
		b) Descarga excesiva de aceite del compresor.	X		
		c) Válvula insegura o montada incorrectamente.		X	
		d) Descarga o pérdida de líquido hidráulico. Si afecta a su función.		X	X
1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos y neumáticos)	Desconexión y reconexión de todos los acoplamientos entre vehículo tractor y remolque.	a) Válvula de paso o válvula de cierre automática defectuosa Si afecta a su función.	X	X	
		b) Válvula de paso o válvula insegura o montada incorrectamente. Si afecta a su función.	X	X	
		c) Pérdidas excesivas. Si afecta a su función.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		d) Funcionamiento incorrecto. Afecta al funcionamiento de los frenos.		X	X
1.1.9. Acumulador o depósito de presión	Inspección visual.	a) Depósito ligeramente estropeado o ligeramente corroído. Depósito muy estropeado. Corroído o con pérdidas.	X	X	
		b) Funcionamiento del dispositivo de vaciado afectado. Dispositivo de vaciado inoperante.	X	X	
		c) Depósito inseguro o montado incorrectamente.		X	
1.1.10. Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Sistema de asistencia de frenado defectuoso o ineficaz. Si no funciona.		X	X
		b) Cilindro de mando defectuoso, pero el freno sigue funcionando. Cilindro de mando defectuoso o con pérdidas.		X	X
		c) Cilindro de mando inseguro, pero el freno sigue funcionando Cilindro de mando inseguro.		X	X
		d) Líquido de frenos insuficiente por debajo de la marca MIN. Líquido de frenos considerablemente por debajo de la marca MIN. Líquido de frenos no visible.	X	X	X
		e) Ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando.	X		
		f) Testigo del líquido de frenos encendido o defectuoso.	X		
		g) Funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos.	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.11. Tubos rígidos de los frenos	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
		b) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos). Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).		X	X
		c) Tubos dañados o excesivamente corroídos. Esto afecta al funcionamiento de los frenos por bloqueo o riesgo inminente de pérdidas		X	X
		d) Tubos en posición incorrecta. Riesgos de daños.	X	X	
1.1.12. Tubos flexibles de los frenos	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
		b) Tubos flexibles dañados, rozados, doblados o demasiado cortos. Tubos flexibles dañados o rozados.	X	X	
		c) Tubos flexibles o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos). Tubos flexibles o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos)		X	X
		d) Tubos flexibles deformados por la presión. Cable dañado.		X	X
		e) Tubos flexibles porosos.		X	
1.1.13. Guarniciones para frenos	Inspección visual.	a) Forro o guarnición desgastado (se alcanza la marca mínima). Forro o guarnición desgastado (no es visible la marca mínima).		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Forro o guarnición manchado (aceite, grasa, etc.). Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		c) Ausencia de forro o guarnición o colocación incorrecta.			X
1.1.14. Tambores y discos de los frenos	Inspección visual.	a) Tambor o disco desgastado Tambor o disco excesivamente desgastado o rayado, agrietado, inseguro o fracturado.		X	
		b) Tambor o disco manchado (aceite, grasa, etc.). Afecta al rendimiento del frenado.			X
		c) Ausencia de tambor o disco.			X
		d) Placa de anclaje insegura.		X	
1.1.15. Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Cables estropeados, enredados. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Componentes excesivamente desgastados o corroídos. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		c) Cables, varillas o juntas inseguras.		X	
		d) Guía de cable defectuosa.		X	
		e) Restricciones del funcionamiento libre del sistema de frenos.		X	
		f) Movimientos anormales de las palancas o conexiones que indican un desajuste o un desgaste excesivo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.16. Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado)	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Accionadores agrietados o estropeados. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Accionadores con pérdidas. Afecta al rendimiento del frenado.		X	
		c) Accionadores inseguros o montados incorrectamente. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		d) Corrosión excesiva del accionador. Con riesgo de que se produzcan grietas.		X	X
		e) Recorrido insuficiente o excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma. Afecta al rendimiento del frenado (reserva insuficiente para el movimiento)		X	X
		f) Guardapolvo dañado. Ausencia del guardapolvo o daños excesivos en el mismo.	X	X	
1.1.17. Válvula sensora de carga	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Conexión defectuosa.		X	
		b) Conexión ajustada incorrectamente.		X	
		c) Válvula agarrotada o inoperante (el ABS funciona). Válvula agarrotada o inoperante.		X	X
		d) Ausencia de válvula (cuando sea obligatorio).			X
		e) Ausencia de la placa de datos.	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		f) Datos ilegibles o que no se ajustan a los requisitos ¹ .	X		
1.1.18. Ajustadores de tensión automáticos e indicadores	Inspección visual.	a) Ajustador dañado, agarrotado o con movimiento anormal, desgaste excesivo o ajuste incorrecto.		X	
		b) Ajustador defectuoso.		X	
		c) Ajustador instalado o sustituido incorrectamente.		X	
1.1.19. Sistema de deceleración (si está instalado o se exige)	Inspección visual.	a) Conexiones o montaje inseguros. Si afecta a su función.	X	X	
		b) Sistema ausente o claramente defectuoso.		X	
1.1.20. Funcionamiento automático de los frenos de remolque	Desconexión del acoplamiento entre vehículo tractor y remolque.	El freno del remolque no se acciona automáticamente al desconectar el acoplamiento.			X
1.1.21. Sistema completo de frenado	Inspección visual.	a) Otros elementos del sistema (por ejemplo, bomba de anticongelante, secador de aire, etc.) dañados exteriormente o excesivamente corroídos, lo que afecta al sistema de frenado. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Pérdida excesiva de aire o anticongelante. Afecta a la función del sistema.	X	X	
		c) Componentes inseguros o montados incorrectamente.		X	
		d) Modificaciones peligrosas de cualquier componente ³ Afecta al rendimiento del frenado.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.22. Conexiones para control (si están instaladas o se exigen)	Inspección visual.	a) Faltan.		X	
		b) Estropeadas. Inservibles o con pérdidas.	X	X	
1.1.23. Freno de inercia	Inspección visual y funcionamiento.	Eficacia insuficiente.		X	

1.2. Rendimiento y eficacia del freno de servicio

1.2.1. Rendimiento	Prueba con frenómetro de rodillos o, si fuera imposible, durante una prueba en carretera; accionamiento progresivo de los frenos hasta el máximo esfuerzo.	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas. Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.		X	X
		b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta. El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.		X	X
		c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	
		d) Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas.		X	
		e) Fluctuación excesiva de la fuerza de los frenos durante una vuelta completa de la rueda.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.2.2. Eficiencia	<p>Prueba con frenómetro de rodillos o, si no puede utilizarse por razones técnicas, con una prueba en carretera con un decelerómetro a fin de establecer la relación de frenado respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas.</p> <p>Se deben inspeccionar los vehículos o remolques de masa máxima autorizada superior a 3,5 t., de acuerdo con las normas dadas por la ISO 21069 o métodos equivalentes.</p> <p>Las pruebas en carretera deben llevarse a cabo en condiciones secas en una carretera llana y recta.</p>	<p>No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes ⁽¹⁾:</p> <p>1. Vehículos matriculados por primera vez después del 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categoría M₁: 58 % — Categorías M₂ y M₃: 50 % — Categoría N₁: 50 % — Categorías N₂ y N₃: 50 % — Categorías O₂, O₃ y O₄: <ul style="list-style-type: none"> — para semirremolques: 45 % ⁽²⁾ — para remolques con barra de tracción: 50 % 		X	
		<p>2. Vehículos matriculados por primera vez antes del 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categorías M₁, M₂ y M₃: 50 % ⁽³⁾ — Categoría N₁: 45 % — Categorías N₂ y N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Categorías O₂, O₃ y O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Otras categorías</p> <p>Categorías L (ambos frenos juntos):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categoría L1e: 42 % — Categorías L2e, L6e: 40 % — Categoría L3e: 50 % — Categoría L4e: 46 % — Categorías L5e, L7e: 44 % <p>Categoría L (freno de rueda posterior):</p> <p>todas las categorías: 25 % de la masa total del vehículo</p> <p>Se alcanza menos del 50 % de los valores anteriores.</p>		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa

1.3. Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente)

1.3.1. Rendimiento	Si el sistema de frenos secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.1.	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas. Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.		X	X
		b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de otra rueda del mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta. El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.		X	X
		c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	
1.3.2. Eficiencia	Si el sistema de freno secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.2.	El esfuerzo de frenado es inferior al 50 % ⁽⁶⁾ del rendimiento del freno de servicio exigido e indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada. Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado.		X	X

1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento

1.4.1. Rendimiento	Prueba con frenómetro de rodillos.	Frenado inoperante o, en el caso de la prueba en carretera, vehículo que se desvía excesivamente de la línea recta. Se alcanza menos del 50 % de los valores de esfuerzo de frenado indicados en el punto 1.4.2, respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.		X	X
--------------------	------------------------------------	---	--	---	---

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.4.2. Eficiencia	Prueba con frenómetro de rodillos. Si no es posible, entonces mediante prueba en carretera empleando un decelerómetro con indicación o registro del resultado o con el vehículo en una rampa de pendiente conocida.	No se obtiene en todos los vehículos una relación de frenado de al menos un 16 % respecto a la masa máxima autorizada o, en el caso de los vehículos a motor, del 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo (de ambas cifras, la que sea mayor). Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado.		X	X
1.5. Rendimiento del sistema de deceleración	Inspección visual y, cuando sea posible, comprobación del funcionamiento del sistema.	a) Progresión no gradual del rendimiento (no se aplica a dispositivos de freno motor).		X	
		b) El sistema no funciona.		X	
1.6. Sistema antibloqueo de frenos (ABS)	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.		X	
		b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
		c) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
		d) Conexiones dañadas.		X	
		e) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
		f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.7. Sistema de frenado electrónico (EBS)	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.		X	
		b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
1.8. Líquido de frenos	Inspección visual	Líquido de frenos contaminado. Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso.		X	X

2. DIRECCIÓN

2.1. Estado mecánico

2.1.1. Estado del mecanismo de dirección	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con las ruedas separadas del suelo o sobre placas giratorias, girar el volante de tope a tope. Inspección visual del funcionamiento de la caja de la dirección.	a) Dureza en el funcionamiento del mecanismo.		X	
		b) Mecanismos torcidos o estrías desgastadas. Afecta a su función.		X	X
		c) Desgaste excesivo de algún mecanismo. Afecta a su función.		X	X
		d) Holgura excesiva del eje de dirección. Afecta a su función.		X	X
		e) Fugas. Fugas con goteo.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
2.1.2. Fijación de la caja de dirección	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre las ruedas en el suelo, girar el volante o la barra de dirección a un lado y a otro o utilizar un detector de holguras de las ruedas especialmente adaptado. Inspección visual de la fijación al chasis de la caja de dirección.	a) La fijación de la caja de dirección no es segura. Fijaciones peligrosamente flojas u holgura relativa visible con respecto al chasis/carrocería.		X	X
		b) Orificios de sujeción al chasis ovalados. Afecta gravemente a las fijaciones.		X	X
		c) Pernos de sujeción ausentes o rotos. Afecta gravemente a las fijaciones.		X	X
		d) Rotura de la caja de dirección. Afecta a la estabilidad o a la fijación de la caja.		X	X
2.1.3. Estado de la articulación del mecanismo de dirección	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con las ruedas en el suelo, girar el volante a un lado y a otro o utilizar un detector de holguras de las ruedas especialmente adaptado. Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción.	a) Holgura relativa entre componentes que deberían estar fijos. Holgura excesiva o probabilidad de desconexión.		X	X
		b) Desgaste excesivo en juntas. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		c) Roturas o deformación de cualquier componente. Afecta a su función.		X	X
		d) Ausencia de dispositivos de inmovilización.		X	
		e) Falta de alineación de componentes (por ejemplo biela de arrastre o barra de acoplamiento).		X	
		f) Modificación peligrosa ³ . Afecta a su función.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		g) Guardapolvo dañado o deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo muy deteriorado.	X	X	
2.1.4. Funcionamiento del mecanismo de la dirección	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con las ruedas en el suelo, girar el volante a un lado y a otro o utilizar un detector de holguras de las ruedas especialmente adaptado. Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción.	a) El movimiento de la articulación interfiere con alguna parte fija del chasis.		X	
		b) Los topes de la dirección no actúan o no existen.		X	
2.1.5. Dirección asistida	Comprobar la existencia de fugas y el nivel del depósito de líquido hidráulico (si está a la vista) del sistema de dirección. Con las ruedas en el suelo y con el motor en marcha, comprobar que funciona el sistema de dirección asistida.	a) Fugas de líquido o afecta a sus funciones.		X	
		b) Líquido insuficiente (por debajo de la marca MIN). Depósito insuficiente.	X	X	
		c) El mecanismo no funciona. Afecta a la dirección.		X	X
		d) El mecanismo está roto o no está sujeto. Afecta a la dirección.		X	X
		e) Componentes no alineados o que tropiezan. Afecta a la dirección.		X	X
		f) Modificación peligrosa ³ Afecta a la dirección.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		g) Cables/manguitos dañados, excesivamente corroídos. Afecta a la dirección.		X	X

2.2. Volante, columna y manillar

2.2.1. Estado del volante y el manillar	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre el suelo, empujar el volante y tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante/el manillar en diversas direcciones perpendicularmente a la columna/las horquillas. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura relativa entre el volante y la columna que indica falta de firmeza. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		b) Ausencia de elemento de retención en el buje del volante. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		c) Rotura o falta de fijación del buje, el aro o los radios del volante. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
2.2.2. Columna/horquillas de la dirección	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre el suelo, empujar el volante y tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante/el manillar en diversas direcciones perpendicularmente a la columna/las horquillas. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura excesiva de la fijación del volante hacia arriba o hacia abajo.		X	
		b) Holgura excesiva de la parte superior de la columna en sentido radial desde el eje de la columna.		X	
		c) Unión flexible deteriorada.		X	
		d) Fijación defectuosa. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		e) Modificación peligrosa ³ .			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
2.3. Holguras de la dirección	Con el vehículo colocado sobre foso o en plataforma elevada y con el peso del vehículo aplicado sobre las ruedas, el motor, si es posible, funcionando para vehículos con dirección asistida y con las ruedas de dirección en posición recta, girar ligeramente el volante a un lado y a otro todo lo que se pueda sin llegar a mover las ruedas. Inspección visual del movimiento libre.	Holgura excesiva de la dirección (por ejemplo, un punto del aro del volante se mueve más de un quinto del diámetro del volante) o no conforme con las especificaciones ¹ . Afecta a la seguridad de la dirección.		X	X
2.4. Alineación de las ruedas (X) ²	Comprobar la alineación de las ruedas directrices con el equipo adecuado.	Alineación no conforme con los datos o las especificaciones del fabricante del vehículo ¹ . Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.	X	X	
2.5. Plato giratorio del eje del remolque	Inspección visual o utilización de un detector especialmente adaptado de holguras de rueda.	a) Componente ligeramente dañado. Componente muy dañado o agrietado.		X	X
		b) Holgura excesiva. Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		c) Fijación defectuosa. Afecta gravemente a la fijación.		X	X
2.6. Dirección asistida electrónica (EPS)	Inspección visual y comprobación de la coherencia entre el ángulo del volante y el de las ruedas cuando se enciende o se para el motor, o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) El indicador de anomalías (MIL) del EPS indica anomalías en el sistema.		X	
		b) Incoherencia entre el ángulo del volante y el ángulo de las ruedas. Afecta a la dirección.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) La dirección asistida no funciona.		X	
		d) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
3. VISIBILIDAD					
3.1. Campo de visión	Inspección visual desde el asiento del conductor.	Obstrucción del campo visual del conductor que afecta apreciablemente a su visibilidad hacia el frente o hacia los lados (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X		
3.2. Estado de las superficies acristaladas	Inspección visual.	a) Vidrios o panel transparente (si está permitido) agrietados o descoloridos (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X		
		b) Vidrios o panel transparente (incluyendo recubrimiento reflectante o tintado) no conforme con las especificaciones ¹ (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X		
		c) Vidrios o panel transparente en estado inaceptable. Afecta de forma significativa a la visibilidad dentro de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas.		X	X
3.3. Espejos o dispositivos retrovisores	Inspección visual.	a) Espejo o dispositivo inexistente o no conforme con los requisitos ¹ (al menos dos dispositivos de retrovisión disponibles). Menos de dos dispositivos de retrovisión disponibles.		X	
				X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Espejo o dispositivo ligeramente dañado o flojo. Espejo o dispositivo fuera de servicio, muy dañado, flojo o suelto.	X	X	
		c) No abarca el campo de visión necesario.		X	
3.4. Limpiaparabrisas	Inspección visual y funcionamiento.	a) El limpiaparabrisas no funciona o no está presente, o no es conforme con los requisitos ¹ .		X	
		b) Goma de la escobilla defectuosa. Goma de la escobilla inexistente o claramente defectuosa.	X	X	
3.5. Lavaparabrisas	Inspección visual y funcionamiento.	Los lavaparabrisas no funcionan adecuadamente (falta el líquido de lavado pero funciona la bomba o no están bien orientados los chorros de agua). Los lavaparabrisas no funcionan.	X	X	
3.6. Sistema antivaho (X) ²	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona o lo hace de forma claramente defectuosa.	X		

4. LUCES, DISPOSITIVOS REFLECTANTES Y EQUIPO ELÉCTRICO

4.1. Faros

4.1.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz o fuente luminosa defectuosa o inexistente (luces/ fuentes luminosas múltiples; en caso de LED, no funcionan hasta un tercio) Luz/fuente luminosa única; en caso de LED, afecta gravemente a la visibilidad.	X	X	
		b) Sistema de proyección ligeramente defectuoso (reflector y lente). Sistema de proyección muy defectuoso o inexistente (reflector y lente).	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) Lámpara no bien sujeta.		X	
4.1.2. Alineación	Determinar la orientación horizontal de cada faro en la posición de luz de cruce utilizando un dispositivo de determinación de la orientación o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) Haz luminoso orientado fuera de los límites establecidos en los requisitos ¹ .		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
4.1.3. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ (número de faros iluminados al mismo tiempo). Se rebasa la intensidad máxima del alumbrado delantero.	X		
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
4.1.4. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen claramente la intensidad de luz o modifican el color emitido.		X	
		c) Fuente luminosa y lámpara no compatibles.		X	
4.1.5. Dispositivos niveladores (cuando sean obligatorios)	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible, o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) Dispositivo inoperante.		X	
		b) El dispositivo manual no se puede accionar desde el asiento del conductor.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.1.6. Dispositivos limpia-faros (cuando sean obligatorios)	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	Dispositivo inoperante. En caso de luces de descarga.	X	X	
4.2. Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de gálibo y luces de circulación diurna					
4.2.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa;		X	
		b) Lente defectuosa.		X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.2.2. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . Las luces de posición traseras y las luces laterales pueden apagarse cuando los faros delanteros están encendidos.		X	
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.2.3. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ . Luz roja por delante o luz blanca por detrás; intensidad de luz muy reducida.	X	X	
		b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen la luminosidad, la intensidad de luz o modifican el color emitido. Luz roja por delante o luz blanca por detrás; intensidad de luz muy reducida.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.3. Luces de freno					
4.3.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple en caso de LED, no funcionan hasta un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios. Ninguna fuente luminosa funciona.	X	X	X
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.3.2. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento o usando la interfaz electrónica del vehículo.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . Funcionamiento diferido. No funciona en absoluto.	X	X	X
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
		d) La luz de freno de emergencia no funciona o no funciona correctamente.		X	
4.3.3. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento.	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ . Luz de freno blanca o intensidad de luz muy reducida.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa

4.4. Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro

4.4.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple en caso de LED, no funcionan hasta un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X	X	
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.4.2. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . No funciona	X	X	
4.4.3. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento.	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
4.4.4. Cadencia de las pulsaciones	Inspección visual y funcionamiento.	Frecuencia de intermitencia que no cumple los requisitos ¹ (diferencia en la frecuencia de más del 25 %).	X		

4.5. Luces antiniebla delanteras y traseras

4.5.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple en caso de LED, no funcionan hasta un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X	X	
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de que se desprenda o deslumbre.	X	X	
4.5.2. Orientación (X) ²	Inspección del funcionamiento utilizando un regloscopio	Orientación horizontal del faro antiniebla fuera de límites cuando su diagrama luminoso presenta una línea de corte (línea de corte demasiado baja). Línea de corte más alta que la línea de corte de los faros delanteros.	X	X	
4.5.3. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . No funciona.	X	X	
4.5.4. Cumplimiento de los requisitos ²	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .		X	
4.6. Luz de marcha atrás					
4.6.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa;	X		
		b) Lente defectuosa.	X		
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.6.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.6.3. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . La luz de marcha atrás puede encenderse sin que la palanca esté en posición de marcha atrás.	X	X	
4.7. Iluminación de la placa trasera de matrícula					
4.7.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento.	a) La lámpara proyecta luz directa o luz blanca hacia atrás.	X		
		b) Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa múltiple. Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa única.	X	X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.7.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .	X		
4.8. Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras					
4.8.1. Estado	Inspección visual.	a) Equipamiento reflectante defectuoso o dañado. Afecta a la reflexión.	X	X	
		b) Reflector mal sujeto. Caída probable	X	X	
4.8.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual.	Dispositivo, color reflejado o posición no conforme con los requisitos ¹ . Falta o refleja rojo hacia delante o blanco hacia atrás.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.9. Testigos obligatorios del equipo de iluminación					
4.9.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento.	No funcionan. No funcionan para las luces de largo alcance o para las luces antiniebla traseras.	X	X	
4.9.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento.	No conforme con los requisitos ¹ .	X		
4.10. Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque	Inspección visual: si es posible, examinar la continuidad eléctrica de la conexión.	a) Componentes fijos no bien sujetos. Conector suelto.	X	X	
		b) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocarse un cortocircuito.	X	X	
		c) Las conexiones eléctricas del vehículo tractor o del remolque no funcionan correctamente. No funcionan en absoluto las luces de freno del remolque.		X	X
4.11. Cableado eléctrico	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada, incluyendo en ciertos casos el interior del compartimento del motor.	a) Cables sueltos o no bien sujetos. Fijaciones flojas, contacto con aristas vivas, probabilidad de desconexión. Probabilidad de que el cableado toque elementos calientes, elementos giratorios o el suelo y de que las conexiones (elementos necesarios para los frenos o la dirección) se desconecten.	X	X	X
		b) Cables ligeramente deteriorados. Cables muy deteriorados. Cables deteriorados en extremo (elementos necesarios para los frenos, la dirección).	X	X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocarse un cortocircuito. Riesgo inminente de incendio, formación de chispas.	X	X	X
4.12. Lámparas y catadióptricos no obligatorios (X) ²	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara/catadióptrico colocado no conforme a los requisitos ¹ . Emite/refleja luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		b) Funcionamiento de las luces no conforme con los requisitos ¹ . El número de luces en funcionamiento simultáneo supera la intensidad de luz permitida. Emite luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		c) Lámpara/catadióptrico no bien sujeto. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	
4.13. Batería(s)	Inspección visual.	a) No bien sujeta(s). No bien sujeta(s). Puede provocarse un cortocircuito.	X	X	
		b) Fugas. Pérdida de sustancias peligrosas.	X	X	
		c) Interruptor defectuoso (si procede).		X	
		d) Fusibles defectuosos (si procede).		X	
		e) Ventilación inadecuada (si procede).		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
5. EJES, RUEDAS, NEUMÁTICOS Y SUSPENSIÓN					
5.1. Ejes					
5.1.1. Ejes	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Eje roto o deformado.			X
		b) Mala sujeción al vehículo. Estabilidad alterada, afecta a la función: gran holgura relativa con respecto a sus fijaciones.		X	X
		c) Modificación peligrosa ³ . Estabilidad alterada, afecta a la función, separación insuficiente con otras partes del vehículo o con el suelo.		X	X
5.1.2. Manguetas de eje	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas. Aplicar una fuerza vertical o lateral a cada rueda y observar el movimiento existente entre el árbol y el mango de eje.	a) Mangueta de eje rota.			X
		b) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o los cojinetes. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		c) Holgura excesiva entre la mangueta y el árbol. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		d) Holgura del pasador de la mangueta en el eje. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
5.1.3. Cojinetes de las ruedas	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas. Hacer bascular la rueda o aplicar una fuerza lateral a cada una de ellas y observar el movimiento hacia arriba de la rueda respecto a la mangueta de eje.	a) Holguras excesivas en un cojinete de rueda. Altera la estabilidad de la dirección; peligro de destrucción.		X	X
		b) Cojinete demasiado apretado, atascado. Peligro de sobrecalentamiento; peligro de destrucción.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
5.2. Ruedas y neumáticos					
5.2.1. Cubo de rueda	Inspección visual.	a) Tuercas de las ruedas inexistentes o flojas. Fijación inexistente o floja de tal forma que afecta muy gravemente a la seguridad vial.		X	X
		b) Cubo desgastado o dañado. Cubo desgastado o dañado de tal modo que afecta a la fijación segura de las ruedas.		X	X
5.2.2. Ruedas	Inspección visual de ambos lados de cada rueda con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada.	a) Roturas o defectos de soldadura.			X
		b) Anillos de retención de neumáticos no correctamente montados. Probabilidad de desprendimiento.		X	X
		c) Rueda deformada o desgastada. Afecta a la fijación segura al cubo; afecta a la fijación segura al neumático.		X	X
		d) Tamaño, diseño técnico, compatibilidad o tipo de rueda no conforme con los requisitos ¹ y perjudicial para la seguridad vial.		X	
5.2.3. Neumáticos	Inspección visual de todo el neumático, bien haciendo girar la rueda separada del suelo y el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada, bien haciendo rodar el vehículo hacia atrás y hacia delante sobre foso.	a) Dimensiones del neumático, capacidad de carga, marca de homologación o categoría del índice de velocidad no conforme con los requisitos ¹ y perjudiciales para la seguridad vial. Capacidad de carga o categoría del índice de velocidad insuficiente para el uso real, el neumático toca otras partes fijas del vehículo, lo que dificulta la conducción segura.		X	X
		b) Neumáticos de distinto tamaño en el mismo eje o en ruedas gemelas.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) Neumáticos de distinta constitución en el mismo eje (radial/diagonal).		X	
		d) Cualquier daño o corte grave del neumático. Cable visible o dañado.		X	X
		e) Se puede ver el indicador de desgaste del dibujo de los neumáticos Profundidad del dibujo del neumático no conforme con los requisitos ¹ .		X	X
		f) Neumático que roza contra otros componentes (dispositivos antiproyecciones flexibles). Neumático que roza contra otros componentes (no dificulta una conducción segura).	X	X	
		g) Neumáticos recauchutados o reesculturados no conformes con los requisitos ¹ . Capa de protección del cable dañada.		X	X
		h) El sistema de control de la presión del neumático funciona incorrectamente o el neumático está claramente desinflado. Claramente no funciona.	X	X	

5.3. Sistema de suspensión

5.3.1. Muelles y estabilizadores	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Muelles mal sujetos al chasis o al eje. Holgura relativa visible; fijaciones extremadamente flojas.		X	X
		b) Algún componente de muelle dañado o roto. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) Muelle inexistente. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
		d) Modificación peligrosa ³ . Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema de muelles.		X	X
5.3.2. Amortiguadores	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada o utilización de equipos especiales, si se dispone de ellos.	a) Amortiguadores mal sujetos al chasis o al eje. Amortiguador suelto.	X	X	
		b) Amortiguador dañado que presenta señales de fugas importantes o funcionamiento incorrecto.		X	
5.3.2.1. Prueba de la eficacia de la amortiguación (X) ²	Utilícese un equipo especial y compárense las diferencias del lado izquierdo y lado derecho.	a) Diferencia significativa entre lado izquierdo y derecho.		X	
		b) No se alcanzan los valores mínimos indicados.		X	
5.3.3. Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Componentes mal sujetos al chasis o al eje. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		b) algún componente dañado o excesivamente corroído. Afecta a la estabilidad del componente, o componente roto.		X	X
		c) Modificación peligrosa ³ Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
5.3.4. Juntas de suspensión	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada. Se pueden emplear detectores de holguras de las ruedas, lo que se recomienda para los vehículos con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.	a) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o en los cojinetes o las juntas de suspensión. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		b) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.	X	X	
5.3.5. Suspensión neumática	Inspección visual.	a) El sistema no funciona.			X
		b) Algún componente dañado, modificado o deteriorado de forma que afecte negativamente al funcionamiento del sistema. Afecta gravemente al funcionamiento del sistema.		X	X
		c) Fuga audible.		X	

6. CHASIS Y ELEMENTOS ACOPLADOS AL CHASIS

6.1. Chasis o bastidor y elementos acoplados

6.1.1. Estado general	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada.	a) Ligera rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño. Grave rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño.		X	X
		b) Placas de refuerzo o sujeciones sueltas. Mayoría de sujeciones sueltas; resistencia insuficiente de la estructura.		X	X
		c) Corrosión excesiva que afecta a la rigidez del conjunto. Resistencia insuficiente de la estructura.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.1.2. Tubos de escape y silenciadores	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada.	a) Sistema de escape mal sujeto o con fugas.		X	
		b) Humos que penetran en la cabina o el habitáculo. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
6.1.3. Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción)	Inspección visual con el vehículo sobre foso o en una plataforma elevada, empleo de dispositivos para detección de fugas en caso de sistemas GLP/GNC/GNL.	a) Depósito o conductos mal sujetos, creando un particular riesgo de incendio			X
		b) Fuga de combustible o tapón de la boca de llenado inexistente o inoperante. Riesgo de incendio; pérdida excesiva de materiales peligrosos.		X	X
		c) Conductos rozados. Conductos dañados.	X	X	
		d) La llave de paso del combustible (si procede) no funciona correctamente.		X	
		e) Riesgo de incendio debido: — a una fuga de combustible; — a un aislamiento defectuoso del depósito o del escape; — al estado del compartimento del motor.			X
		f) El sistema de GLP/GNC/GNL o hidrógeno no cumple los requisitos; alguna parte del sistema defectuosa ¹ .			X
6.1.4. Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera	Inspección visual.	a) Fijación defectuosa o deformaciones que podrían producir lesiones al rozarse o tocarse. Riesgo de desprendimiento de las partes. Afecta gravemente a la función.		X	X
		b) Dispositivo que claramente no cumple los requisitos ¹ .		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.1.5. Soporte de la rueda de repuesto (en su caso)	Inspección visual.	a) Soporte en mal estado.	X		
		b) Soporte roto o suelto.		X	
		c) Rueda de repuesto no bien sujeta al soporte. Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
6.1.6. Acoplamiento mecánico y equipo de tracción	Inspección visual del desgaste y el correcto funcionamiento con especial atención a cualquier dispositivo de seguridad instalado y/o con utilización de un instrumento de medición.	a) Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor sin remolque). Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor con remolque).		X	X
		b) Desgaste excesivo de un componente. Por debajo del límite de desgaste.		X	X
		c) Fijación defectuosa. Alguna fijación suelta con riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
		d) Dispositivo de seguridad ausente o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Algún indicador de acoplamiento no funciona.		X	
		f) Obstrucción de la placa de matrícula o de cualquier luz (cuando no se utilice). Matrícula ilegible (cuando no se utilice).	X	X	
		g) Modificación peligrosa ³ (elementos auxiliares). Modificación peligrosa ³ (elementos principales).		X	X
		h) Acoplamiento demasiado endeble.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.1.7. Transmisión	Inspección visual.	a) Pernos de sujeción flojos o ausentes. Pernos de sujeción flojos o ausentes de tal forma que se pone gravemente en peligro la seguridad vial.		X	X
		b) Desgaste excesivo de los cojinetes de los ejes de la transmisión. Riesgo muy grave de que se suelten o agrieten.		X	X
		c) Desgaste excesivo de las juntas universales o cadenas/ correas de transmisión. Riesgo muy grave de que se suelten o agrieten.		X	X
		d) Juntas flexibles deterioradas. Riesgo muy grave de que se suelten o agrieten.		X	X
		e) Eje dañado o doblado.		X	
		f) Alojamiento del cojinete roto o flojo. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X
		g) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.	X	X	
		h) Modificación no reglamentaria de la línea motriz.		X	
6.1.8. Anclajes del motor	Inspección visual no necesariamente realizada en foso o plataforma elevada.	Anclajes deteriorados, clara y evidentemente dañados. Anclajes flojos o rotos.		X	X
6.1.9. Prestaciones del motor (X) ²	Inspección visual y/o utilización de la interfaz electrónica.	a) Unidad de control modificada de forma que afecta a la seguridad o al medio ambiente.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Modificación del motor que afecta a la seguridad o al medio ambiente.			X
6.2. Cabina y carrocería					
6.2.1. Estado	Inspección visual.	a) Panel o componente flojo o dañado, que podría causar lesiones. Caída probable		X	X
		b) Montante flojo en la carrocería. Estabilidad alterada.		X	X
		c) Entrada de humos del motor o del escape. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
		d) Modificación peligrosa ³ Separación insuficiente entre elementos rotatorios o móviles y la vía pública.		X	X
6.2.2. Fijación	Inspección visual sobre foso o en plataforma elevada.	a) Carrocería o cabina mal sujeta. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Carrocería/cabina claramente mal centrada en el chasis.		X	
		c) Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/cabina al chasis o a elementos transversales y simetría. Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/cabina al chasis o a elementos transversales de tal forma que pone gravemente en peligro la seguridad vial.		X	X
		d) Corrosión excesiva de los puntos de sujeción en carrocerías integrales. Estabilidad alterada.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.2.3. Puertas y manillas	Inspección visual.	a) Alguna puerta no se abre o no se cierra adecuadamente.		X	
		b) Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas correderas). Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas giratorias).		X	X
		c) Puerta, bisagras, manillas o montantes deteriorados. Puerta, bisagras, manillas, montantes ausentes o sueltos.	X	X	
6.2.4. Suelo	Inspección visual sobre foso o en plataforma elevada.	Suelo flojo o muy deteriorado. Estabilidad insuficiente.		X	X
6.2.5. Asiento del conductor	Inspección visual.	a) Asiento con estructura defectuosa. Asiento suelto.		X	X
		b) El mecanismo de ajuste no funciona correctamente. Asiento que se mueve o cuyo respaldo no puede fijarse.		X	X
6.2.6. Los demás asientos	Inspección visual.	a) Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos auxiliares). Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos principales).	X	X	
		b) Asientos no montados de forma reglamentaria ¹ . Se supera el número de asientos permitido; su posición no cumple los requisitos.	X	X	
6.2.7. Controles de conducción	Inspección visual y funcionamiento.	Algún mando necesario para la conducción segura del vehículo no funciona correctamente. Funcionamiento seguro afectado.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.2.8. Escalones de acceso a la cabina	Inspección visual.	a) Peldaño o apoyo de pie inseguro. Estabilidad insuficiente.	X	X	
		b) Peldaño o apoyo en un estado que hace probables las lesiones a los usuarios.		X	
6.2.9. Otros equipos y accesorios interiores y exteriores	Inspección visual.	a) Sujeción incorrecta de otros equipos o accesorios.		X	
		b) Otros equipos o accesorios no conformes con los requisitos ¹ . Los elementos montados pueden provocar lesiones; afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		c) Equipo hidráulico con fugas. Pérdidas cuantiosas de materiales peligrosos.	X	X	
6.2.10. Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpica-duras	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión. Pueden provocar lesiones; puede desprenderse.	X	X	
		b) Insuficiente separación de la rueda (antiproyección). Insuficiente separación de la rueda (guardabarros).	X	X	
		c) No conforme con los requisitos ¹ . Cobertura insuficiente de los neumáticos.	X	X	
6.2.11. Caballete de apoyo	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión.		X	
		b) No conforme con los requisitos ¹ .		X	
		c) Riesgo de que se despliegue con el vehículo en movimiento.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.2.12. Agarraderos y reposapiés	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión.		X	
		b) No conforme con los requisitos ¹ .		X	
7. EQUIPOS DIVERSOS					
7.1. Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción					
7.1.1. Fijación de cinturones de seguridad/hebillas	Inspección visual.	a) Punto de anclaje muy deteriorado. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Anclaje suelto.		X	
7.1.2. Estado de cinturones de seguridad/hebillas	Inspección visual y funcionamiento.	a) Cinturón de seguridad obligatorio inexistente.		X	
		b) Cinturón de seguridad dañado. Corte o señales de deformación.	X	X	
		c) Cinturón de seguridad no conforme con los requisitos ¹ .		X	
		d) Hebilla de cinturón de seguridad dañada o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Retractor de cinturón de seguridad dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
7.1.3. Limitador de carga de los cinturones de seguridad	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Limitador de carga claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
7.1.4. Pretensores de los cinturones de seguridad	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Pretensor claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
7.1.5. Colchón de aire (airbag)	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Airbags ausentes de manera evidente o no adecuados para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
		c) Airbag que claramente no funciona.		X	
7.1.6. Sistemas SRS	Inspección visual del indicador de anomalías (MIL) o utilización de la interfaz electrónica.	a) El indicador de anomalías del SRS indica algún fallo del sistema.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.			X
7.2. Extintor (X) ²	Inspección visual.	a) Falta.		X	
		b) No conforme con los requisitos ¹ . Si es obligatorio (por ejemplo taxis, autobuses, autocares, etc.).	X		X
7.3. Cerraduras y dispositivos antirobo	Inspección visual y funcionamiento.	a) El dispositivo que impide la conducción del vehículo no funciona.	X		
		b) Defectuosos. Bloqueo o inmovilización imprevistos.		X	X
7.4. Triángulo de señalización de peligro (cuando sea obligatorio) (X) ²	Inspección visual.	a) No existe o está incompleto.	X		
		b) No conforme con los requisitos ¹ .	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
7.5. Botiquín de urgencia (cuando sea obligatorio) (X) ²	Inspección visual.	Ausente, incompleto o no conforme con los requisitos ¹ .	X		
7.6. Calzos de rueda (cuñas) (cuando sean obligatorios) (X) ²	Inspección visual.	Faltan o están en mal estado, estabilidad o dimensión insuficientes.		X	
7.7. Dispositivo productor de señales acústicas	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funciona adecuadamente. No funciona.	X	X	
		b) Accionamiento inseguro.	X		
		c) No conforme con los requisitos ¹ . El sonido emitido podría confundirse con sirenas oficiales.	X	X	
7.8. Velocímetro	Inspección visual o comprobación de su funcionamiento durante la prueba en carretera o por medios electrónicos.	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ . Falta (si es obligatorio).	X	X	
		b) Funcionamiento alterado. Totalmente inoperante.	X	X	
		c) Sin iluminación suficiente. Sin ninguna iluminación.	X	X	
7.9. Tacógrafo (si está montado/si es obligatorio)	Inspección visual.	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ .		X	
		b) Inoperante.		X	
		c) Precintos defectuosos o inexistentes.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		d) Placa de instalación inexistente, ilegible o caducada.		X	
		e) Manipulación evidente.		X	
		f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
7.10. Dispositivo limitador de velocidad (si está montado/si es obligatorio)	Inspección visual y de su funcionamiento si el equipo está disponible.	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ .		X	
		b) Claramente inoperante.		X	
		c) Velocidad fijada incorrecta (si se comprueba).		X	
		d) Precintos defectuosos o no existen.		X	
		e) Placa inexistente o ilegible.		X	
		f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
7.11. Cuentakilómetros (si está disponible) (X) ²	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Claramente manipulado (fraude) para reducir o falsear el kilometraje registrado de un vehículo.		X	
		b) Claramente fuera de servicio.		X	
7.12. Control electrónico de estabilidad (ESC) (si está montado/si es obligatorio)	Inspección visual y/o utilización de la interfaz electrónica.	a) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
		b) Conexiones dañadas.		X	
		c) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		d) Interruptor dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) El indicador de anomalías del ESC indica algún fallo del sistema.		X	
		f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	

8. EMISIONES CONTAMINANTES

8.1. Ruido

8.1.1. Sistema de supresión del ruido	Evaluación subjetiva (a menos que el inspector considere que el nivel de ruido puede estar en el límite, en cuyo caso se puede realizar una medición del ruido emitido por un vehículo en reposo empleando un sonómetro)	a) Niveles de ruido superiores a los permitidos en los requisitos ² .		X	
		b) Algún componente del sistema de supresión de ruido está flojo, dañado, incorrectamente instalado, ausente o claramente modificado de forma que afecta negativamente a los niveles de ruido. Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X

8.2. Emisiones de gases de escape

8.2.1. Emisiones de motores de encendido por chispa

8.2.1.1. Equipo de control de las emisiones de gases de escape	Inspección visual.	a) Equipo de control de emisiones montado por el fabricante ausente, modificado o claramente defectuoso.		X	
		b) Pérdidas que podrían afectar significativamente a la medición de las emisiones.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
8.2.1.2 Emisiones gaseosas	<p>— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V ⁽⁷⁾: Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos¹ o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.</p> <p>— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI ⁽⁸⁾: Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos¹ o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos¹. Mediciones no aplicables a los motores de dos tiempos.</p>	a) Las emisiones gaseosas superan los niveles específicos dados por el fabricante,		X	
		<p>b) o, si no consta tal información, las emisiones de CO superan:</p> <p>i) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,</p> <p>— 4,5 %, o</p> <p>— 3,5 %</p> <p>según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos¹.</p> <p>ii) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,</p> <p>— con el motor al ralentí, 0,5 %</p> <p>— con el motor al ralentí acelerado, 0,3 %</p> <p>o</p> <p>— con el motor al ralentí, 0,3 % ⁽⁷⁾</p> <p>— con el motor al ralentí acelerado, 0,2 %</p> <p>según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos¹.</p>		X	
		c) Coeficiente lambda superior a $1 \pm 0,03$ o no conforme con la especificación del fabricante.		X	
		d) La lectura del DAB indica una falta de conformidad significativa.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
8.2.2. Emisiones de motores de encendido por compresión					
8.2.2.1 Equipo de control de la emisión de gases de escape	Inspección visual.	a) Ausencia o funcionamiento claramente defectuoso del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante.		X	
		b) Pérdidas que podrían afectar significativamente a la medición de las emisiones.		X	
8.2.2.2. Opacidad Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito	<p>— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V ⁽⁷⁾: Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.</p> <p>— Vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI ⁽⁸⁾: Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos¹.</p> <p>Preacondicionamiento del vehículo: 1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias.</p>	a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos ¹ , la opacidad supera el nivel registrado en la placa del fabricante colocada en el vehículo.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	<p>2. Requisitos previos:</p> <p>i) El motor deberá estar completamente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter del motor medida por el nivel de radiación infrarroja que debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor.</p> <p>ii) El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o con un método equivalente.</p>				
		<p>b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos¹ no permitan la utilización de valores de referencia,</p> <ul style="list-style-type: none"> — en motores de aspiración natural: 2,5 m⁻¹, — en motores de turbocompresión: 3,0 m⁻¹, — o, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos¹ o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos¹, 1,5 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾ o 0,7 m⁻¹ ⁽¹¹⁾. 		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	<p>Procedimiento de ensayo</p> <p>1. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador.</p> <p>2. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección.</p> <p>3. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, $\frac{2}{3}$ de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta inicialmente el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías 1 y 2 del anexo I, debe ser, de al menos, 2 segundos.</p> <p>4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo.</p>				

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	5. Para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden rechazar los vehículos que hayan dado medidas considerablemente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o después de los ciclos de purga. Igualmente para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden aprobar los vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga.				
8.3. Supresión de interferencias electromagnéticas					
Radiointerferencia (X) ²		Cualquier incumplimiento de los requisitos ¹ .	X		
8.4. Otros elementos relacionados con el medio ambiente					
8.4.1 Fugas de líquidos		Cualquier fuga de líquido, distinto del agua, que pueda dañar el medio ambiente o plantear un riesgo de seguridad para otros usuarios de la vía pública. Goteo continuo que suponga un riesgo muy grave.		X	X
9. PRUEBAS SUPLEMENTARIAS PARA LOS VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN PERSONAS, DE LAS CATEGORÍAS M ₂ , M ₃					
9.1. Puertas					
9.1.1. Puertas de entrada y salida	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
		b) Estado deteriorado. Pueden provocar lesiones.	X		X
		c) Mando de emergencia defectuoso.		X	
		d) Mando a distancia de las puertas o los dispositivos de aviso defectuoso.		X	
		e) No conforme con los requisitos ¹ . Anchura de puerta insuficiente.	X		X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.1.2 Salidas de emergencia	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
		b) Rótulos de salidas de emergencia ilegibles. Rótulos de salidas de emergencia ausentes.	X	X	
		c) Ausencia de martillo para romper vidrio.	X		
		d) No conformes con los requisitos ¹ . Anchura insuficiente o acceso bloqueado.	X	X	
9.2. Sistema antivaho y antihielo (X) ²	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funcionan correctamente. Afectan al funcionamiento seguro del vehículo.	X	X	
		b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
		c) Deshielo defectuoso (si es obligatorio).		X	
9.3. Sistema de ventilación y calefacción (X) ²	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso. Riesgo para la salud de las personas a bordo.	X	X	
		b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
9.4. Asientos					
9.4.1 Asientos de pasajeros (incluidos los asientos para acompañantes)	Inspección visual.	Los asientos plegables (si se permiten) no funcionan automáticamente. Bloquean una salida de emergencia.	X	X	
9.4.2 Asiento del conductor (requisitos adicionales)	Inspección visual.	a) Dispositivos especiales defectuosos tales como protección antideslumbrante (parasol). Campo de visión impedido.	X	X	
		b) Protección para el conductor suelta o no conforme con los requisitos ¹ . Pueden provocar lesiones.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.5. Dispositivos de alumbrado interior y navegación (X) ²	Inspección visual y funcionamiento.	Dispositivo defectuoso o no conforme con los requisitos ¹ . Totalmente inoperante.	X	X	
9.6. Pasarelas, zonas de permanencia en pie	Inspección visual.	a) Piso inseguro. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Estribos y asideros defectuosos. Mal sujeto o inutilizable.	X	X	
		c) No conforme con los requisitos ¹ . Anchura o espacio insuficientes.	X	X	
9.7. Escalas y peldaños	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Estado deteriorado. Estado dañado. Afecta a la estabilidad.	X	X	X
		b) Los peldaños retráctiles no funcionan correctamente.		X	
		c) No conformes con los requisitos ¹ . Anchura insuficiente o altura excesiva.	X	X	
9.8. Sistema de comunicación con los pasajeros (X) ²	Inspección visual y funcionamiento.	Sistema defectuoso. Totalmente inoperante.	X	X	
9.9. Letreros (X) ²	Inspección visual.	a) Letrero inexistente, erróneo o ilegible.	X		
		b) No conformes con los requisitos ¹ . Información falsa.	X	X	
9.10. Requisitos relativos al transporte de niños (X) ²					
9.10.1. Puertas	Inspección visual.	Protección de puertas no conforme con los requisitos ¹ relativos a esta forma de transporte.		X	
9.10.2 Señalización y equipos especiales	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes o no conformes con los requisitos ¹ .	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.11. Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida (X) ²					
9.11.1. Puertas, rampas y elevadores	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad. Puede provocar lesiones.	X	X	
		c) Mando(s) defectuoso(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		d) Dispositivo(s) de aviso defectuoso(s). No funciona en absoluto.	X	X	
		e) No conforme con los requisitos ¹ .		X	
9.11.2. Sistema de retención de silla de ruedas.	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.	X	X	
		c) Mando(s) defectuoso(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X	X	
		d) No conforme con los requisitos ¹ .		X	
9.11.3 Señalización y equipos especiales	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes o no conformes con los requisitos ² .		X	
9.12. Otros equipos especiales (X) ²					
9.12.1 Instalación para la preparación de alimentos	Inspección visual.	a) Instalación no conforme con los requisitos ¹ .		X	
		b) Instalación dañada de tal forma que es peligrosa su utilización.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.12.2 Instalación sanitaria	Inspección visual.	Instalación no conforme con los requisitos ¹ . Puede provocar lesiones.	X	X	
9.12.3. Otros dispositivos (por ejemplo sistemas audio-visuales)	Inspección visual.	No conforme con los requisitos ¹ . Afecta al funcionamiento seguro del vehículo.	X	X	

(¹) Las categorías de vehículos que están excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva figuran en el cuadro a título orientativo.

(²) 43 % para semirremolques homologados antes del 1 de enero de 2012.

(³) 48 % para los vehículos no equipados con ABS u homologados antes del 1 de octubre de 1991.

(⁴) 45 % para vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha especificada en los requisitos (de ambas fechas, la que sea posterior).

(⁵) 43 % para los semirremolques y remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o a partir de la fecha especificada en los requisitos, tomándose la fecha posterior.

(⁶) 2,5m/s² en el caso de los vehículos N₁, N₂ y N₃ registrados por primera vez después del 1 de enero de 2012.

(⁷) Homologados de conformidad con la Directiva 70/220/CEE, el Reglamento (CE) n° 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), la Directiva 88/77/CEE y la Directiva 2005/55/CE.

(⁸) Homologados de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007, anexo I, cuadro 2 (Euro 6) y el Reglamento (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

(⁹) Homologados de conformidad con el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n° 715/2007, y el Reglamento (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

(¹⁰) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en el anexo I, punto 5.3.1.4, fila B, de la Directiva 70/220/CEE, modificada por la Directiva 98/69/CE o posteriormente; anexo I, punto 6.2.1, fila B1, B2 o C, de la Directiva 88/77/CEE, o bien matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.

(¹¹) Homologados de conformidad con el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n° 715/2007, y el Reglamento (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTAS EXPLICATIVAS:

¹ Los «requisitos» son los fijados por la homologación en la fecha en que esta se produjo, o en la primera matriculación o primera puesta en circulación, así como por las normas sobre instalaciones a posteriori o por la legislación nacional del país de matriculación. Estas causas de rechazo serán aplicables únicamente cuando se haya comprobado el cumplimiento de los requisitos.

² (X) identifica aquellos puntos que están relacionados con el estado del vehículo y su aptitud para circular pero que no se consideran esenciales en una inspección técnica de vehículos.

³ Modificación peligrosa significa aquella modificación que afecta negativamente a la seguridad vial del vehículo o que tiene un efecto desproporcionado o adverso en el medio ambiente

ANEXO II

CONTENIDO MÍNIMO DEL CERTIFICADO DE INSPECCIÓN TÉCNICA

El certificado expedido a raíz de una inspección técnica abarcará al menos los elementos siguientes precedidos por los correspondientes códigos armonizados de la Unión:

- 1) Número de bastidor del vehículo (número VIN o número de chasis).
 - 2) Número de matrícula y símbolo del país de matriculación Lugar y fecha de la inspección.
 - 3) Lugar y fecha de la inspección.
 - 4) Lectura del cuentakilómetros en el momento de la inspección, si se dispone de la misma.
 - 5) Categoría del vehículo, si se dispone de la misma.
 - 6) Deficiencias detectadas, y categoría de gravedad.
 - 7) Resultado de la inspección técnica.
 - 8) Fecha de la siguiente inspección periódica o de caducidad del certificado vigente, si no se da esta información por otros medios.
 - 9) Nombre de la entidad o del centro que realiza la inspección y firma o identificación del inspector responsable de la misma.
 - 10) Otra información.
-

ANEXO III

REQUISITOS MÍNIMOS DE LAS INSTALACIONES Y DE LOS EQUIPOS UTILIZADOS PARA REALIZAR LAS INSPECCIONES TÉCNICAS DE VEHÍCULOS

I Instalaciones y equipo

Las inspecciones técnicas realizadas de conformidad con los métodos recomendados especificados en el anexo I se llevarán a cabo utilizando instalaciones y equipos adecuados. En su caso, se podrán utilizar unidades móviles de inspección técnica. El equipo de inspección necesario dependerá de las categorías de vehículos que deban inspeccionarse, como figura en el cuadro I. Las instalaciones y los equipos cumplirán los requisitos mínimos siguientes:

- 1) instalaciones con un espacio adecuado para la inspección de vehículos y que satisfagan los requisitos sanitarios y de seguridad necesarios;
- 2) una línea de inspección de tamaño suficiente para cada prueba, un foso o elevador y, para vehículos con una masa máxima superior a 3,5 toneladas, un dispositivo para levantar un vehículo por uno de los ejes, una iluminación adecuada y, si procede, dispositivos de ventilación;
- 3) para la inspección de cualquier vehículo, un banco de pruebas de rodillos para frenos capaz de medir, indicar y registrar las fuerzas de frenado y la presión del aire en los sistemas de frenos neumáticos de acuerdo con el anexo A de la norma ISO 21069-1, sobre los requisitos técnicos del banco de pruebas de rodillos para frenos o normas equivalentes;
- 4) para la inspección de vehículos con una masa máxima hasta 3,5 toneladas, un banco de pruebas de rodillos para frenos como el descrito en el punto 3, que puede no tener la facultad de registrar las fuerzas de frenado, la fuerza del pedal y la presión del aire en sistemas de frenos neumáticos, ni de indicarlo, o

un banco de pruebas de placa para frenos equivalente al banco de pruebas de rodillos para frenos del punto 3, que puede no tener la facultad de registrar las fuerzas de frenado y la fuerza del pedal, ni de indicar la presión del aire en sistemas de frenos neumáticos;

- 5) un instrumento de registro de las deceleraciones, en el caso de instrumentos de medición discontinua deben registrar o almacenar al menos diez mediciones por segundo;
- 6) instalaciones para inspeccionar los sistemas de frenos neumáticos, como manómetros, conexiones y tubos;
- 7) un dispositivo de medición de la carga por rueda/eje para determinar las cargas por eje (instalaciones optativas para medir la carga de dos ruedas, como básculas para ruedas y básculas para ejes);
- 8) un dispositivo para inspeccionar la suspensión de los ejes (detector de juego en las ruedas), sin levantarlos, que deberá cumplir los siguientes requisitos:
 - a) el dispositivo debe disponer al menos de dos placas motorizadas que puedan moverse en sentido opuesto, tanto en dirección longitudinal como transversal;
 - b) el operador debe poder dirigir el movimiento de las placas desde el lugar en que efectúa la inspección;
 - c) para vehículos con una masa máxima superior a 3,5 toneladas, las placas deberán cumplir los siguientes requisitos técnicos:
 - movimiento longitudinal y transversal mínimo de 95 mm,
 - velocidad de movimiento longitudinal y transversal de 5 cm/s a 15 cm/s;

- 9) un sonómetro de clase II, en caso de medirse el nivel sonoro;
- 10) un analizador de cuatro gases, conforme a la Directiva 2004/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- 11) un opacímetro;
- 12) un dispositivo de determinación de la orientación, que permita inspeccionar la configuración de los faros de acuerdo con lo dispuesto al respecto para los vehículos de motor (Directiva 76/756/CEE); el límite luz/oscuridad deberá ser fácilmente reconocible a la luz del día (sin luz solar directa);
- 13) un aparato para determinar la profundidad del dibujo de los neumáticos;
- 14) un aparato para la conexión con la interfaz electrónica del vehículo, como una herramienta de exploración DAB;
- 15) un aparato para detectar fugas de GLP/GNC/GNL, en caso de que se inspeccionen este tipo de vehículos.

Cualquiera de los dispositivos antes mencionados puede combinarse en uno solo con la condición de que no interfiera en la exactitud de cada uno de los dispositivos.

II Calibrado de los equipos utilizados para las mediciones

A menos que la legislación europea correspondiente especifique lo contrario, el intervalo entre dos calibrados sucesivos no podrá exceder de:

- i) 24 meses para la medición de peso, presión y nivel sonoro,
- ii) 24 meses para la medición de fuerzas,
- iii) 12 meses para la medición de emisiones gaseosas.

⁽¹⁾ Directiva 2004/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativa a los instrumentos de medida (DO L 135 de 30.4.2004, p. 1).

Cuadro I⁽¹⁾

Equipo obligatorio para efectuar una inspección técnica																		
Vehículos		Categoría		Equipo obligatorio para cada punto enumerado en la sección I														
	Masa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocicletas			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Vehículos para el transporte de personas																		

Equipo obligatorio para efectuar una inspección técnica

Vehículos		Categoría		Equipo obligatorio para cada punto enumerado en la sección I														
	Masa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	hasta 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	hasta 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Vehículos para el transporte de mercancías																		
	hasta 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	hasta 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Vehículos especiales derivados de una categoría N de vehículo, T5																		
	hasta 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	hasta 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Equipo obligatorio para efectuar una inspección técnica																		
Vehículos		Categoría		Equipo obligatorio para cada punto enumerado en la sección I														
	Masa máxima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Remolques	Hasta 750 kg	O ₁		x													x	
	de 750 a 3 500 kg	O ₂		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x						x	

(¹) Se incluyen a título ilustrativo las categorías de vehículos excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

¹ G = motor de gasolina; D = motor diésel (encendido por compresión)

ANEXO IV

REQUISITOS MÍNIMOS DE COMPETENCIA, FORMACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LOS INSPECTORES

1. Competencia

Antes de aprobar a un candidato al puesto de inspector para la realización de inspecciones técnicas periódicas, los Estados miembros o las autoridades competentes se cerciorarán de que el solicitante:

a) tiene conocimientos certificados en materia de vehículos de carretera en los ámbitos siguientes:

- mecánica,
- dinámica,
- dinámica de los vehículos,
- motores de combustión,
- materiales y transformación de materiales,
- electrónica,
- electricidad,
- componentes electrónicos de los vehículos,
- aplicaciones informáticas;

b) posee al menos tres años de experiencia documentada o una experiencia equivalente, como estudios o prácticas documentados, y una formación adecuada en materia de vehículos de carretera que cubra los ámbitos antes mencionados.

2. Formación inicial y actualizaciones

Los Estados miembros o las autoridades competentes velarán por que los inspectores reciban la formación inicial y las actualizaciones adecuadas, o superen los exámenes correspondientes, con elementos teóricos y prácticos, que les faculten para llevar a cabo inspecciones técnicas.

Los contenidos mínimos de la formación inicial y de reciclaje o del examen correspondiente incluirán los temas siguientes:

a) Formación inicial o examen correspondiente

La formación inicial proporcionada por el Estado miembro o por un centro de formación autorizado por el Estado miembro deberá incluir al menos los temas siguientes:

i) Tecnología de la automoción:

- sistemas de frenado,
- sistemas de dirección,
- campos de visión,
- instalación de luces, equipo de alumbrado y componentes electrónicos,
- ejes, ruedas y neumáticos,
- chasis y carrocería,
- emisiones contaminantes,
- requisitos adicionales para vehículos especiales.

- ii) Métodos de inspección.
 - iii) Evaluación de deficiencias.
 - iv) Requisitos legales aplicables en lo que se refiere al estado del vehículo para su homologación.
 - v) Requisitos legales referentes a las inspecciones técnicas de vehículos.
 - vi) Disposiciones administrativas sobre la homologación, la matriculación y la inspección técnica de vehículos.
 - vii) aplicaciones de tecnologías de la información en materia de inspección y gestión.
- b) Formación de reciclaje o examen correspondiente

Los Estados miembros garantizarán que, de forma regular, los inspectores reciban una formación de reciclaje o superen el examen correspondiente, proporcionados o establecidos por el Estado miembro o por un centro de formación autorizado por el Estado miembro.

Los Estados miembros velarán por que el contenido de la formación de reciclaje o del examen correspondiente permita a los inspectores mantener y actualizar los conocimientos y la aptitud necesarios en relación con los temas mencionados en la anterior letra a), incisos i) a vii).

3. Certificado de competencia

El certificado, o documentación equivalente, expedido a un inspector autorizado a realizar inspecciones técnicas deberá incluir al menos la información siguiente:

- identidad del inspector (nombre y apellidos),
 - categorías de vehículos para los que se autoriza al inspector a realizar la inspección técnica,
 - nombre de la autoridad emisora,
 - fecha de emisión.
-

ANEXO V

ÓRGANOS DE SUPERVISIÓN

Las normas y los procedimientos relativos a los órganos de supervisión establecidos por los Estados miembros de conformidad con el artículo 14 deberán abarcar al menos los requisitos mínimos siguientes:

1. Tareas y actividades de los órganos de supervisión

Los órganos de supervisión deberán realizar al menos las tareas siguientes:

a) Acreditación de los centros de inspección:

- comprobar si se cumplen los requisitos mínimos en cuanto a instalaciones y equipos,
- comprobar los requisitos obligatorios aplicables a la entidad acreditada.

b) Formación y examen de los inspectores:

- comprobar la formación inicial de los inspectores,
- comprobar la formación de actualización periódica de los inspectores,
- formación de actualización periódica de los evaluadores del órgano de supervisión,
- realización o supervisión de los exámenes.

c) Auditoría:

- auditoría previa del centro de inspección antes de conceder la acreditación,
- auditoría posterior periódica,
- auditoría especial en caso de irregularidades,
- auditoría del centro de formación/examen.

d) Control mediante medidas como las siguientes:

- nueva inspección de una proporción estadísticamente válida de los vehículos inspeccionados,
- inspecciones de tipo «cliente misterioso» (con la posibilidad de utilizar un vehículo defectuoso),
- análisis de los resultados de las inspecciones técnicas (métodos estadísticos),
- inspecciones de recurso,
- investigación de reclamaciones.

e) Validación de los resultados de medición de las inspecciones técnicas

f) Retirada o suspensión de la acreditación de los centros de inspección y/o de la licencia de los inspectores:

- incumplimiento por parte del centro o del inspector de que se trate de un requisito importante a efectos de la acreditación,
- detección de irregularidades graves,
- resultados negativos continuos en las auditorías,
- pérdida de la buena reputación por parte del centro o del inspector de que se trate.

2. Requisitos aplicables al órgano de supervisión

Los requisitos aplicables al personal empleado por un órgano de supervisión abarcarán los ámbitos siguientes:

- competencia técnica,
- imparcialidad,
- normas de habilitación y formación.

3. Contenido de las normas y de los procedimientos

Cada Estado miembro o su autoridad competente establecerá las normas y procedimientos aplicables, que incluirán al menos los elementos siguientes:

a) Requisitos sobre la acreditación y la supervisión de los centros de inspección:

- solicitud de acreditación para operar como centro de inspección,
- responsabilidades de los centros de inspección,
- visita(s) previa(s) a la acreditación para comprobar que se cumplen todos los requisitos,
- acreditación de los centros de inspección,
- reevaluación/auditorías periódicas de los centros de inspección,
- controles periódicos de los centros de inspección, para comprobar si siguen cumpliendo con las normas y procedimientos aplicables,
- controles o auditorías especiales de los centros de inspección, sin aviso previo, basados en hechos concretos,
- análisis de los datos de las inspecciones, para detectar si existen indicios de incumplimiento de las normas y procedimientos aplicables,
- retirada o suspensión de las acreditaciones concedidas a los centros de inspección.

b) Inspectores de los centros de inspección:

- requisitos para obtener la certificación de inspector,
- formación inicial y de refresco y exámenes,
- retirada o suspensión de la certificación a los inspectores.

c) Equipo e instalaciones:

- requisitos del equipo de inspección,
- requisitos de las instalaciones de inspección,
- requisitos de señalización,
- requisitos de mantenimiento y calibrado del equipo de inspección,
- requisitos de los sistemas informáticos.

d) Órganos de supervisión:

- facultades,
 - requisitos aplicables al personal de los órganos de supervisión,
 - recursos y reclamaciones.
-

DIRECTIVA 2014/46/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 3 de abril de 2014****por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen que garantiza que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Ese régimen debe prever la inspección técnica periódica de vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como un procedimiento de matriculación de vehículos que permita suspender la autorización de circulación vial de un vehículo cuando este represente un riesgo inmediato para la seguridad vial.
- (2) La matriculación de un vehículo proporciona la autorización administrativa para su puesta en circulación vial. La Directiva 1999/37/CE del Consejo ⁽³⁾, solo se aplica a la concesión de una matrícula a los vehículos. No obstante, debe ser posible suspender la autorización de circulación de un vehículo durante un tiempo determinado, especialmente cuando su utilización en la vía pública pueda constituir un riesgo por el estado técnico en que se encuentre. Para reducir la carga administrativa generada por la suspensión, no ha de ser necesario seguir un nuevo proceso de matriculación cuando se levante la suspensión.
- (3) Debe preverse la obligación de cancelar de forma permanente la matrícula de un vehículo respecto del que se haya notificado que ha sido objeto de tratamiento como vehículo al final de su vida útil con arreglo a la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾. Los Estados miembros tienen la posibilidad de definir en su Derecho interno otros motivos de cancelación de la matrícula de un vehículo.
- (4) Incluso cuando la matrícula de un vehículo haya sido cancelada, debe poder conservarse un registro de la misma.
- (5) La información sobre los vehículos debe registrarse electrónicamente para reducir las cargas administrativas y facilitar el intercambio de información entre Estados miembros.
- (6) La presente Directiva no debe ser obstáculo para que un Estado miembro considere que el conjunto de datos electrónicos almacenados por sus autoridades competentes constituye la fuente principal de información sobre un vehículo matriculado en su territorio. Los Estados miembros deben poder recurrir a una red electrónica, que contengan datos procedentes de bases de datos electrónicas nacionales, con objeto de facilitar el intercambio de información.
- (7) Cuando durante una inspección técnica se detecten deficiencias peligrosas en un vehículo, y se haya suspendido su autorización de circulación por la vía pública, dicha suspensión debe registrarse hasta que el vehículo haya pasado una nueva inspección técnica.

⁽¹⁾ DO C 44 de 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y decisión del Consejo de 24 de marzo de 2014.

⁽³⁾ Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

⁽⁴⁾ 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).

- (8) A fin de adaptar el punto II.4, segundo guion, y punto III.1, sección A, letra b), respectivamente, de los anexos I y II de la Directiva 1999/37/CE en caso de ampliación de la Unión, así como para adaptar el anexo I, punto II.6, relativo a los elementos no obligatorios en caso de modificación de las definiciones o del contenido de los certificados de conformidad en la correspondiente legislación de la Unión sobre homologación, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. 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.
- (9) Procede modificar la Directiva 1999/37/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 1999/37/CE

La Directiva 1999/37/CE queda modificada como sigue:

- 1) En el artículo 1, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«La presente Directiva se aplicará a los documentos de matriculación de vehículos expedidos por los Estados miembros.».

- 2) En el artículo 2 se añaden las letras siguientes:

e) “suspensión”: un período de tiempo limitado durante el cual un Estado miembro no autoriza la circulación vial de un vehículo; transcurrido dicho período, y siempre que hayan desaparecido los motivos de la suspensión, el vehículo podrá volver a circular sin que sea necesario un nuevo proceso de matriculación;

f) “cancelación de una matrícula”: la cancelación de la autorización de circulación vial de un vehículo emitida por un Estado miembro.».

- 3) En el artículo 3 se añaden los apartados siguientes:

«4. Los Estados miembros registrarán electrónicamente los datos de todos los vehículos matriculados en su territorio. Dichos datos incluirán:

- a) todos los elementos obligatorios previstos en el anexo I, punto II.5, así como los elementos de los puntos II.6 (j) y II.6 (V.7) y (V.9) de dicho anexo, cuando se disponga de esa información;
- b) otros datos no obligatorios enumerados en el anexo I o datos del certificado de conformidad contemplado en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*), cuando sea posible;
- c) los resultados de las inspecciones técnicas periódicas obligatorias con arreglo a la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (**), y el período de validez del certificado de inspección técnica.

El tratamiento de datos personales en el contexto de la presente Directiva se llevará a cabo de conformidad con las Directivas 95/46/CE (***) y 2002/58/CE (****) del Parlamento Europeo y del Consejo.

5. Los datos técnicos sobre los vehículos se pondrán a disposición de las autoridades competentes o de los centros de inspección técnica a los efectos de la inspección técnica periódica. Los Estados miembros podrán limitar el uso y la difusión de dichos datos por parte de los centros de inspección técnica para evitar un mal uso de los mismos.

(*) 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 (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

(**) Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de vehículos y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

(***) 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 datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

(****) Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).».

4) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 3 bis

1. Si la autoridad competente de un Estado miembro recibe la notificación de una inspección técnica periódica de un vehículo según la cual se ha suspendido su autorización de circulación vial en el sentido del artículo 9 de la Directiva 2014/45/UE, se registrará electrónicamente la suspensión y se procederá a una nueva inspección del vehículo.

La suspensión será efectiva hasta que el vehículo haya superado una nueva inspección técnica. Cuando haya superado la inspección, la autoridad competente autorizará sin demora al vehículo para que pueda volver a circular. No será necesario un nuevo proceso de matriculación.

Los Estados miembros o sus autoridades competentes podrán adoptar medidas para facilitar una nueva inspección de un vehículo cuya autorización de circulación vial haya sido suspendida. Dichas medidas podrán incluir la concesión de permiso para circular por la vía pública entre un lugar de reparación y un centro de inspección para la realización de una inspección técnica.

2. Los Estados miembros podrán autorizar al titular del certificado de matrícula a presentar ante la autoridad competente una solicitud de transferencia de la matrícula al nuevo propietario del vehículo.

3. Si la autoridad competente de un Estado miembro recibe la notificación de que un vehículo ha sido objeto de tratamiento como vehículo al final de su vida útil con arreglo a la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*), cancelará de forma permanente la matrícula de ese vehículo e introducirá esa información a tal efecto en el registro electrónico.

(*) 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).».

5) En el artículo 5 se añade el apartado siguiente:

«3. Sin perjuicio del artículo 5, apartado 4, y del artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2014/45/UE, los Estados miembros reconocerán, en principio, la validez del certificado de inspección técnica en caso de cambio de titularidad del vehículo, cuando se cuente con una prueba válida de la realización de una inspección técnica periódica.».

6) Los artículos 6 y 7 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 6

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 7 a fin de modificar:

- el punto II.4, segundo guion, y el punto III.1, sección A, letra b), respectivamente, de los anexos I y II, en caso de ampliación de la Unión,
- el anexo I, punto II.6, en relación con los elementos no obligatorios en caso de modificación de las definiciones o del contenido de los certificados de conformidad en la legislación pertinente de la Unión sobre homologación.

Artículo 7

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 6 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 19 de mayo de 2014. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 6 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 6 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

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

«Artículo 9

Los Estados miembros se prestarán ayuda mutua en la aplicación de la presente Directiva. Podrán intercambiar información, de manera bilateral o multilateral, en particular con el fin de verificar, antes de cualquier matriculación de un vehículo, la situación legal del mismo, en su caso, en el Estado miembro en el que estuviera matriculado previamente. A efectos de esta verificación, se podrá recurrir, en particular, a medios electrónicos interconectados, que contengan datos procedentes de bases de datos electrónicas nacionales, con vistas a facilitar el intercambio de información.».

8) En el punto II.6 del anexo I, se añade el punto siguiente:

«X) prueba de haber superado la inspección técnica, fecha de la próxima inspección técnica o de expiración del certificado actual.».

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 20 de mayo de 2017, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Los Estados miembros aplicarán dichas disposiciones a partir del 20 de mayo de 2018.

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

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

*Artículo 3***Entrada en vigor**

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

*Artículo 4***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 3 de abril de 2014.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

El Presidente

D. KOURKOULAS

DIRECTIVA 2014/47/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 3 de abril de 2014****relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión, en su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», establece un objetivo «visión cero», que consiste en que la Unión se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera. Para alcanzar dicho objetivo, se confía en que la tecnología de vehículos contribuya enormemente a un mayor nivel de seguridad del transporte por carretera.
- (2) La Comisión, en su Comunicación titulada «Hacia un Espacio Europeo de Seguridad Vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020», propuso reducir a la mitad, con respecto al objetivo inicial establecido para 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020. Para alcanzar esa meta, la Comisión estableció siete objetivos estratégicos y determinó qué acciones tomar para lograr vehículos más seguros, qué estrategia seguir para reducir el número de heridos y con qué medidas mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas.
- (3) La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de los vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como establecer un procedimiento para la matriculación de vehículos que permita la suspensión del permiso de circulación de un vehículo cuando este represente un riesgo inmediato para la seguridad vial. La inspección periódica debe ser el principal instrumento para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular. Las inspecciones en carretera de los vehículos comerciales solo deben ser complementarias de las inspecciones periódicas.
- (4) En la Unión se han adoptado algunas normas y requisitos técnicos relativos a la seguridad de los vehículos y a las características en materia de medio ambiente. Es preciso velar, a través de un régimen de inspecciones técnicas en carretera imprevistas, por que los vehículos sigan siendo técnicamente aptos.
- (5) Las inspecciones técnicas en carretera son fundamentales para que los vehículos comerciales se mantengan durante toda su vida útil en excelentes condiciones de circular. Esas inspecciones contribuyen no solo a la seguridad vial y la reducción de las emisiones de los vehículos, sino también a evitar una competencia desleal en el transporte por carretera como resultado de unos niveles distintos de inspección entre Estados miembros.

⁽¹⁾ DO C 44 de 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 24 de marzo de 2014.

- (6) El Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ creó el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU). Este registro permite la interconexión de los registros electrónicos nacionales de empresas de transporte en toda la UE, de conformidad con las normas de la Unión sobre la protección de datos personales. El uso de ese sistema, gestionado por la autoridad competente de cada Estado miembro, facilita la cooperación entre Estados miembros.
- (7) La presente Directiva debe aplicarse a determinados vehículos comerciales con una velocidad nominal superior a 25 km/h de las categorías definidas en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾. Los Estados miembros, sin embargo, deben tener libertad para someter a inspecciones técnicas en carretera a vehículos no contemplados en la presente Directiva, o controlar otros aspectos del transporte por carretera, en particular los relacionados con los períodos de conducción y descanso, o el transporte de mercancías peligrosas.
- (8) Cada día se usan más tractores con ruedas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h en sustitución de los camiones en las actividades locales de transporte y para el transporte comercial por carretera. Su potencial de riesgo es comparable al de los camiones y, por lo tanto, los vehículos de esa categoría, que se utilizan predominantemente en vías públicas, deben recibir el mismo trato que los camiones en lo relativo a las inspecciones técnicas en carretera.
- (9) Los informes sobre la aplicación de la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ ponen claramente de manifiesto la importancia de las inspecciones técnicas en carretera. Durante el período 2009-2010, más de 350 000 vehículos sometidos a inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión estaban en tales condiciones que hubo que inmovilizarlos. Esos informes muestran también grandes diferencias entre los resultados de las inspecciones efectuadas en diferentes Estados miembros. En el período 2009-2010, el porcentaje correspondiente a algunas de las deficiencias detectadas comprendió desde el 2,1 % de todos los vehículos inspeccionados en un Estado miembro hasta el 48,3 % en otro. También se observaron grandes diferencias, de un Estado miembro a otro, en el número de inspecciones técnicas en carretera realizadas. Para equilibrar la situación, los Estados miembros deben comprometerse a realizar un número adecuado de inspecciones, proporcional al número de vehículos comerciales matriculados y/o circulando en su territorio.
- (10) Las furgonetas, en cuanto vehículos de la categoría N₁, y sus remolques no están sujetos a los mismos requisitos de seguridad vial a escala de la Unión que los vehículos comerciales pesados como, por ejemplo los relativos a las normas sobre tiempo de conducción, a la formación de conductores profesionales o a la instalación de dispositivos de limitación de la velocidad. Aunque no estén comprendidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, los Estados miembros deberían tener presentes estos vehículos de la categoría N₁ en sus estrategias de seguridad vial general e inspecciones técnicas en carretera.
- (11) Para evitar una carga y unos costes administrativos innecesarios y reforzar la eficacia de las inspecciones, las autoridades nacionales competentes deben poder decidir inspeccionar prioritariamente los vehículos explotados por empresas que no cumplen las normas de seguridad y protección del medio ambiente, y recompensar a los vehículos de transportistas responsables y preocupados por la seguridad y a los vehículos cuyo mantenimiento sea correcto, sometiéndolos a inspecciones menos frecuentes. La selección de vehículos para inspecciones técnicas en carretera basada en el perfil de riesgo de los operadores puede resultar una herramienta útil a efectos de controlar mejor y con más frecuencia a las empresas de alto riesgo.
- (12) Las inspecciones técnicas en carretera deben apoyarse mediante la utilización de un sistema de clasificación de riesgos. El Reglamento (CE) n° 1071/2009 exige a los Estados miembros que amplíen el sistema de clasificación de riesgos establecido en virtud de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, en relación con la aplicación de las normas sobre tiempo de conducción y períodos de descanso de los conductores de forma que

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽²⁾ 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 (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad (DO L 203 de 10.8.2000, p. 1).

⁽⁴⁾ Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 del Consejo en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

abarque otros ámbitos especificados que tengan que ver con el transporte por carretera, incluido el control técnico para la circulación por carretera de los vehículos comerciales. Por consiguiente, la información relativa al número y la gravedad de las deficiencias detectadas en los vehículos deberá introducirse en el sistema de clasificación de riesgos establecido en virtud del artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE. Los Estados miembros deben poder decidir las disposiciones técnicas y administrativas adecuadas aplicables al funcionamiento de los sistemas de clasificación de riesgos. Conviene seguir examinando la eficacia y la armonización de los sistemas de clasificación de riesgos en el conjunto de la Unión.

- (13) El titular del certificado de matrícula y, en su caso, el operador del vehículo serán responsables de mantener el vehículo en condiciones aptas para la circulación.
- (14) Cuando realicen inspecciones técnicas en carretera, los inspectores actuarán independientemente y su decisión no estará afectada por ningún conflicto de intereses, incluidos los de carácter económico o personal, en particular en lo relativo al conductor, al operador o al titular del certificado de matrícula, que pudiera influir en la imparcialidad u objetividad de su decisión. La remuneración de los inspectores, por consiguiente, no deberá estar directamente relacionada con los resultados de las inspecciones técnicas en carretera. Esto no impedirá a los Estados miembros autorizar a un organismo privado la realización tanto de inspecciones técnicas en carretera más minuciosas como de reparaciones de vehículos, incluso en el mismo vehículo.
- (15) Las inspecciones técnicas en carretera deben consistir en una inspección inicial y a continuación, si resulta necesario, otras más minuciosas. En ambos casos, deben inspeccionarse todas las partes y sistemas pertinentes del vehículo. En aras de una mayor armonización de las inspecciones más minuciosas a escala de la Unión, deben introducirse, en relación con todos los elementos que puedan llegar a inspeccionarse, métodos y ejemplos de deficiencias recomendados, y su categorización en función de su gravedad.
- (16) La sujeción de la carga es fundamental para la seguridad vial. Por ello, la carga debe sujetarse de forma que resista cualquier aceleración que se produzca mientras circula el vehículo. Por motivos prácticos, deben tomarse las fuerzas generadas por dichas aceleraciones como valores límite a partir de las normas europeas. El personal que participe en las inspecciones de la sujeción de la carga debe poseer la formación adecuada.
- (17) Todas las partes implicadas en el proceso logístico, incluidos empaquetadores, cargadores, empresas de transporte, operadores y conductores, desempeñan un cometido a la hora de velar por que la carga vaya adecuadamente empaquetada y cargada en un vehículo apropiado.
- (18) En varios Estados miembros, los informes de las inspecciones técnicas en carretera se elaboran con medios electrónicos. En esos casos, debe entregarse al conductor una copia del informe. Todos los datos obtenidos durante las inspecciones técnicas en carretera deben transferirse a una base de datos común para todo el Estado miembro, de manera que la información pueda tratarse fácilmente y transferirse sin cargas administrativas adicionales.
- (19) A fin de reducir la carga burocrática de las autoridades de inspección, los informes sobre las inspecciones técnicas en carretera iniciales, incluidas las relativas a vehículos matriculados en terceros países, deben limitarse a la información esencial, señalando que se ha efectuado un control en un vehículo concreto y los resultados de ese control. Solo se precisará un informe pormenorizado cuando se realice una inspección más minuciosa después de la inspección inicial.
- (20) La Comisión debe examinar la posibilidad de combinar el modelo de informe previsto en el anexo IV con otros informes.
- (21) El recurso a unidades móviles de inspección reduce los retrasos y el coste para los operadores, ya que de ese modo es posible efectuar directamente en la carretera inspecciones más minuciosas. Esas inspecciones más minuciosas pueden realizarse también en los centros de inspección técnica más cercanos y en las instalaciones de inspección en carretera designadas.

- (22) El personal que realice inspecciones técnicas en carretera debe poseer la formación o la cualificación adecuadas, incluida la necesaria para efectuar inspecciones visuales eficientemente. Los inspectores encargados de efectuar esas inspecciones técnicas en carretera más profundas deben tener, por lo menos, las mismas competencias y cumplir los mismos requisitos que los que realizan las inspecciones técnicas previstas en la Directiva n° 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. Los Estados miembros deben exigir que los inspectores que efectúen las inspecciones en instalaciones de inspección designadas o que utilicen unidades móviles de inspección cumplan estos requisitos o requisitos equivalente aprobados por la autoridad competente.
- (23) A fin de reducir el coste derivado de la utilización de equipo técnico para una inspección técnica en carretera más minuciosa, los Estados miembros podrán exigir el pago cuando se hayan detectado deficiencias. El importe de ese pago será razonable y proporcionado.
- (24) La cooperación y el intercambio de mejores prácticas entre Estados miembros son fundamentales para una mayor armonización del sistema de inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión. Por esa razón, los Estados miembros deben cooperar, en su caso, más estrechamente, incluso durante las actividades operativas. Esa cooperación debe traducirse en la organización periódica de inspecciones técnicas en carretera concertadas.
- (25) Para un intercambio de información eficaz entre los Estados miembros, conviene designar en cada uno de ellos un punto de contacto con otras autoridades competentes. Dicho punto de contacto debe, además, recopilar las estadísticas pertinentes. Además, los Estados miembros deben aplicar una estrategia nacional coherente para hacer cumplir la normativa en su territorio, y deben poder designar a un órgano encargado de coordinar la aplicación de esa estrategia. Las autoridades competentes de cada Estado miembro deben establecer procedimientos que determinen los plazos y el contenido de la información que habrá que comunicar.
- (26) Cuando se designen los puntos de contacto, se deben respetar las disposiciones constitucionales y el nivel de competencias resultante.
- (27) Para efectuar un seguimiento del régimen de inspecciones técnicas en carretera en la Unión, los Estados miembros deben comunicar a la Comisión, antes del 31 de marzo de 2021 y a partir de entonces cada dos años antes del 31 de marzo, los resultados de esas inspecciones. La Comisión debe transmitir los datos obtenidos al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (28) Con el fin de minimizar la pérdida de tiempo para las empresas y los conductores y aumentar la eficiencia general de los controles en carretera, se debe alentar la realización de inspecciones técnicas en carretera, paralelamente a verificaciones de la conformidad con la legislación en materia social en el ámbito del transporte por carretera, en particular, el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, la Directiva 2006/22/CE y el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo ⁽³⁾.
- (29) Los Estados miembros deben fijar el régimen de sanciones aplicable a las infracciones a la presente Directiva y velar por su ejecución. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. Los Estados miembros deben prever, en particular, medidas apropiadas para abordar la falta de cooperación de un conductor o un operador con el inspector y la utilización no autorizada de un vehículo con deficiencias peligrosas.
- (30) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (véase la página 51 del presente Diario Oficial).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (31) La Comisión no debe adoptar actos de ejecución relativos a los procedimientos de notificación de los vehículos que presenten deficiencias graves o peligrosas a los puntos de contacto de los Estados miembros de matriculación ni al formato de la información sobre los vehículos inspeccionados recogida por los Estados miembros que se comunica a la Comisión cuando el Comité constituido de conformidad con la presente Directiva no emita dictamen sobre el proyecto de acto de ejecución presentado por la Comisión.
- (32) A fin de actualizar, llegado el caso, el artículo 2, apartado 1, y el anexo IV, punto 6, sin perjuicio del ámbito de aplicación de la presente Directiva, actualizar el anexo II, punto 2, en lo relativo a los métodos, y adaptar el anexo II, punto 2, en lo relativo a la lista de elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de error y la valoración de las deficiencias, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. 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.
- (33) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la mejora de la seguridad vial mediante el establecimiento de requisitos mínimos comunes y de normas armonizadas sobre las inspecciones técnicas en carretera en la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (34) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, tal y como se contempla en el artículo 6 del Tratado de la Unión Europea.
- (35) La presente Directiva desarrolla el actual régimen de inspecciones técnicas en carretera, actualiza los requisitos técnicos de la Directiva 2000/30/CE e incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/379/UE de la Comisión ⁽¹⁾. En consecuencia, procede derogar la Directiva 2000/30/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

OBJETO, DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

Objeto

Con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente, la presente Directiva establece requisitos mínimos para un régimen de inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulen en el territorio de los Estados miembros.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los vehículos comerciales con una velocidad nominal superior a 25 km/h pertenecientes a las siguientes categorías, definidas en la Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ y en la Directiva 2007/46/CE y:

- a) vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de personas y sus equipajes, con más de ocho plazas además de la del conductor – vehículos de las categorías M₂ y M₃;

⁽¹⁾ Recomendación 2010/379/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas en carretera (de vehículos comerciales) efectuadas de conformidad con la Directiva 2000/30/CE (DO L 173 de 8.7.2010, p. 97).

⁽²⁾ Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE (DO L 171 de 9.7.2003, p. 1).

- b) vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías N₂ y N₃;
- c) remolques diseñados y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para el alojamiento de personas, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías O₃ y O₄;
- d) tractores de ruedas de la categoría T5 utilizados principalmente en vías públicas para el transporte comercial por carretera, con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h.

2. La presente Directiva no afectará al derecho de los Estados miembros a realizar inspecciones técnicas en carretera de vehículos no recogidos en el ámbito de aplicación de la misma, como los vehículos comerciales ligeros de la categoría N₁ con un peso no superior a 3,5 toneladas, ni a controlar otros aspectos del transporte por carretera y la seguridad vial o a efectuar inspecciones en lugares distintos de las vías públicas. La presente Directiva no impedirá en modo alguno a los Estados miembros limitar el uso de determinados tipos de vehículos a determinadas partes de su red vial por motivos de seguridad vial.

Artículo 3

Definiciones

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

- 1) «vehículo»: todo vehículo de motor, o su remolque que no circule sobre raíles;
- 2) «vehículo de motor»: todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios y que tenga una velocidad nominal máxima superior a 25 km/h;
- 3) «remolque»: todo vehículo con ruedas no autopropulsado, diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo de motor;
- 4) «semirremolque»: todo remolque diseñado para ser enganchado a un vehículo de motor de tal forma que parte de él repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso y del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo;
- 5) «carga»: todas las mercancías que normalmente se transportarían en o sobre la parte del vehículo diseñada para soportar una carga y que no estén fijadas a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajones, cajas móviles o contenedores;
- 6) «vehículo comercial»: un vehículo de motor y su remolque o semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercancías o pasajeros con fines comerciales, como el transporte por cuenta ajena o el transporte por cuenta propia, u otros fines profesionales;
- 7) «vehículo matriculado en un Estado miembro»: vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro;
- 8) «titular del certificado de matrícula»: la persona física o jurídica a cuyo nombre esté matriculado el vehículo;
- 9) «empresa»: una empresa conforme a la definición del artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n° 1071/2009;
- 10) «inspección técnica en carretera»: inspección técnica imprevista de un vehículo comercial efectuada por las autoridades competentes de un Estado miembro o bajo su supervisión directa;

- 11) «vía pública»: una vía de utilidad pública general, como las vías urbanas, regionales o nacionales, autovías o autopistas;
- 12) «inspección técnica»: una inspección de conformidad con el artículo 3, punto 9, de la Directiva 2014/45/UE;
- 13) «certificado de inspección técnica»: un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene los resultados de la inspección técnica;
- 14) «autoridad competente»: una autoridad u organismo público al que un Estado miembro confía la gestión del sistema de inspecciones técnicas en carretera, e incluso, cuando proceda, la realización de dichas inspecciones;
- 15) «inspector»: una persona autorizada por un Estado miembro o su autoridad competente para realizar inspecciones técnicas en carretera iniciales y/o inspecciones técnicas en carretera más minuciosas;
- 16) «deficiencias»: fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera;
- 17) «inspección técnica en carretera concertada»: una inspección técnica en carretera emprendida conjuntamente por las autoridades competentes de dos o más Estados miembros;
- 18) «operador»: una persona física o jurídica que explota un vehículo como propietario o que está autorizado a explotar el vehículo por su propietario;
- 19) «unidad móvil de inspección»: un sistema transportable del equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas en carretera más minuciosas y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas en carretera más minuciosas;
- 20) «instalación de inspección en carretera designada»: un área fija para la realización de inspecciones técnicas en carretera iniciales o más minuciosas que puede estar provista de equipo permanente de inspección.

CAPÍTULO II

RÉGIMEN DE INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA Y OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 4

Régimen de inspección técnica en carretera

El régimen de inspección técnica en carretera consistirá en inspecciones técnicas en carretera iniciales, como se indica en el artículo 10, apartado 1, e inspecciones técnicas en carretera más minuciosas, como señala el artículo 10, apartado 2.

Artículo 5

Porcentaje de vehículos por inspeccionar

1. En el caso de los vehículos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letras a), b) y c), cada año el número total de inspecciones técnicas en carretera iniciales en la Unión corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos de dichos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros.
2. Cada Estado miembro procurará realizar un número adecuado de inspecciones técnicas en carretera iniciales, proporcional al número total de aquellos de tales vehículos que estén matriculados en su territorio.
3. Se comunicará a la Comisión la información sobre los vehículos inspeccionados, de conformidad con el artículo 20, apartado 1.

Artículo 6

Sistema de clasificación de riesgos

Respecto de los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 1, letras a), b) y c), los Estados miembros velarán por que aquella información establecida en el anexo II y, cuando sea aplicable, el anexo III, relativa al número y la gravedad de las deficiencias detectadas en vehículos explotados por cada empresa se introduzca en el sistema de clasificación de riesgos establecido en virtud del artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE. Para la atribución de perfiles de riesgo a las empresas, los Estados miembros podrán utilizar los criterios previstos en el anexo I. Dicha información se utilizará para controlar a las empresas con una clasificación de riesgo alto de forma más estricta y con mayor frecuencia. Ese sistema de clasificación de riesgos será gestionado por las autoridades competentes de los Estados miembros.

A efectos de la aplicación del párrafo primero, el Estado miembro de matriculación utilizará la información recibida de otro Estado miembro en virtud del artículo 18, apartado 1.

Los Estados miembros podrán permitir la realización de inspecciones técnicas en carretera adicionales de carácter voluntario. La información relativa al cumplimiento de los requisitos de inspección resultante de las inspecciones voluntarias podrá tenerse en cuenta para mejorar el perfil de riesgo de las empresas.

Artículo 7

Responsabilidades

1. Los Estados miembros exigirán que se lleve en el vehículo, si se dispone de ellos, el certificado de inspección técnica correspondiente a la última inspección técnica periódica o una copia del mismo o, en caso de certificado de inspección técnica expedido por medios electrónicos, una impresión original o compulsada de dicho certificado, y el informe de la última inspección técnica en carretera. Los Estados miembros podrán autorizar a sus autoridades a aceptar justificantes electrónicos de estas inspecciones cuando dicha información sea accesible.
2. Los Estados miembros exigirán a las empresas y a los conductores de un vehículo sometido a una inspección técnica en carretera que cooperen con los inspectores y les faciliten el acceso al vehículo, a sus partes y a toda la documentación pertinente a fines de la inspección.
3. Los Estados miembros velarán por que se defina la responsabilidad de las empresas de mantener sus vehículos en condiciones seguras para circular, sin perjuicio de la responsabilidad de sus conductores.

Artículo 8

Inspectores

1. A la hora de seleccionar los vehículos para someterlos a una inspección técnica en carretera y de efectuar esa inspección, los inspectores no ejercerán ninguna discriminación por razón de nacionalidad del conductor o de país de matriculación o puesta en circulación del vehículo.
2. A la hora de realizar una inspección técnica en carretera, los inspectores no tendrán ningún conflicto de intereses que pudiera influir en la imparcialidad y objetividad de su decisión.
3. La remuneración de los inspectores no guardará relación directa con el resultado de las inspecciones técnicas iniciales o las inspecciones técnicas en carretera más minuciosas.
4. Las inspecciones técnicas en carretera más minuciosas las efectuarán inspectores que cumplan los requisitos mínimos en materia de competencias y formación previstos en el artículo 13 y en el anexo IV de la Directiva 2014/45/UE. Los Estados miembros podrán disponer que los inspectores que efectúen las inspecciones en instalaciones de inspección designadas o que utilicen unidades móviles de inspección cumplan estos requisitos o requisitos equivalentes aprobados por la autoridad competente.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN

Artículo 9

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

A la hora de seleccionar los vehículos que van a ser objeto de una inspección técnica en carretera inicial, los inspectores podrán dar prioridad a los explotados por empresas con un perfil de riesgo alto a que se refiere la Directiva 2006/22/CE. Podrán seleccionarse asimismo para inspección otros vehículos al azar o si se sospecha que presentan un riesgo para la seguridad vial o el medio ambiente.

Artículo 10

Objeto de las inspecciones técnicas en carretera y métodos aplicados

1. Los Estados miembros velarán por que los vehículos seleccionados conforme a lo indicado en el artículo 9 sean objeto de una inspección técnica en carretera inicial.

En la inspección técnica en carretera inicial de un vehículo, el inspector:

- a) comprobará el último certificado de inspección técnica y el informe de inspección técnica en carretera, si están disponibles, o justificantes electrónicos de estos, que deben conservarse a bordo del vehículo de conformidad con el artículo 7, apartado 1;
- b) podrá realizar una inspección ocular del estado técnico del vehículo;
- c) podrá realizar una inspección ocular de la sujeción de la carga del vehículo de conformidad con el artículo 13;
- d) podrá efectuar controles técnicos por cualquier método que se estime apropiado. Tales controles técnicos podrán efectuarse para justificar una decisión de someter el vehículo a una inspección técnica en carretera más minuciosa o para solicitar que se subsanen sin demora las deficiencias, de conformidad con lo establecido en el artículo 14, apartado 1.

Si en el informe de la inspección técnica en carretera anterior se hubieran consignado deficiencias, el inspector verificará si han sido subsanadas.

2. Sobre la base de los resultados de la inspección inicial, el inspector decidirá si el vehículo o su remolque deben someterse a una inspección en carretera más minuciosa.

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

4. Si en el certificado de inspección técnica o en el informe de inspección en carretera se indica que, a lo largo de los tres meses precedentes, se ha inspeccionado uno de los elementos enumerados en el anexo II, el inspector se abstendrá de controlarlo, salvo si está justificado por una deficiencia evidente.

Artículo 11

Instalaciones de inspección

1. Las inspecciones técnicas en carretera más minuciosas se llevarán a cabo utilizando una unidad móvil, una instalación de inspección en carretera designada o se realizarán en un centro de inspección a que se refiere la Directiva 2014/45/UE.

2. Si las inspecciones más minuciosas van a realizarse en un centro de inspección técnica o en una instalación de inspección en carretera designada, estas se realizarán con la mayor prontitud en uno de los centros o instalaciones practicables más próximos.

3. Las unidades móviles de inspección y las instalaciones de inspección en carretera designadas estarán provistas del equipo adecuado para efectuar una inspección técnica en carretera más minuciosa, incluido el equipo necesario para evaluar el estado de los frenos y la eficiencia de frenado, la dirección, la suspensión y las emisiones contaminantes del vehículo, según sea necesario. Cuando las unidades móviles de inspección o las instalaciones de inspección en carretera designadas no estén provistas del equipo necesario para inspeccionar un elemento indicado en una inspección inicial, el vehículo será dirigido a un centro de inspección donde pueda procederse a una inspección minuciosa de dicho elemento.

Artículo 12

Evaluación de las deficiencias

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, el anexo II ofrece una lista de posibles deficiencias, junto con su categoría de gravedad, que debe utilizarse en las inspecciones técnicas en carretera.

2. Las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos se clasificarán en una de las categorías siguientes:

- a) deficiencias técnicas leves que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo ni impacto en el medio ambiente, y otros incumplimientos leves;
- b) deficiencias graves que pueden perjudicar la seguridad del vehículo o tener un impacto en el medio ambiente o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más importantes;
- c) deficiencias peligrosas que crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad vial o que tienen un impacto en el medio ambiente.

3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías a que se refiere el apartado 2 se clasificará en la categoría correspondiente a la deficiencia más grave. Un vehículo que presente deficiencias graves en las mismas materias de inspección, de las que se enumeran en el ámbito de la inspección técnica en carretera a que se refiere el anexo II, punto 1, podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si se considera que el efecto combinado de dichas deficiencias constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

Artículo 13

Inspección de la sujeción de la carga

1. Durante una inspección en carretera se podrá someter un vehículo a inspección de la sujeción de su carga de acuerdo con lo dispuesto en el anexo III, a fin de comprobar que la carga está sujeta de forma que no interfiera con la conducción segura, ni suponga un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente. Se pueden realizar inspecciones para comprobar que en todas las situaciones de funcionamiento del vehículo, incluidas las situaciones de emergencia y las maniobras de arranque cuesta arriba:

— el cambio de posición de las cargas entre sí, contra las paredes o las superficies del vehículo sea mínimo, y

— las cargas no puedan salirse del espacio de carga ni desplazarse fuera de la superficie de carga.

2. Sin perjuicio de los requisitos aplicables al transporte de determinadas categorías de mercancías, como las cubiertas por el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) ⁽¹⁾, la sujeción de la carga y la inspección de la sujeción de la carga podrán efectuarse de conformidad con los principios y, cuando proceda, las normas establecidas en el anexo III, sección I. Podrá utilizarse la última versión de las normas establecidas en el anexo III, sección I, punto 5.

⁽¹⁾ Incorporado al Derecho de la Unión mediante la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13), modificada, entre otras, por la Directiva 2012/45/UE de la Comisión (DO L 332 de 4.12.2012, p. 18).

3. Asimismo podrán aplicarse los procedimientos de seguimiento previstos en el artículo 14 en caso de deficiencias graves o peligrosas en relación con la sujeción de la carga.

4. Los Estados miembros dispondrán que el personal que participe en las inspecciones de la sujeción de la carga reciba la formación adecuada para ese fin.

Artículo 14

Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas

1. Sin perjuicio del artículo 14, apartado 3, los Estados miembros dispondrán que toda deficiencia grave o peligrosa detectada en una inspección o inicial o en una inspección más minuciosa, sea subsanada antes de que el vehículo vuelva a ser usado en las vías públicas.

2. Si el vehículo está matriculado en el Estado miembro donde se ha realizado la inspección técnica en carretera, el inspector podrá decidir someterlo a una inspección técnica completa en un plazo determinado. Si el vehículo está matriculado en otro Estado miembro, la autoridad competente podrá solicitar a la autoridad competente de ese otro Estado miembro, a través de los puntos de contacto mencionados en el artículo 17, que someta el vehículo a una nueva inspección técnica en carretera siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 18, apartado 2. Cuando se detecten deficiencias graves o peligrosas en un vehículo matriculado fuera de la Unión, los Estados miembros podrán decidir informar a la autoridad competente del país de matriculación del vehículo.

3. Si una deficiencia requiere un arreglo pronto o inmediato, debido a que supone un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial, el Estado miembro o la autoridad competente dispondrán que el uso del vehículo sea restringido o prohibido hasta que esas deficiencias hayan sido subsanadas. Se podrá autorizar a ese vehículo a circular hasta uno de los talleres más próximos donde puedan subsanarse esas deficiencias, a condición de que se reparen las que sean peligrosas, de manera que pueda llegar a ese taller, y de que no presente un riesgo inmediato para la seguridad de sus ocupantes o de otros usuarios de la vía pública. Si las deficiencias no requieren una subsanación inmediata, el Estado miembro o la autoridad competente podrán fijar las condiciones y el plazo con arreglo a los que podrá usarse el vehículo antes de que sea subsanada la deficiencia.

Cuando el vehículo no pueda ser reparado de forma que pueda llegar al taller, el vehículo podrá ser trasladado hasta un lugar disponible donde pueda ser repararse.

Artículo 15

Tasas de inspección

Cuando en una inspección más minuciosa se detecten deficiencias, los Estados miembros podrán imponer el pago de una tasa razonable y proporcionada, que guarde relación con el coste de realizar esa inspección.

Artículo 16

Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones técnicas en carretera

1. Respecto de cada inspección técnica en carretera inicial se comunicará a la autoridad competente la información siguiente:

a) el país de matriculación del vehículo;

b) la categoría de vehículo;

c) el resultado de la inspección técnica en carretera inicial.

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

3. El inspector comunicará a la autoridad competente, en un plazo razonable, los resultados de las inspecciones técnicas en carretera más detalladas. La autoridad competente, de conformidad con la legislación aplicable en materia de protección de datos, conservará esa información por lo menos durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.

CAPÍTULO IV

COOPERACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Artículo 17

Designación de un punto de contacto

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto responsable de:
 - la coordinación con los puntos de contacto designados por los demás Estados miembros en relación con las medidas adoptadas con arreglo al artículo 18,
 - la transmisión a la Comisión de los datos a que se refiere el artículo 20,
 - asegurar, si procede, cualquier otro intercambio de información y asistencia con los puntos de contacto de otros Estados miembros.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el nombre y dirección de sus puntos de contacto nacionales a más tardar el 20 de mayo de 2015 y le notificarán sin demora cualquier cambio que se haya producido en esos datos. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.

Artículo 18

Cooperación entre Estados miembros

1. Cuando en un vehículo no matriculado en el Estado miembro donde haya sido objeto de inspección se detecten deficiencias graves o peligrosas o deficiencias que den lugar a la restricción o la prohibición de su utilización, el punto de contacto notificará los resultados de esa inspección al punto de contacto del Estado miembro de matriculación del vehículo. En esa notificación se indicarán los elementos del informe de inspección en carretera previstos en el anexo IV, que se comunicarán preferentemente por medio del registro electrónico nacional mencionado en el artículo 16 del Reglamento (CE) n° 1071/2009. La Comisión adoptará, mediante el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 23, apartado 2, normas detalladas sobre los procedimientos de notificación de los vehículos que presenten deficiencias graves o peligrosas al punto de contacto del Estado miembro de matriculación.
2. Cuando en un vehículo se detecten deficiencias graves o peligrosas, el punto de contacto del Estado miembro donde se haya realizado la inspección podrá solicitar a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación, a través del punto de contacto de este último, que adopte las medidas de seguimiento adecuadas, por ejemplo someterlo a otra inspección técnica, conforme a lo previsto en el artículo 14.

Artículo 19

Inspecciones técnicas en carretera concertadas

Cada año, los Estados miembros organizarán periódicamente actividades concertadas de inspección en carretera. Los Estados miembros combinarán esas actividades con las previstas en el artículo 5 de la Directiva 2006/22/CE.

Artículo 20

Comunicación de información a la Comisión

1. Antes del 31 de marzo de 2021 y a partir de entonces cada dos años antes del 31 de marzo los Estados miembros comunicarán a la Comisión, por medios electrónicos, los datos recogidos durante los dos años civiles anteriores sobre los vehículos inspeccionados en su territorio. Esos datos deben referirse a lo siguiente:
 - a) número de vehículos inspeccionados;
 - b) la categoría de vehículos inspeccionados;
 - c) el país de matriculación de cada vehículo inspeccionado;

- d) en el caso de inspecciones más minuciosas, los ámbitos controlados y los elementos no conformes, con arreglo al anexo IV, punto 10.

El primer informe corresponderá al período de dos años que comienza el 1 de enero de 2019.

2. La Comisión adoptará, siguiendo el procedimiento de examen previsto en el artículo 23, apartado 2, normas detalladas sobre el formato en que se habrán de comunicar los datos a que se refiere el apartado 1. Hasta que se establezcan esas normas, se utilizará el formulario estándar de notificación establecido en el anexo V.

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

CAPÍTULO V

ACTOS DELEGADOS Y ACTOS DE EJECUCIÓN

Artículo 21

Actos delegados

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 22, a fin de:

- actualizar, en su caso, el artículo 2, apartado 1, y el anexo IV, punto 6, para reflejar adecuadamente los cambios introducidos en las categorías de vehículos como consecuencia de modificaciones de la legislación a que se refiere ese artículo, sin afectar al ámbito de aplicación de la presente Directiva,
- actualizar el anexo II, punto 2, en lo relativo a los métodos, en caso de que se llegue a disponer de métodos más eficientes y eficaces, sin ampliar la lista de elementos que objeto de inspección,
- adaptar el anexo II, punto 2, tras concluirse una evaluación positiva de los costes y beneficios que supone, en relación con la lista de elementos objeto de inspección, los métodos, las causas de error y la valoración de las deficiencias, en caso de modificarse los requisitos obligatorios para la homologación en la legislación de la Unión en materia de seguridad o de medio ambiente.

Artículo 22

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 21 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 19 de mayo de 2014. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 21 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 21 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 23***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Inspección Técnica al que se refiere la Directiva 2014/45/UE. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Si el Comité no emite dictamen alguno, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES*Artículo 24***Informes**

1. A más tardar el 20 de mayo de 2016, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva. En el informe se analizará, en particular, su efecto en materia de mejora de la seguridad vial, así como la rentabilidad de una eventual inclusión de las categorías de vehículos N₁ y O₂ en el ámbito de la presente Directiva.
2. A más tardar el 20 de mayo de 2022, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y las repercusiones de la presente Directiva, en particular por lo que respecta a la eficacia y la armonización de los sistemas de clasificación de riesgos, especialmente en la definición de un perfil de riesgo equiparable entre las diferentes empresas de que se trate. Este informe irá acompañado de una evaluación de impacto pormenorizada, en la que se analicen los costes y beneficios en toda la Unión. Se facilitará esa evaluación de impacto al Parlamento Europeo y al Consejo al menos seis meses antes de la eventual presentación, en su caso, de una propuesta legislativa para incluir nuevas categorías de vehículos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

*Artículo 25***Sanciones**

Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones serán eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

*Artículo 26***Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 20 de mayo de 2017, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Los Estados miembros aplicarán dichas disposiciones a partir del 20 de mayo de 2018.

En relación con el sistema de clasificación de riesgos a que se refiere el artículo 6 de la presente Directiva, los Estados miembros aplicarán dichas disposiciones a partir del 20 de mayo de 2019.

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

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

*Artículo 27***Derogación**

Queda derogada la Directiva 2000/30/CE con efectos a partir del 20 de mayo de 2018.

*Artículo 28***Entrada en vigor**

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

*Artículo 29***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 3 de abril de 2014.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

El Presidente

D. KOURKOULAS

ANEXO I

ELEMENTOS DEL SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE RIESGOS

El sistema de clasificación de riesgos proporcionará la base para una selección específica de vehículos explotados por empresas con un mal historial en cuanto al cumplimiento de los requisitos de mantenimiento e inspección técnica. Tendrá en cuenta los resultados tanto de las inspecciones técnicas periódicas como de las inspecciones técnicas en carretera.

El sistema de clasificación de riesgos tomará en consideración los parámetros siguientes para determinar la clasificación de riesgos que se atribuye a cada empresa:

- Número de deficiencias
- Gravedad de las deficiencias
- Número de inspecciones técnicas en carretera o de inspecciones técnicas periódicas y voluntarias
- Factor temporal

1. Las deficiencias se ponderarán en función de su gravedad, aplicándose los factores siguientes:

- Deficiencia peligrosa = 40
- Deficiencia grave = 10
- Deficiencia menor = 1

2. La evolución en la situación de una empresa (de un vehículo) se reflejará ponderando menos los resultados (deficiencias) de inspecciones más antiguas, y más los resultados de inspecciones más recientes, utilizando los factores siguientes:

- Año 1 = últimos 12 meses = factor 3
- Año 2 = meses 13-24 = factor 2
- Año 3 = meses 25-36 = factor 1

Estos factores solo se utilizarán para calcular la clasificación de riesgos general.

3. La clasificación de riesgos se calculará utilizando las fórmulas siguientes:

a) Fórmula para la clasificación de riesgos general:

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

donde

RR = resultado de la clasificación de riesgos general

D_{Yi} = total de los defectos en los años 1, 2, 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ en el año 1

#... = Número de ...

DD = Deficiencias peligrosas («Dangerous Deficiencies»)

MaD = Deficiencias graves («Major Deficiencies»)

MiD = Deficiencias leves («Minor Deficiencies»)

C = Controles (inspecciones técnicas en carretera o inspecciones técnicas periódicas y voluntarias) en los años 1, 2, 3

b) Fórmula para la calificación de riesgos anual:

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

donde

AR = resultado para el riesgo anual

#... = Número de ...

DD = Deficiencias peligrosas («Dangerous Deficiencies»)

MaD = Deficiencias graves («Major Deficiencies»)

MiD = Deficiencias leves («Minor Deficiencies»)

C = Controles (inspecciones técnicas en carretera o inspecciones técnicas periódicas y voluntarias)

El riesgo anual se utilizará para evaluar la evolución de la empresa a lo largo de los años.

La clasificación de las empresas (vehículos) en función de la clasificación de riesgos general se realizará de tal forma que puedan distribuirse así:

— < 30 % riesgo bajo

— 30 % – 80 % riesgo medio

— > 80 % riesgo alto.

ANEXO II

ÁMBITO DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA

1. MATERIAS DE INSPECCIÓN

- 0) Identificación del vehículo
- 1) Equipo de frenado
- 2) Dirección
- 3) Visibilidad
- 4) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico
- 5) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión
- 6) Chasis y elementos acoplados al chasis
- 7) Equipos diversos
- 8) Emisiones contaminantes
- 9) Inspecciones adicionales para los vehículos de transporte de personas de las categorías M₂ y M₃

2. REQUISITOS DE LA INSPECCIÓN

Los elementos que solo se pueden inspeccionar mediante la utilización de equipos se marcan con una (E).

Los elementos que solo se pueden inspeccionar en cierta medida sin la utilización de equipos se marcan con una (+ E).

Que un método de inspección figure como visual significa que, además de visualizar los elementos en cuestión, el inspector deberá también, si procede, tocar, analizar el ruido emitido o inspeccionarlos de cualquier otra manera apropiada que no suponga la utilización de equipos.

Las inspecciones técnicas en carretera podrán referirse a los elementos enumerados en el cuadro 1 en el que se incluyen los métodos recomendados para llevarlas a cabo. Nada de lo dispuesto en el presente anexo impedirá que los inspectores utilicen cuando sea preciso equipos adicionales como una plataforma elevada o un foso.

La inspección deberá llevarse a cabo utilizando técnicas y equipos disponibles actualmente y sin usar herramientas para el desmontaje o retirada de ningún componente del vehículo. La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes respectivos de dicho vehículo corresponden a los requisitos de seguridad y medioambientales exigidas vigentes en el momento de su homologación, o, en su caso, en el momento de su adaptación.

Si el diseño del vehículo no permitiera la aplicación de los métodos de inspección recogidos en el presente anexo, la inspección se llevará a cabo de conformidad con los métodos de inspección recomendados aceptados por las autoridades competentes.

Las «causas de rechazo» no serán aplicables cuando se refieran a requisitos no prescritos en la legislación pertinente sobre homologación de vehículos en el momento de la primera matriculación, de la primera puesta en circulación o de la adaptación.

3. OBJETO Y MÉTODOS DE INSPECCIÓN, EVALUACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE LOS VEHÍCULOS

La inspección abarcará todos aquellos elementos que se consideren necesarios y relevantes que se enumeran en el cuadro siguiente, teniendo en cuenta en particular la seguridad de los frenos, neumáticos, ruedas, chasis y emisiones contaminantes, así como los métodos recomendados en el mismo cuadro.

Para cada uno de los sistemas y componentes del vehículo objeto de inspección, se realizará la evaluación de las deficiencias de acuerdo con los criterios establecidos en el cuadro, caso por caso.

Las deficiencias que no figuran en el presente anexo se evaluarán en términos de los riesgos que representen para la seguridad vial.

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
0. IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO					
0.1. Placas de matrícula (si lo precisan los requisitos ¹⁾)	Inspección visual	a) Placa(s) de matrícula no existente(s) o sujeta(s) tan deficientemente que es probable que se caiga(n).		X	
		b) Inscripción inexistente o ilegible.		X	
		c) No conformes con la documentación o los registros del vehículo.		X	
0.2. Número de serie o de identificación o del chasis del vehículo	Inspección visual	a) Inexistente o no puede encontrarse.		X	
		b) Incompleto, ilegible, claramente falsificado o no concuerda con los documentos del vehículo.		X	
		c) Documentos del vehículo ilegibles o errores administrativos.	X		
1. DISPOSITIVOS DE FRENADO					
1.1. Estado mecánico y funcionamiento					
1.1.1. Vástago del pedal/de la palanca de mano del freno de servicio	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado <i>Nota:</i> Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Vástago demasiado ajustado.		X	
		b) Desgaste/holguras excesivas.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.2. Estado y carrera del pedal/palanca de mano del dispositivo de frenado	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado <i>Nota:</i> Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Carrera de reserva excesiva o insuficiente. El freno no puede accionarse totalmente o está bloqueado.		X	X
		b) Retorno del freno inadecuado. Afecta a su función.	X	X	
		c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.		X	
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos	Inspección visual de los componentes a presión operativa normal. Comprobación del tiempo necesario para que la presión vacío/aire alcance un valor operativo seguro; funcionamiento del dispositivo de aviso, de la válvula de protección multicircuito y de la válvula limitadora de presión	a) Insuficiente presión/vacío para permitir al menos cuatro frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso). Al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso).		X	X
		b) Tiempo necesario para que se alcance un valor operativo seguro de presión o vacío demasiado largo según los requisitos ¹ .		X	
		c) La válvula de protección multicircuito o la válvula limitadora de presión no funciona.		X	
		d) Pérdida de aire que provoca un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles.		X	
		e) Daño externo que puede afectar al funcionamiento de los dispositivos de frenado. Rendimiento insuficiente del freno de socorro.		X	X
1.1.4. Indicador de baja presión o manómetro	Comprobación funcional	Funcionamiento defectuoso del manómetro o indicador.	X		
		Baja presión no identificable.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.5. Válvula de regulación del freno de mano	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado	a) Mando de la válvula roto, dañado o excesivamente desgastado.		X	
		b) Mando de la válvula o válvula en sí inseguros.		X	
		c) Conexiones flojas o fugas.		X	
		d) Funcionamiento insatisfactorio.		X	
1.1.6. Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado	a) Sujeción incorrecta del trinquete.		X	
		b) Desgaste del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete. Desgaste excesivo.	X		
				X	
		c) Recorrido excesivo de la palanca, indicio de un ajuste incorrecto.		X	
		d) El accionador falta, está estropeado o inactivo.		X	
1.1.7. Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores)	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado	a) Válvula dañada o pérdida de aire excesiva. Afecta a su función.		X	X
		b) Descarga excesiva de aceite del compresor.	X		
		c) Válvula insegura o montada incorrectamente.		X	
		d) Descarga o pérdida de líquido hidráulico. Afecta a su función.		X	X
1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos)	Desconexión y reconexión de todos los acoplamientos entre vehículo tractor y remolque	a) Válvula de paso o válvula de cierre automática defectuosa. Afecta a su función.	X		X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Válvula de paso o válvula insegura o montada incorrectamente. Afecta a su función.	X	X	
		c) Pérdidas excesivas. Afecta a su función.		X	X
		d) Funcionamiento incorrecto. Afecta al funcionamiento de los frenos.		X	X
1.1.9. Acumulador o depósito de presión	Inspección visual	a) Depósito ligeramente estropeado o ligeramente corroído. Depósito muy estropeado. Corroído o con pérdidas.	X	X	
		b) Dispositivo de vaciado inoperante.		X	
		c) Depósito inseguro o montado incorrectamente.		X	
1.1.10. Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible	a) Sistema de asistencia de frenado defectuoso o ineficaz. Si no funciona.		X	X
		b) Cilindro de mando defectuoso, pero el freno sigue funcionando. Cilindro de mando defectuoso o con pérdidas.		X	X
		c) Cilindro de mando inseguro, pero el freno sigue funcionando. Cilindro de mando inseguro.		X	X
		d) Líquido de frenos insuficiente por debajo de la marca MIN. Líquido de frenos considerablemente por debajo de la marca MIN. Líquido de frenos no visible.	X	X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		e) Ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando.	X		
		f) Testigo del líquido de frenos encendido o defectuoso.	X		
		g) Funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos.	X		
1.1.11. Tubos rígidos de los frenos	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
		b) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos).		X	
		Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).			X
		c) Tubos dañados o excesivamente corroídos. Esto afecta al funcionamiento de los frenos por bloqueo o riesgo inminente de pérdidas.		X	X
		d) Tubos en posición incorrecta. Riesgos de daños.	X	X	
1.1.12. Tubos flexibles de los frenos	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
		b) Tubos flexibles dañados, rozados, doblados o demasiado cortos. Tubos flexibles dañados o rozados.	X	X	
		c) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos).		X	
		Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).			X
		d) Tubos flexibles deformados por la presión. Cable dañado.		X	X
		e) Tubos flexibles porosos.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.13. Guarniciones para frenos	Inspección visual	a) Forro o guarnición desgastados (se alcanza la marca mínima). Forro o guarnición desgastados (no es visible la marca mínima).		X	X
		b) Forro o guarnición manchados (aceite, grasa, etc.). Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		c) Ausencia de forro o guarnición o colocación incorrecta.			X
1.1.14. Tambores y discos de los frenos	Inspección visual	a) Tambor o disco desgastado. Tambor o disco excesivamente rayado, agrietado, inseguro o fracturado.		X	X
		b) Tambor o disco manchado (aceite, grasa, etc.). Afecta seriamente al rendimiento del frenado.		X	X
		c) Ausencia de tambor o disco.			X
		d) Placa de anclaje insegura.		X	
1.1.15. Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible	a) Cables estropeados, enredados. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Componentes excesivamente desgastados o corroídos. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		c) Cables, varillas o juntas inseguras.		X	
		d) Guía de cable defectuosa.		X	
		e) Restricciones del funcionamiento libre del sistema de frenos.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.16. Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado)	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible	f) Movimientos anormales de las palancas o conexiones que indican un desajuste o un desgaste excesivo.		X	
		a) Accionadores agrietados o estropeados. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Accionadores con pérdidas. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		c) Accionadores inseguros o montados incorrectamente. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		d) Corrosión excesiva del accionador. Con riesgo de que se produzcan grietas.		X	X
		e) Recorrido insuficiente o excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma. Afecta al rendimiento de los frenos (reserva insuficiente para el movimiento).		X	X
		f) Guardapolvo dañado. Ausencia del guardapolvo o daños excesivos en el mismo.	X	X	
1.1.17. Válvula sensora de carga	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible	a) Conexión defectuosa.		X	
		b) Conexión ajustada incorrectamente.		X	
		c) Válvula agarrotada o inoperante (el ABS funciona). Válvula agarrotada o inoperante.		X	X
		d) Ausencia de válvula (cuando sea obligatorio).			X
		e) Ausencia de la placa de datos.	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		f) Datos ilegibles o que no se ajustan a los requisitos ¹ .	X		
1.1.18. Ajustadores de tensión automáticos e indicadores	Inspección visual	a) Ajustador dañado, agarrotado o con movimiento anormal, desgaste excesivo o ajuste incorrecto.		X	
		b) Ajustador defectuoso.		X	
		c) Ajustador instalado o sustituido incorrectamente.		X	
1.1.19. Sistema de deceleración (si está instalado o se exige)	Inspección visual	a) Conexiones o montaje inseguros. Afecta a su función.	X		X
		b) Sistema ausente o claramente defectuoso.		X	
1.1.20. Funcionamiento automático de los frenos de remolque	Desconexión del acoplamiento entre vehículo tractor y remolque	El freno del remolque no se acciona automáticamente al desconectar el acoplamiento.			X
1.1.21. Sistema completo de frenado	Inspección visual	a) Otros elementos del sistema (por ejemplo, bomba de anticongelante, secador de aire, etc.) dañados exteriormente o excesivamente corroídos, lo que afecta al sistema de frenado. Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
		b) Pérdida excesiva de aire o líquido de frenos. Afecta a la función del sistema.	X		X
		c) Componentes inseguros o montados incorrectamente.		X	
		d) Modificaciones peligrosas de cualquier componente ³ . Afecta al rendimiento del frenado.		X	X
1.1.22. Conexiones para control (si están instaladas o se exigen)	Inspección visual	Ausentes.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.1.23. Freno de inercia	Inspección visual y funcionamiento	Eficacia insuficiente.		X	
1.2 Rendimiento y eficacia del freno de servicio					
1.2.1. Rendimiento (E)	En una prueba realizada en un frenómetro de rodillos, accionamiento progresivo de los frenos hasta el máximo esfuerzo	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas. Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.		X	X
		b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta. El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.		X	X
		c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	
		d) Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas.		X	
		e) Fluctuación excesiva de la fuerza de los frenos durante una vuelta completa de la rueda.		X	
		1.2.2. Eficacia (E)	Prueba con frenómetro de rodillos según el peso en el momento de la inspección o, si no puede utilizarse por razones técnicas, prueba en carretera con un decelerómetro con indicación o registro del resultado ⁽¹⁾	No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes ⁽²⁾ : Categorías M ₁ , M ₂ y M ₃ : 50 % ⁽³⁾ . Categoría N ₁ : 45 %. Categorías N ₂ y N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ . Categorías O ₃ y O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ . Se alcanza menos del 50 % de los valores anteriores.	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.3. Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente)					
1.3.1. Rendimiento (E)	Si el sistema de frenos secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.1	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas. Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.		X	X
		b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de otra rueda del mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta. El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.		X	X
		c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	
1.3.2. Eficacia (E)	Si el sistema de freno secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.2	El esfuerzo de frenado es inferior al 50 % ⁽⁶⁾ del rendimiento del freno de servicio exigido e indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada. Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.		X	X
1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento					
1.4.1. Rendimiento (E)	Acciónese el freno durante una prueba con frenómetro de rodillos	Frenado inoperante en un lado o, en el caso de la prueba en carretera, vehículo que se desvía excesivamente de la línea recta. Se alcanza menos del 50 % de los valores de esfuerzo de frenado indicados en el punto 1.4.2, respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
1.4.2. Eficiencia (E)	Prueba con frenómetro de rodillos. Si no es posible, entonces mediante prueba en carretera empleando un decelerómetro con indicación o registro del resultado	<p>No se obtiene en todos los vehículos una relación de frenado de al menos un 16 % respecto a la masa máxima autorizada o, en el caso de los vehículos a motor, del 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo (de ambas cifras, la que sea mayor).</p> <p>Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de la relación de frenado respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.</p>		X	X
1.5. Rendimiento del sistema de deceleración	Inspección visual y, cuando sea posible, comprobación del funcionamiento del sistema	a) Progresión no gradual del rendimiento (no se aplica a dispositivos de freno motor).		X	
		b) El sistema no funciona.		X	
1.6. Sistema antibloqueo de frenos (ABS)	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.		X	
		b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
		c) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
		d) Conexiones dañadas.		X	
		e) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
		f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
1.7. Sistema de frenado electrónico (EBS)	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.		X	
		b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
		d) La conexión entre el vehículo tractor y el remolque es incompatible o falta.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias			
			Leve	Grave	Peligrosa	
1.8	Líquido de frenos	Inspección visual	Líquido de frenos contaminado o con sedimentos. Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso.		X	X
2. DIRECCIÓN						
2.1. Estado mecánico						
2.1.1.	Estado del mecanismo de dirección	Inspección visual del funcionamiento de la caja de la dirección mientras gira el volante	a) Mecanismos torcidos o estrías desgastadas. Afecta a su función.		X	X
			b) Desgaste excesivo del eje de dirección. Afecta a su función.		X	X
			c) Holgura excesiva del eje de dirección. Afecta a su función.		X	X
			d) Fugas. Fugas con goteo.		X	X
2.1.2.	Fijación de la caja de dirección	Inspección visual de la fijación al chasis de la caja de dirección mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda	a) La fijación de la caja de dirección no es segura. Fijaciones peligrosamente sueltas u holgura relativa visible con respecto al chasis/carrocería.		X	X
			b) Orificios de sujeción al chasis ovalados. Afecta gravemente a las fijaciones.		X	X
			c) Pernos de sujeción ausentes o rotos. Afecta gravemente a las fijaciones.		X	X
			d) Rotura de la caja de dirección. Afecta a la estabilidad o a la fijación de la caja.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
2.1.3. Estado de la articulación del mecanismo de dirección	Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda	a) Holgura relativa entre componentes que deberían estar fijos. Holgura excesiva o probabilidad de desconexión.		X	X
		b) Desgaste excesivo en juntas. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		c) Roturas o deformación de cualquier componente. Afecta a su función.		X	X
		d) Ausencia de dispositivos de inmovilización.		X	
		e) Falta de alineación de componentes (por ejemplo biela de arrastre o barra de acoplamiento).		X	
		f) Modificación peligrosa ³ . Afecta a su función.		X	X
		g) Guardapolvo dañado o deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo muy deteriorado.	X	X	
2.1.4. Funcionamiento del mecanismo de la dirección	Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda con las ruedas en el suelo y el motor en marcha (dirección asistida)	a) El movimiento de la articulación interfiere con alguna parte fija del chasis.		X	
		b) Los topes de la dirección no actúan o no existen.		X	
2.1.5. Dirección asistida	Comprobar la existencia de fugas y el nivel del depósito de líquido hidráulico (si está a la vista) del sistema de dirección. Con las ruedas en el suelo y con el motor en marcha, comprobar que funciona el sistema de dirección asistida	a) Fugas de líquido.		X	
		b) Líquido insuficiente (por debajo de la marca MIN). Depósito insuficiente.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) El mecanismo no funciona. Afecta a la dirección.		X	X
		d) El mecanismo está roto o no está sujeto. Afecta a la dirección.		X	X
		e) Componentes no alineados o que tropiezan. Afecta a la dirección.		X	X
		f) Modificación peligrosa ³ . Afecta a la dirección.		X	X
		g) Cables/manguitos dañados, excesivamente corroídos. Afecta a la dirección.		X	X

2.2. Volante o manillar y columna

2.2.1. Estado del volante	Con las ruedas en el suelo, empujar el volante o tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante en diversas direcciones perpendicularmente a la columna. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales	a) Holgura relativa entre el volante y la columna que indica falta de firmeza. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		b) Ausencia de elemento de retención en el buje del volante. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		c) Rotura o falta de fijación del buje, el aro o los radios del volante. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		d) Modificación peligrosa ³ .		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
2.2.2. Columna y amortiguadores de dirección	Empujar el volante o tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante en diversas direcciones perpendicularmente a la columna. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales	a) Holgura excesiva de la fijación del volante hacia arriba o hacia abajo.		X	
		b) Holgura excesiva de la parte superior de la columna en sentido radial desde el eje de la columna.		X	
		c) Unión flexible deteriorada.		X	
		d) Fijación defectuosa. Riesgo muy grave de desconexión.		X	X
		e) Modificación peligrosa ³ .			X
2.3. Holguras de la dirección	Con el motor funcionando para vehículos con dirección asistida y con las ruedas de dirección en posición recta, girar ligeramente el volante hacia un lado y otro todo lo que se pueda sin llegar a mover las ruedas. Inspección visual del movimiento libre	Holgura excesiva de la dirección (por ejemplo, un punto del aro del volante se mueve más de un quinto del diámetro del volante) o no conforme con las especificaciones ¹ . Afecta a la seguridad de la dirección.		X	X
2.4 Alineación de las ruedas (X) ²	Inspección visual	Desalineación evidente. Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.	X	X	
2.5. Plato giratorio del eje del remolque	Inspección visual o utilización de un detector especialmente adaptado de holguras de rueda	a) Componente ligeramente dañado. Componente muy dañado o agrietado.		X	X
		b) Holgura excesiva. Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		c) Fijación defectuosa. Afecta gravemente a la fijación.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
2.6. Dirección asistida electrónica (EPS)	Inspección visual y comprobación de la coherencia entre el ángulo del volante y el de las ruedas cuando se enciende o se para el motor, o se utiliza la interfaz electrónica del vehículo	a) El indicador de anomalías (MIL) del EPS indica anomalías en el sistema.		X	
		b) La dirección asistida no funciona.		X	
		c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
3. VISIBILIDAD					
3.1. Campo de visión	Inspección visual desde el asiento del conductor	Obstrucción del campo visual del conductor que afecta apreciablemente a su visibilidad hacia el frente o hacia los lados (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas).	X		
		Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.		X	
3.2. Estado de las superficies acristaladas	Inspección visual	a) Vidrios o panel transparente (si está permitido) agrietados o descoloridos (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X		
		b) Vidrios o panel transparente (incluyendo recubrimiento reflectante o tintado) no conforme con las especificaciones ¹ (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas). Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.	X		
		c) Vidrios o panel transparente en estado inaceptable. Afecta de forma significativa a la visibilidad dentro de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
3.3. Espejos o dispositivos retrovisores	Inspección visual	a) Espejo o dispositivo inexistente o no conforme con los requisitos ¹ (al menos dos dispositivos de retrovisión disponibles). Menos de dos dispositivos de retrovisión disponibles.	X		
		b) Espejo o dispositivo ligeramente dañado o flojo. Espejo o dispositivo fuera de servicio, muy dañado, flojo o suelto.	X		
		c) No abarca el campo de visión necesario.		X	
3.4. Limpiaparabrisas	Inspección visual y funcionamiento	a) El limpiaparabrisas no funciona o no está presente.		X	
		b) Goma de la escobilla defectuosa. Goma de la escobilla inexistente o claramente defectuosa.	X		
3.5. Lavaparabrisas	Inspección visual y funcionamiento	Los lavaparabrisas no funcionan adecuadamente (falta el líquido de lavado pero funciona la bomba o no están bien orientados los chorros de agua). Los lavaparabrisas no funcionan.	X		
3.6. Sistema antivaho (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	El sistema no funciona o lo hace de forma claramente defectuosa.	X		
4. LUCES, DISPOSITIVOS REFLECTANTES Y EQUIPO ELÉCTRICO					
4.1. Faros					
4.1.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) Luz/fuente luminosa defectuosa o inexistente (luces/fuentes luminosas múltiples; en caso de LED no funcionan hasta un tercio). Luz/fuente luminosa única; en caso de LED afecta gravemente a la visibilidad.	X		
				X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Sistema de proyección ligeramente defectuoso (reflector y lente). Sistema de proyección muy defectuoso o inexistente (reflector y lente).	X		
		c) Lámpara no bien sujeta.		X	
4.1.2. Alineamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) Faros muy desalineados.		X	
		b) Fuente luminosa mal instalada.			
4.1.3. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ (número de faros iluminados al mismo tiempo). Se rebasa la intensidad máxima del alumbrado delantero.	X		
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.1.4. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen claramente la intensidad de luz o modifican el color emitido.		X	
		c) Fuente luminosa y lámpara no compatibles.		X	
4.1.5. Dispositivos niveladores (cuando sean obligatorios)	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible	a) Dispositivo inoperante.		X	
		b) El dispositivo manual no se puede accionar desde el asiento del conductor.		X	
4.1.6. Dispositivos limpiafaros (cuando sean obligatorios)	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible	Dispositivo inoperante. En caso de luces de descarga.	X		
				X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.2. Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de gálibo y luces de circulación diurna					
4.2.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) Fuente luminosa defectuosa.		X	
		b) Lente defectuosa.		X	
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X		X
4.2.2. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . Las luces de posición traseras y las luces laterales pueden apagarse cuando los faros delanteros están encendidos.		X	
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.2.3. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ . Luz roja por delante o luz blanca por detrás; intensidad de luz muy reducida.	X		X
		b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen la intensidad de luz o modifican el color emitido. Luz de posición delantera roja o luz de posición trasera blanca o intensidad de luz muy reducida.	X		X
4.3. Luces de freno					
4.3.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) Luz/fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios. Ninguna fuente luminosa funciona.	X		X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X		
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X		
4.3.2. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . Funcionamiento diferido. No funciona.	X		
		b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.3.3. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ . Luz de freno blanca o intensidad de luz muy reducida.	X		
4.4. Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro					
4.4.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) Luz/fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X		
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X		
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.4.2. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . No funciona.	X		
4.4.3. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado o conformes con los requisitos ¹ .		X	
4.4.4. Cadencia de las pulsaciones	Inspección visual y funcionamiento	Frecuencia de intermitencia que no cumple los requisitos ¹ (diferencia en la frecuencia de más del 25 %).	X		
4.5. Luces antiniebla delanteras y traseras					
4.5.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio). Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.	X		
		b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida). Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).	X		
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de que se desprenda o deslumbre.	X		
4.5.2. Alineamiento (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	Orientación horizontal del faro antiniebla fuera de límites cuando su diagrama luminoso presenta una línea de corte (línea de corte demasiado baja). Línea de corte más alta que la línea de corte de los faros delanteros.	X		
4.5.3. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . No funciona.	X		

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.5.4. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .	X		
4.6. Luz de marcha atrás					
4.6.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) Fuente luminosa defectuosa.	X		
		b) Lente defectuosa.	X		
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X		X
4.6.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos ¹ .		X	
		b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .		X	
4.6.3. Conmutación	Inspección visual y funcionamiento	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ . La luz de marcha atrás puede encenderse sin que la palanca esté en posición de marcha atrás.	X		X
4.7. Iluminación de la placa trasera de matrícula					
4.7.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	a) La lámpara proyecta luz directa o luz blanca hacia atrás.	X		
		b) Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa múltiple. Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa única.	X		X
		c) Lámpara no bien sujeta. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X		X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.7.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos ¹ .	X		
4.8. Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras					
4.8.1. Estado	Inspección visual	a) Equipamiento reflectante defectuoso o dañado. Afecta a la reflexión.	X		
		b) Reflector mal sujeto. Puede desprenderse.		X	
4.8.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual	Dispositivo, color reflejado o posición no conforme con los requisitos ¹ . Falta o refleja rojo hacia delante o blanco hacia atrás.		X	X
4.9. Testigos obligatorios del equipo de iluminación					
4.9.1. Estado y funcionamiento	Inspección visual y funcionamiento	No funciona.	X		
		No funciona para las luces de cruce o para las luces antiniebla traseras.		X	
4.9.2. Cumplimiento de los requisitos ¹	Inspección visual y funcionamiento	No conformes con los requisitos ¹ .	X		
4.10. Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque	Inspección visual: si es posible, examinar la continuidad eléctrica de la conexión	a) Componentes fijos no bien sujetos. Conector suelto.	X		
		b) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocar un cortocircuito.	X		
		c) Las conexiones eléctricas del vehículo tractor o del remolque no funcionan correctamente. No funcionan las luces de freno del remolque.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.11. Cableado eléctrico	Inspección visual, incluyendo el interior del compartimento del motor (en su caso)	a) Cables sueltos o no bien sujetos. Fijaciones sueltas, contacto con aristas vivas, probabilidad de desconexión. Probabilidad de que el cableado toque elementos calientes, elementos giratorios o el suelo y de que las conexiones (elementos necesarios para los frenos o la dirección) se desconecten.	X	X	X
		b) Cables ligeramente deteriorados. Cables muy deteriorados. Cables deteriorados en extremo (elementos necesarios para los frenos, la dirección).	X	X	X
		c) Aislamiento dañado o deteriorado. Puede provocar un cortocircuito. Riesgo inminente de incendio, formación de chispas.	X	X	X
4.12. Lámparas y catadióptricos no obligatorios (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	a) Lámpara/catadióptrico colocado no conforme a los requisitos ¹ . Emite/refleja luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		b) Funcionamiento de las luces no conforme con los requisitos ¹ . El número de luces en funcionamiento simultáneo supera la intensidad de luz permitida. Emite luz roja por delante o luz blanca por detrás.	X	X	
		c) Lámpara/catadióptrico mal sujeto. Riesgo muy grave de desprendimiento.	X	X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
4.13. Batería(s)	Inspección visual	a) No bien sujeta(s). No bien sujeta(s). Puede provocar un cortocircuito.	X		
		b) Fugas. Pérdida de sustancias peligrosas.	X		
		c) Interruptor defectuoso (si procede).		X	
		d) Fusibles defectuosos (si procede).		X	
		e) Ventilación inadecuada (si procede).		X	
5. EJES, RUEDAS, NEUMÁTICOS Y SUSPENSIÓN					
5.1. Ejes					
5.1.1. Ejes (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos	a) Eje roto o deformado.			X
		b) Mala sujeción al vehículo. Estabilidad alterada, afecta a la función: gran holgura relativa con respecto a sus fijaciones.		X	X
		c) Modificación peligrosa ³ . Estabilidad alterada, afecta a la función, separación insuficiente con otras partes del vehículo o con el suelo.		X	X
5.1.2. Manguetas de eje (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos Aplicar una fuerza vertical o lateral a cada rueda y observar el movimiento existente entre el árbol y el mango de eje	a) Mangueta de eje rota.			X
		b) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o los cojinetes. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		c) Holgura excesiva entre la mangueta y el árbol. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		d) Holgura del pasador de la mangueta en el eje. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
5.1.3. Cojinetes de las ruedas (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos. Hacer bascular la rueda o aplicar una fuerza lateral a cada una de ellas y observar el movimiento hacia arriba de la rueda respecto a la mangueta de eje	a) Holguras excesivas en un cojinete de rueda. Altera la estabilidad de la dirección; peligro de destrucción.		X	X
		b) Cojinete demasiado apretado, atascado. Peligro de sobrecalentamiento; peligro de destrucción.		X	X
5.2. Ruedas y neumáticos					
5.2.1. Cubo de rueda	Inspección visual	a) Tuercas de las ruedas inexistentes o flojas. Fijación inexistente o floja de tal forma que afecta muy gravemente a la seguridad vial.		X	X
		b) Cubo desgastado o dañado. Cubo desgastado o dañado de tal modo que afecta a la fijación segura de las ruedas.		X	X
5.2.2. Ruedas	Inspección visual de ambos lados de cada rueda con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada	a) Roturas o defectos de soldadura.			X
		b) Anillos de retención del neumático no correctamente montados. Probabilidad de desprendimiento.		X	X
		c) Rueda deformada o desgastada. Afecta a la fijación segura al cubo. Afecta a la fijación segura al neumático.		X	X
		d) Tamaño, diseño técnico, compatibilidad o tipo no conforme con los requisitos ¹ y perjudicial para la seguridad vial.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
5.2.3. Neumáticos	Inspección visual de todo el neumático haciendo rodar el vehículo hacia atrás y hacia delante	a) Dimensiones del neumático, capacidad de carga, marca de homologación o categoría del índice de velocidad no conformes con los requisitos ¹ y perjudiciales para la seguridad vial. Capacidad de carga o categoría del índice de velocidad insuficiente para el uso real; el neumático toca otras partes fijas del vehículo, lo que dificulta la conducción segura.		X	X
		b) Neumáticos de distinto tamaño en el mismo eje o en ruedas gemelas.		X	
		c) Neumáticos de distinta constitución en el mismo eje (radial/diagonal).		X	
		d) Daño o corte grave del neumático. Cable visible o dañado.		X	X
		e) Se puede ver el indicador de desgaste del dibujo de los neumáticos. Profundidad del dibujo del neumático no conforme con los requisitos ¹ .		X	X
		f) Neumático que roza contra otros componentes (dispositivos antiproyecciones flexibles). Neumático que roza contra otros componentes (no dificulta una conducción segura).	X		X
		g) Neumáticos recauchutados o reesculturados no conformes con los requisitos ¹ . Capa de protección del cable dañada.		X	X
5.3. Sistema de suspensión					
5.3.1. Muelles y estabilizadores (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos	a) Muelles mal sujetos al chasis o al eje. Holgura relativa visible, fijaciones extremadamente flojas.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) Algún componente de muelle dañado o roto. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
		c) Muelle inexistente. Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.		X	X
		d) Modificación peligrosa ³ . Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema de muelles.		X	X
5.3.2. Amortiguadores	Inspección visual	a) Amortiguadores mal sujetos al chasis o al eje. Amortiguador suelto.	X	X	
		b) Amortiguador dañado que presenta señales de fugas importantes o funcionamiento incorrecto.		X	
		c) Amortiguador inexistente.		X	
5.3.3. Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos	a) Componentes mal sujetos al chasis o al eje. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		b) Componente dañado o excesivamente corroído. Afecta a la estabilidad del componente; componente roto.		X	X
		c) Modificación peligrosa ³ . Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
5.3.4. Rótulas de suspensión (+ E)	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos	a) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o en los cojinetes o las rótulas de suspensión. Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.		X	X
		b) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.	X	X	
5.3.5. Suspensión neumática	Inspección visual	a) El sistema no funciona.			X
		b) Algún componente dañado, modificado o deteriorado de forma que afecte negativamente al funcionamiento del sistema. Afecta gravemente al funcionamiento del sistema.		X	X
		c) Fuga audible.		X	
		d) Modificación peligrosa.		X	
6. CHASIS Y ELEMENTOS ACOPLADOS AL CHASIS					
6.1. Chasis o bastidor y elementos acoplados					
6.1.1. Estado general	Inspección visual	a) Ligera rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño. Grave rotura o deformación de algún larguero o travesaño.		X	X
		b) Placas de refuerzo o sujeciones sueltas. Mayoría de sujeciones sueltas. Resistencia insuficiente de la estructura.		X	X
		c) Corrosión excesiva que afecta a la rigidez del conjunto. Resistencia insuficiente de la estructura.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.1.2. Tubos de escape y silenciadores	Inspección visual	a) Sistema de escape mal sujeto o con fugas.		X	
		b) Humos que penetran en la cabina o el habitáculo. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
6.1.3. Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción)	Inspección visual utilización de dispositivos para detección de fugas en caso de sistemas GLP/GNC/GNL	a) Depósito o conductos mal sujetos, creando un particular riesgo de incendio.			X
		b) Fuga de combustible o tapón de la boca de llenado inexistente o inoperante. Riesgo de incendio; pérdida excesiva de materiales peligrosos.		X	X
		c) Conductos rozados. Conductos dañados.	X		
		d) La llave de paso del combustible (si procede) no funciona correctamente.		X	
		e) Riesgo de incendio debido: — a una fuga de combustible, — a un aislamiento defectuoso del depósito o del escape, — al estado del compartimento del motor.			X
		f) El sistema de GLP/GNC/GNL o hidrógeno no cumple los requisitos; alguna parte del sistema defectuosa ¹ .			X
6.1.4. Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera	Inspección visual	a) Fijación defectuosa o deformaciones que podrían producir lesiones al rozarse o tocarse. Riesgo de desprendimiento de las partes. Afecta gravemente a la función.		X	X
		b) Dispositivo que claramente no cumple los requisitos ¹ .		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.1.5. Soporte de la rueda de repuesto (en su caso)	Inspección visual	a) Soporte en mal estado.	X		
		b) Soporte roto o suelto.		X	
		c) Rueda de repuesto no bien sujeta al soporte. Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
6.1.6. Acoplamiento mecánico y equipo de tracción (+ E)	Inspección visual del desgaste y el correcto funcionamiento con especial atención a cualquier dispositivo de seguridad instalado y/o con utilización de un instrumento de medición	a) Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor sin remolque). Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor con remolque).		X	X
		b) Desgaste excesivo de un componente. Por debajo del límite de desgaste.		X	X
		c) Fijación defectuosa. Alguna fijación suelta con un riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
		d) Dispositivo de seguridad ausente o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Ningún indicador de acoplamiento funciona.		X	
		f) Obstrucción de la placa de matrícula o de cualquier luz (cuando no se utilice). Matrícula ilegible (cuando no se utilice).	X		X
		g) Modificación peligrosa ³ (elementos auxiliares). Modificación peligrosa ³ (elementos principales).		X	X
		h) Acoplamiento demasiado endeble, incompatible o dispositivo de acoplamiento que no se ajusta a los requisitos.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.1.7. Transmisión	Inspección visual	a) Pernos de sujeción flojos o ausentes. Pernos de sujeción flojos o ausentes de tal forma que se pone gravemente en peligro la seguridad vial.		X	X
		b) Desgaste excesivo de los cojinetes de los ejes de la transmisión. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X
		c) Desgaste excesivo de las juntas universales o cadenas/correas de transmisión. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X
		d) Juntas flexibles deterioradas. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X
		e) Eje dañado o doblado.		X	
		f) Alojamiento del cojinete roto o flojo. Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.		X	X
		g) Guardapolvo muy deteriorado. Sin guardapolvo o guardapolvo roto.	X	X	
		h) Modificación no reglamentaria de la línea motriz.		X	
6.1.8. Anclajes del motor	Inspección visual	Anclajes deteriorados, grave y evidentemente dañados. Anclajes flojos o rotos.		X	X
6.1.9. Rendimiento del motor (X) ²	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Unidad de control modificada afectando a la seguridad o al medio ambiente.		X	
		b) Modificación del motor afectando a la seguridad o al medio ambiente.			X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.2. Cabina y carrocería					
6.2.1. Estado	Inspección visual	a) Panel o componente flojo o dañado, que podría causar lesiones. Puede desprenderse.		X	X
		b) Montante flojo en la carrocería. Estabilidad alterada.		X	X
		c) Entrada de humos del motor o del escape. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
		d) Modificación peligrosa ³ . Separación insuficiente entre elementos rotatorios o móviles y la vía pública.		X	X
6.2.2. Fijación	Inspección visual	a) Carrocería o cabina mal sujeta. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Carrocería/cabina claramente mal centrada en el chasis.		X	
		c) Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/cabina al chasis o a elementos transversales y simetría. Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/cabina al chasis o a elementos transversales de tal forma que pone gravemente en peligro la seguridad vial.		X	X
		d) Corrosión excesiva de los puntos de sujeción en carrocerías integrales. Estabilidad alterada.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.2.3. Puertas y manillas	Inspección visual	a) Una puerta no se abre o no se cierra adecuadamente.		X	
		b) Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas correderas). Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas no correderas).		X	X
		c) Puerta, bisagras, manillas o montante, deteriorados. Puerta, bisagras, goznes, manillas o montante, ausentes o sueltos.	X	X	
6.2.4. Suelo	Inspección visual	Suelo flojo o muy deteriorado.		X	
		Estabilidad insuficiente.			X
6.2.5. Asiento del conductor	Inspección visual	a) Asiento con estructura defectuosa. Asiento suelto.		X	X
		b) El mecanismo de ajuste no funciona correctamente. Asiento móvil o no puede fijarse el respaldo.		X	X
6.2.6. Los demás asientos	Inspección visual	a) Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos auxiliares). Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos principales).	X	X	
		b) Asientos no montados de forma reglamentaria ¹ . Se supera el número de asientos permitido; su posición no cumple los requisitos.	X	X	
6.2.7. Controles de conducción	Inspección visual y funcionamiento	Algún mando necesario para la conducción segura del vehículo no funciona correctamente. Funcionamiento seguro afectado.		X	X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
6.2.8. Escalones de acceso a la cabina	Inspección visual	a) Peldaño o apoyo de pie inseguro. Estabilidad insuficiente.	X		
		b) Peldaño o apoyo en un estado que hace probables las lesiones a los usuarios.		X	
6.2.9. Otros equipos y accesorios interiores y exteriores	Inspección visual	a) Sujeción incorrecta de otros equipos o accesorios.		X	
		b) Otros equipos o accesorios no conformes con los requisitos ¹ . Los elementos montados pueden provocar lesiones; afecta a la seguridad del funcionamiento.	X		X
		c) Equipo hidráulico con fugas. Pérdidas cuantiosas de materiales peligrosos.	X		X
6.2.10. Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras	Inspección visual	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión. Pueden provocar lesiones; pueden desprenderse.	X		X
		b) Insuficiente separación de la rueda (antiproyección). Insuficiente separación de la rueda (guardabarros).	X		X
		c) No conformes con los requisitos ¹ . Cobertura insuficiente de la banda de rodamiento.	X		X
7. EQUIPOS DIVERSOS					
7.1. Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción					
7.1.1. Fijación de cinturones de seguridad/hebillas	Inspección visual	a) Punto de anclaje muy deteriorado. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Anclaje suelto.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
7.1.2. Estado de cinturones de seguridad/hebillas	Inspección visual y funcionamiento	a) Cinturón de seguridad obligatorio inexistente.		X	
		b) Cinturón de seguridad dañado. Corte o señales de deformación.	X		
		c) Cinturón de seguridad no conforme con los requisitos ¹ .		X	
		d) Hebilla de cinturón de seguridad dañada o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) Retractor de cinturón de seguridad dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
7.1.3. Limitador de carga de los cinturones de seguridad	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Limitador de carga claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.1.4. Pretensores de los cinturones de seguridad	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Pretensor claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.1.5. Airbag	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Airbags ausentes de manera evidente o no adecuados para el vehículo.		X	
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
		c) Airbag que claramente no funciona.		X	
7.1.6. Sistemas SRS	Inspección visual del indicador de anomalías (MIL) o utilización de la interfaz electrónica	a) El indicador de anomalías (MIL) del SRS indica algún fallo del sistema.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.2. Extintor (X) ²	Inspección visual	a) Falta.		X	
		b) No conformes con los requisitos ¹ . Si es obligatorio (por ejemplo taxis, autobuses, autocares, etc.).	X		X
7.3. Cerraduras y dispositivos anti-tirrobo	Inspección visual y funcionamiento	a) El dispositivo que impide la conducción del vehículo no funciona.	X		
		b) Defectuoso. Bloqueo o inmovilización imprevistos		X	X
7.4. Triángulo de señalización de peligro (cuando sea obligatorio) (X) ²	Inspección visual	a) No existe o está incompleto.	X		
		b) No conformes con los requisitos ¹ .	X		
7.5. Botiquín de urgencia (cuando sea obligatorio) (X) ²	Inspección visual	Ausente, incompleto o no conforme con los requisitos ¹ .	X		
7.6. Calzos de rueda (cuñas) (cuando sean obligatorios) (X) ²	Inspección visual	Faltan o están en mal estado, estabilidad o dimensión insuficientes.		X	
7.7. Dispositivo productor de señales acústicas	Inspección visual y funcionamiento	a) No funciona adecuadamente. No funciona.	X		
		b) Accionamiento inseguro.	X	X	
		c) No conformes con los requisitos ¹ . El sonido emitido podría confundirse con sirenas oficiales.	X		X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
7.8. Velocímetro	Inspección visual o comprobación de su funcionamiento durante la prueba en carretera o por medios electrónicos	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ . Falta (si es obligatorio).	X		
		b) Funcionamiento alterado. Totalmente inoperante.	X		
		c) Sin iluminación suficiente. Sin ninguna iluminación.	X		
7.9. Tacógrafo (si está montado/si es obligatorio)	Inspección visual	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ .		X	
		b) Inoperante.		X	
		c) Precintos defectuosos o inexistentes.		X	
		d) Placa de instalación inexistente, ilegible o caducada.		X	
		e) Manipulación evidente.		X	
		f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
7.10. Dispositivo limitador de velocidad (si está montado/si es obligatorio) (+ E)	Inspección visual y de su funcionamiento si el equipo está disponible	a) No instalado conforme a los requisitos ¹ .		X	
		b) Claramente inoperante.		X	
		c) Velocidad fijada incorrecta (si se comprueba).		X	
		d) Placa de calibrado inexistente, ilegible o pasada de fecha.		X	
		e) Placa inexistente o ilegible.		X	
		f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
7.11. Cuentakilómetros (si está disponible) (X) ²	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Claramente manipulado (fraude) para reducir o falsear el kilometraje registrado de un vehículo.		X	
		b) Claramente fuera de servicio.		X	
7.12. Control electrónico de estabilidad (ESC) si está montado/si es obligatorio (X) ²	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica	a) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
		b) Conexiones dañadas.		X	
		c) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
		d) Interruptor dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
		e) El indicador de anomalías (MIL) del ESC indica algún fallo del sistema.		X	
		f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
8. EMISIONES CONTAMINANTES					
8.1. Ruido					
8.1.1. Sistema de supresión del ruido (+ E)	Evaluación subjetiva (a menos que el inspector considere que el nivel de ruido puede estar en el límite, en cuyo caso se puede realizar una medición del ruido emitido por un vehículo en reposo empleando un sonómetro)	a) Niveles de ruido superiores a los permitidos en los requisitos ¹ .		X	
		b) Algún componente del sistema de supresión de ruido está flojo, dañado, incorrectamente instalado, ausente o claramente modificado de forma que afecta negativamente a los niveles de ruido. Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	X
8.2. Emisiones de gases de escape					
8.2.1. Emisiones de motor de encendido por chispa					
8.2.1.1. Equipo de control de las emisiones de gases de escape	Inspección visual	a) Equipo de control de emisiones montado por el fabricante ausente, modificado o claramente defectuoso.		X	
		b) Pérdidas que podrían afectar significativamente la medición de las emisiones.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
		c) El indicador de anomalías (MIL) no sigue la secuencia adecuada.		X	
8.2.1.2. Emisiones gaseosas (E)	<p>— Para los vehículos hasta las categorías Euro 5 y Euro V (7):</p> <p>Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos¹ o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.</p> <p>— Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI (8):</p> <p>Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos¹ o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos¹.</p> <p>Mediciones no aplicables a los motores de dos tiempos.</p> <p>Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.</p>	a) Las emisiones gaseosas superan los niveles específicos dados por el fabricante.		X	
		b) o, si no consta tal información, las emisiones de CO superan:		X	
		i) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,			
		— 4,5 %, o			
		— 3,5 %, según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos ¹ ;			
		ii) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones,			
— con el motor al ralentí, 0,5 %,					
— con el motor al ralentí acelerado 0,3 %, o					
— con el motor al ralentí, 0,3 % (7),					
— con el motor al ralentí acelerado 0,2 %, según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos ¹ .					
		c) Coeficiente lambda superior a $1 \pm 0,03$ o no conforme con la especificación del fabricante.		X	
		d) La lectura del DAB indica una falta de conformidad significativa.		X	
		e) La medición realizada por los sensores remotos indica una falta de conformidad significativa.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
8.2.2. Emisiones de motores de encendido por compresión					
8.2.2.1. Equipo de control de la emisión de gases de escape	Inspección visual	a) Ausencia o funcionamiento claramente defectuoso del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante.		X	
		b) Pérdidas que podrían afectar significativamente la medición de las emisiones.		X	
		c) El indicador de anomalías (MIL) no sigue la secuencia adecuada.		X	
		d) Reactivo insuficiente, en su caso.		X	
8.2.2.2. Opacidad Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito	<p>— a) – Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V ⁽⁹⁾:</p> <p>Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.</p> <p>— Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI ⁽⁸⁾:</p> <p>Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB según las recomendaciones del fabricante y otros requisitos ¹.</p>	<p>a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos ¹,</p> <p>la opacidad supera el nivel registrado en la placa del fabricante colocada en el vehículo.</p>		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	<p>Preacondicionamiento del vehículo:</p> <p>1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias;</p>	<p>b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos ¹ no permitan la utilización de valores de referencia,</p> <p>— en motores de aspiración natural: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— en motores de turbocompresión: 3,0 m⁻¹,</p> <p>o, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos ¹ o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos ¹,</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾,</p> <p>o</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹¹⁾.</p>		X	
	<p>2. Requisitos previos:</p> <p>i) El motor deberá estar completamente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter del motor medida por el nivel de radiación infrarroja que debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor.</p> <p>ii) El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o con un método equivalente.</p>			X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	<p>Procedimiento de ensayo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador. 2. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección. 3. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta inicialmente el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃, debe ser, de al menos, 2 segundos. 4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo. 	<p>c) Mediciones mediante sensores remotos muestran un incumplimiento importante.</p>		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
	<p>5. Para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden rechazar los vehículos que hayan dado medidas considerablemente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o después de los ciclos de purga. Igualmente para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden aprobar los vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga.</p> <p>Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.</p>				
8.4. Otros elementos relacionados con el medio ambiente					
8.4.1. Fugas de líquidos		<p>Cualquier fuga de líquido, distinto del agua, que pueda dañar el medio ambiente o plantear un riesgo de seguridad para otros usuarios de la vía pública.</p> <p>Goteo continuo que suponga un riesgo muy grave.</p>		X	X
9. PRUEBAS SUPLEMENTARIAS PARA LOS VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN PERSONAS, DE LAS CATEGORÍAS M ₂ , M ₃					
9.1. Puertas					
9.1.1. Puertas de entrada y salida	Inspección visual y funcionamiento	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
		b) Estado deteriorado.	X		
		Puede provocar lesiones.		X	
		c) Mando de emergencia defectuoso.		X	
		d) Mando a distancia de las puertas o los dispositivos de aviso defectuoso.		X	

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.1.2. Salidas de emergencia	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda)	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
		b) Rótulos de salidas de emergencia ilegibles. Rótulos de salidas de emergencia ausentes.	X		X
		c) Ausencia de martillo para romper vidrio.	X		
		d) Acceso bloqueado.		X	
9.2. Sistemas antivaho y antihielo (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	a) No funcionan correctamente. Afectan a la seguridad del funcionamiento del vehículo.	X		X
		b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
		c) Deshielo defectuoso (si es obligatorio).		X	
9.3. Sistemas de ventilación y calefacción (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	a) Funcionamiento defectuoso. Riesgo para la salud de las personas a bordo.	X		X
		b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros. Peligro para la salud de las personas a bordo.		X	X
9.4. Asientos					
9.4.1. Asientos de pasajeros (incluidos los asientos para acompañantes y los sistemas de retención infantil cuando corresponda)	Inspección visual	Los asientos plegables (si se permiten) no funcionan automáticamente. Bloquean la salida de emergencia.	X		X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.4.2. Asiento del conductor (requisitos adicionales)	Inspección visual	a) Dispositivos especiales defectuosos tales como protección antideslumbrante (parasol). Campo de visión impedido.	X		
		b) Protección para el conductor suelta. Puede provocar lesiones.	X	X	
9.5. Dispositivos de alumbrado interior y navegación (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	Dispositivo defectuoso. Totalmente inoperante.	X		X
9.6. Pasarelas, zonas de permanencia en pie	Inspección visual	a) Piso inseguro. Afecta a la estabilidad.		X	X
		b) Estribos y asideros defectuosos. Mal sujeto o inutilizable.	X	X	
9.7. Escalas y peldaños	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda)	a) Estado deteriorado. Estado dañado. Afecta a la estabilidad.	X		X
		b) Los peldaños retráctiles no funcionan correctamente.		X	
9.8. Sistema de comunicación con los pasajeros (X) ²	Inspección visual y funcionamiento	Sistema defectuoso. Totalmente inoperante.	X		X
9.9. Letreros (X) ²	Inspección visual	a) Letrero inexistente, erróneo o ilegible. Información falsa.	X		X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.10. Requisitos relativos al transporte de niños (X) ²					
9.10.1. Puertas	Inspección visual	Protección de puertas no conforme con los requisitos ¹ relativos a esta forma de transporte.		X	
9.10.2. Señalización y equipos especiales	Inspección visual	Señalización o equipos especiales inexistentes.	X		
9.11. Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida (X) ²					
9.11.1. Puertas, rampas y elevadores	Inspección visual y funcionamiento	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X		
		b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.	X		X
		c) Mando(s) defectuoso(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X		X
		d) Dispositivo(s) de aviso defectuoso(s). No funciona.	X		X
9.11.2. Sistema de retención de silla de ruedas	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible	a) Funcionamiento defectuoso. Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X		X
		b) Estado deteriorado. Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.	X		X
		c) Mando(s) defectuoso(s). Afecta a la seguridad del funcionamiento.	X		X

Elemento	Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
			Leve	Grave	Peligrosa
9.11.3. Señalización y equipos especiales	Inspección visual	Señalización o equipos especiales inexistentes.		X	

- (1) El porcentaje de la eficiencia de frenado se calcula dividiendo el esfuerzo total de frenado que se alcanza cuando se usa el freno por el peso del vehículo o, en el caso de un semirremolque, por la suma de las cargas del eje y se multiplica el resultado por 100.
- (2) Las categorías de vehículos que están excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva figuran en el cuadro a título orientativo.
- (3) 48 % para vehículos que no dispongan de ABS o sin homologación de tipo antes del 1 de octubre de 1991.
- (4) 45 % para vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha especificada en los requisitos (de ambas fechas, la que sea posterior).
- (5) 43 % para los semirremolques y remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o a partir de la fecha especificada en los requisitos, tomándose la fecha posterior.
- (6) 2,2 m/s² en el caso de los vehículos N₁, N₂ y N₃.
- (7) Homologados con arreglo a la Directiva 70/220/EEC, al Reglamento (CE) n° 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), a la Directiva 88/77/CEE y a la Directiva 2005/55/CE.
- (8) Homologados con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007, anexo I, cuadro 2 (Euro 6) y al Reglamento (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
- (9) Homologados con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, al Reglamento (CE) n° 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), a la Directiva 88/77/CEE y a la Directiva 2005/55/CE.
- (10) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila B del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE; fila B1, B2 o C del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE, o bien matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.
- (11) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n° 715/2007. Homologados con arreglo al Reglamento (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTAS EXPLICATIVAS:

- ¹ Los «requisitos» son los fijados por la homologación en la fecha en que esta se produjo, o en la primera matriculación o primera puesta en circulación, así como por las normas sobre instalaciones *a posteriori* o por la legislación nacional del país de matriculación. Estas causas de rechazo serán aplicables únicamente cuando se haya comprobado el cumplimiento de los requisitos.
- ² (X) Identifica aquellos elementos que están relacionados con el estado del vehículo y su aptitud para circular pero que no se consideran esenciales en una inspección técnica de vehículos.
- ³ Modificación peligrosa significa aquella modificación que afecta negativamente a la seguridad vial del vehículo o tiene un efecto desproporcionado o adverso en el medio ambiente.
- E Se requiere la utilización de equipos para inspeccionar este elemento.

ANEXO III

I. Principios aplicables a la sujeción de la carga

1. La sujeción de la carga soportará las siguientes fuerzas generadas por la aceleración/deceleración del vehículo:
 - en el sentido de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,8, y
 - en sentido lateral: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
 - en sentido contrario al de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
 - en general debe impedir la inclinación longitudinal o transversal de la carga.
2. Para el reparto de la carga se tendrán en cuenta las cargas máximas de eje autorizadas así como las cargas mínimas de eje necesarias dentro de los límites de la masa máxima autorizada del vehículo, en consonancia con la legislación sobre pesos y dimensiones de vehículos.
3. A la hora de sujetar la carga, se tendrán en cuenta los requisitos de resistencia de algunos componentes de los vehículos como los puntos de amarre frontales, laterales, traseros, teleros cuando se utilicen para tal fin.
4. Podrá utilizarse uno o varios de los siguientes métodos de retención para sujetar la carga:
 - enganche,
 - inmovilización (local/general),
 - amarre directo,
 - amarre superior.
5. Normas aplicables:

Norma	Asunto
— EN 12195-1	Cálculo de las fuerzas de amarre
— EN 12640	Puntos de amarre
— EN 12642	Resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos
— EN 12195-2	Cinchas de amarre de fibras sintéticas
— EN 12195-3	Cadenas de amarre
— EN 12195-4	Cables de acero de amarre
— ISO 1161, ISO 1496	Contenedor ISO
— EN 283	Cajas móviles
— EN 12641	Lonas
— EUMOS 40511	Postes – Teleros
— EUMOS 40509	Empaquetado para transporte

II. Inspección de la sujeción de la carga

1. Clasificación de las deficiencias

Las deficiencias se clasificarán en una de las categorías siguientes:

- Deficiencia leve: Se habla de deficiencia menor cuando la carga está sujeta correctamente pero cabría formular recomendaciones en materia de seguridad.
- Deficiencia grave: Se habla de deficiencia grave cuando la carga no ha sido sujeta suficientemente y cabe la posibilidad de un desplazamiento o vuelco significativo de la carga o de partes de la misma.
- Deficiencia peligrosa: Se habla de deficiencia peligrosa si se pone en peligro directo la seguridad del tráfico debido al riesgo de pérdida de la carga o de partes de la misma, por un peligro derivado directamente de la carga o por la puesta en peligro inmediata de personas.

Si se observan varias deficiencias, el transporte se clasificará en el grupo de deficiencias más alto. En caso de observarse varias deficiencias, dado que cabe esperar que el efecto combinado de las mismas las refuerce, el transporte se clasificará en el nivel de deficiencia superior.

2. Métodos de inspección

El método de inspección consiste en una evaluación visual de que se usa correctamente el número necesario de medidas adecuadas para sujetar la carga o la medida de las fuerzas de tensión, el cálculo de la eficiencia de la sujeción y la verificación de los certificados, en su caso.

3. Evaluación de las deficiencias

En el cuadro 1 se presentan las normas que pueden aplicarse durante una inspección de sujeción de la carga para determinar si el estado del transporte es aceptable.

La categoría de las deficiencias se determinará con arreglo a la clasificación que se establece en el punto 1 de este capítulo, caso por caso.

Los valores que aparecen en el siguiente cuadro se ofrecen a título indicativo como directrices para determinar la categoría de una deficiencia determinada en función de las circunstancias concretas, dependiendo en particular de la naturaleza de la carga y de la discreción del inspector.

Para el transporte incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 95/50/CE del Consejo ⁽¹⁾, se pueden aplicar requisitos más específicos.

Cuadro 1

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
A	El empaquetado para transporte no permite una sujeción adecuada de la carga	A discreción del inspector		
B	Una o más unidades de la carga no están colocadas correctamente	A discreción del inspector		
C	El vehículo no es adecuado para la carga que se transporta (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10)	A discreción del inspector		
D	Defectos manifiestos de la superestructura del vehículo (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10)	A discreción del inspector		
10	Idoneidad del vehículo			

⁽¹⁾ Directiva 95/50/CE del Consejo, de 6 de octubre de 1995, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera (DO L 249 de 17.10.1995, p. 35).

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
10.1	Pared frontal (si se utiliza para la sujeción de la carga)			
10.1.1	Parte oxidada o deformada		x	
	Parte fisurada que pone en peligro la integridad del compartimento de carga			x
10.1.2	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede)		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada			x
10.2.	Paredes laterales (si se utilizan para la sujeción de la carga)			
10.2.1.	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan			x
10.2.2.	Resistencia insuficiente del soporte (certificado o etiqueta si procede)		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada			x
10.2.3.	Mal estado de los paneles de las paredes laterales		x	
	Parte fisurada			x
10.3.	Pared posterior (si se utiliza para la sujeción de la carga)			
10.3.1.	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan			x
10.3.2.	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede)		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada			x
10.4.	Teleros (si se utilizan para la sujeción de la carga)			
10.4.1.	Parte oxidada o deformada, o amarre insuficiente al vehículo		x	
	Parte fisurada; amarre al vehículo inestable			x
10.4.2.	Mala resistencia o diseño		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada			x
10.5.	Puntos de amarre (si se utilizan para la sujeción de la carga)			
10.5.1.	Mal estado o diseño		x	
	No pueden soportar las fuerzas de amarre necesarias			x

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
10.5.2.	Número insuficiente Número insuficiente para soportar las fuerzas de amarre necesarias		x	x
10.6.	Estructuras especiales exigidas (si se utilizan para la sujeción de la carga)			
10.6.1.	Mal estado, dañado Parte fisurada; no apta para soportar la fuerza de retención		x	x
10.6.2.	No apta para la carga transportada Ausente		x	x
10.7.	Suelo (si se utiliza para la sujeción de la carga)			
10.7.1.	Mal estado, dañado Parte fisurada; No apto para soportar carga		x	x
10.7.2.	Límite de carga insuficiente No apto para soportar carga		x	x
20	Cierre, bloqueo y amarre directo			
20.1.	Amarre director de la carga (bloqueo)			
20.1.1	Demasiada distancia entre la carga y la parte frontal:			
20.1.1.1	Demasiada distancia con la pared frontal si se utiliza para la sujeción directa de la carga Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared		x	x
20.1.1.2.	Demasiada distancia con las paredes laterales si se utilizan para la sujeción directa de la carga Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared		x	x
20.1.1.3.	Demasiada distancia con la pared posterior si se utiliza para la sujeción directa de la carga Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared		x	x
20.1.2.	Dispositivos de sujeción, como raíles de amarre, vigas de bloqueo, tablillas y cuñas en las paredes frontal, laterales y posterior			
20.1.2.1.	Fijación al vehículo inadecuada Fijación insuficiente No aptos para soportar las fuerzas de retención, flojos	x	x	x

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
20.1.2.2.	Sujeción inadecuada	x		
	Sujeción insuficiente		x	
	Totalmente ineficaces			x
20.1.2.3.	Equipo de sujeción poco adaptado		x	
	Equipo de sujeción totalmente inadecuado			x
20.1.2.4.	Método escogido para la sujeción del embalaje: subóptimo		x	
	Método elegido totalmente inadecuado			x
20.1.3	Sujeción directa con redes y lonas			
20.1.3.1.	Estado de las redes y de las lonas (falta la etiqueta/están dañadas pero pueden servir)	x		
	Dispositivos de retención de la carga dañados		x	
	Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso			x
20.1.3.2.	Resistencia insuficiente de las redes y lonas		x	
	Capacidad inferior a dos tercios de las fuerzas de retención requeridas			x
20.1.3.3.	Fijación insuficiente de las redes y lonas		x	
	Fijación con una capacidad menor para soportar dos tercios de las fuerzas de retención requeridas			x
20.1.3.4.	Adecuación insuficiente de las redes y lonas para la sujeción de la carga		x	
	Totalmente inadecuadas			x
20.1.4.	Separación y relleno de las unidades de carga o de los espacios libres			
20.1.4.1.	Inadecuación de la unidad de separación y relleno		x	
	Separación o espacios libres demasiado amplios			x
20.1.5.	Amarre directo (horizontal, transversal, diagonal, con bucles o resortes)			
20.1.5.1.	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida			x
20.2.	Sujeción por fricción			
20.2.1.	Alcance de las fuerzas de sujeción requeridas			

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
20.2.1.1.	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida		x	x
20.3.	Dispositivos de retención de la carga utilizados			
20.3.1	Inadecuación de los dispositivos de retención de la carga Dispositivo totalmente inadecuado		x	x
20.3.2.	Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque)/está dañada pero el dispositivo funciona adecuadamente Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque)/está dañada y el dispositivo está muy deteriorado	x	x	
20.3.3.	Dispositivos de retención de la carga dañados Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso		x	x
20.3.4.	Tornos de amarre utilizados de forma incorrecta Tornos de amarre defectuosos		x	x
20.3.5.	Uso incorrecto de los dispositivos de retención de la carga (por ejemplo falta de protección de las aristas) Uso defectuoso de los dispositivos de retención de la carga (por ejemplo nudos)		x	x
20.3.6.	Fijación de los dispositivos de retención de la carga inadecuada Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida		x	x
20.4.	Equipo adicional (por ejemplo alfombras antideslizantes, protectores de aristas, ríeles)			
20.4.1.	Se emplea un equipo inadecuado Se emplea un equipo incorrecto o defectuoso Se emplea un equipo totalmente inadecuado	x	x	x
20.5.	Transporte de productos a granel, ligeros y sueltos			
20.5.1.	Productos a granel que vuelan al circular el vehículo y que pueden distraer a otros vehículos Supone un peligro para los demás vehículos		x	x
20.5.2.	Productos a granel mal sujetos Pérdida de la carga que supone un peligro para los demás vehículos		x	x

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
20.5.3.	Productos ligeros sin cubrir		x	
	Pérdida de la carga que supone un peligro para los demás vehículos			x
20.6.	Transporte de trozas			
20.6.1.	Pérdida parcial del producto transportado (troncos)			x
20.6.2.	Fuerzas de sujeción de la unidad de carga inadecuadas		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida			x
30	Carga totalmente suelta			x

ANEXO IV

(anverso)

MODELO DE INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA MÁS MINUCIOSA CON UNA LISTA DE LOS PUNTOS OBJETO DE CONTROL

1. Lugar de la inspección técnica en carretera
2. Fecha
3. Hora
4. Signo distintivo del país y número de matrícula del vehículo
5. Identificación del vehículo/número NIV
6. Categoría del vehículo
 - (a) N₂^(a) (3,5-12 toneladas)
 - (b) N₃^(a) (más de 12 toneladas)
 - (c) O₃^(a) (3,5-10 toneladas)
 - (d) O₄^(a) (más de 10 toneladas)
 - (e) M₂^(a) (> 9 plazas^(b), hasta 5 toneladas)
 - (f) M₃^(a) (> 9 plazas^(b), más de 5 toneladas)
 - (g) T5
 - (h) Otras categorías de vehículos
(especifíquese)
7. Lectura del cuentakilómetros en el momento de la inspección
8. Empresa que efectúa transporte
 - a) Nombre y dirección
 -
 - b) Número de la licencia comunitaria^(c) [Reglamentos (CE) nº 1072/2009 y nº 1073/2009]
9. Nombre del conductor

10. Elementos controlados

	Controlado ^(d)	Rechazado ^(e)
0) Identificación ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Dispositivos de frenado ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Dirección ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Visibilidad ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Chasis y elementos acoplados al chasis ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Emisiones contaminantes, incluidas las emisiones y el derrame de combustible o aceite ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Inspecciones adicionales para los vehículos de las categorías M ₂ y M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) Sujeción de la carga ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultados de la inspección:

Aprobado	<input type="checkbox"/>
Rechazado	<input type="checkbox"/>
Prohibición o restricción de la utilización del vehículo, que presenta deficiencias peligrosas	<input type="checkbox"/>

12. Varios/observaciones:

13. Autoridad/funcionario o inspector que ha efectuado la inspección

Firma:

Autoridad competente/funcionario o inspector

Conductor

.....

Notas:

- a) Categorías de vehículos con arreglo al artículo 2 de la Directiva 2014/47/UE.
- b) Número de asientos, incluido el del conductor (punto S.1 del certificado de matrícula).
- c) Si se dispone de ella.
- d) «Controlado» significa que se han inspeccionado al menos uno o varios elementos de los puntos recogidos en los anexos II o III de la Directiva 2014/47/UE, de este grupo y no se ha encontrado ninguna deficiencia o sólo alguna leve.
- e) Los elementos rechazados que presentan deficiencias graves o peligrosas se indican en el reverso.
- f) Métodos para inspeccionar y evaluar las deficiencias con arreglo a los anexos II o III de la Directiva 2014/47/UE.

(reverso)

0.	IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO	1.1.17.	Válvula sensora de carga	2.2.	Volante o manillar y columna	4.4.2.	Conmutación
0.1.	Placas de matrícula	1.1.18.	Ajustadores de tensión automáticos e indicadores	2.2.1.	Estado del volante	4.4.3.	Cumplimiento de los requisitos
0.2.	Número de serie o de identificación o del chasis del vehículo	1.1.19.	Sistema de deceleración (si está instalado o se exige)	2.2.2.	Columna y amortiguadores de dirección	4.4.4.	Cadencia de las pulsaciones
1.	DISPOSITIVOS DE FRENADO	1.1.20.	Funcionamiento automático de los frenos de remolque	2.3.	Holgura de la dirección	4.5.	Luces antiniebla delanteras y traseras
1.1.	Estado mecánico y funcionamiento	1.1.21.	Sistema completo de frenado	2.4.	Alineación de las ruedas	4.5.1.	Estado y funcionamiento
1.1.1.	Vástago del pedal de freno	1.1.22.	Conexiones para control	2.5.	Plato giratorio del eje del remolque	4.5.2.	Alineamiento
1.1.2.	Estado y carrera del pedal de dispositivo de frenado	1.1.23.	Freno de inercia	2.6.	Dirección asistida electrónica (EPS)	4.5.3.	Conmutación
1.1.3.	Bomba de vacío o compresor y depósitos	1.2.	Rendimiento y eficacia del freno de servicio	3.	VISIBILIDAD	4.5.4.	Cumplimiento de los requisitos
1.1.4.	Indicador de baja presión o manómetro	1.2.1.	Rendimiento	3.1.	Campo de visión	4.6.	Luz de marcha atrás
1.1.5.	Válvula de regulación del freno de mano	1.2.2.	Eficacia	3.2.	Estado de las superficies acristaladas	4.6.1.	Estado y funcionamiento
1.1.6.	Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento	1.3.	Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro)	3.3.	Retrovisores	4.6.2.	Cumplimiento de los requisitos
1.1.7.	Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores)	1.3.1.	Rendimiento	3.4.	Limpiaparabrisas	4.6.3.	Conmutación
1.1.8.	Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos)	1.3.2.	Eficacia	3.5.	Lavaparabrisas	4.7.	Iluminación de la placa trasera de matrícula
1.1.9.	Acumulador o depósito de presión	1.4.	Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento	3.6.	Sistema antivaho	4.7.1.	Estado y funcionamiento
1.1.10.	Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	1.4.1.	Rendimiento	4.	LUCES, DISPOSITIVOS REFLECTANTES Y EQUIPO ELÉCTRICO	4.7.2.	Cumplimiento de los requisitos
1.1.11.	Tubos rígidos de los frenos	1.4.2.	Eficacia	4.1.	Faros	4.8.	Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras
1.1.12.	Tubos flexibles de los frenos	1.5.	Rendimiento del sistema de deceleración	4.1.1.	Estado y funcionamiento	4.8.1.	Estado
1.1.13.	Guarniciones para frenos	1.6.	Sistema antibloqueo de frenos	4.1.2.	Alineamiento	4.8.2.	Cumplimiento de los requisitos
1.1.14.	Tambores y discos de los frenos	1.7.	Sistema de frenado electrónico (EBS)	4.1.3.	Conmutación	4.9.	Testigos obligatorios del equipo de iluminación
1.1.15.	Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	1.8.	Líquido de frenos	4.1.4.	Cumplimiento de los requisitos	4.9.1.	Estado y funcionamiento
1.1.16.	Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado)	2.	DIRECCIÓN	4.1.5.	Dispositivos niveladores	4.9.2.	Cumplimiento de los requisitos
		2.1.	Estado mecánico	4.1.6.	Dispositivo limpiafaros	4.10.	Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque
		2.1.1.	Estado del mecanismo de dirección	4.2.	Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de gálibo y luces de circulación diurna	4.11.	Cableado eléctrico
		2.1.2.	Fijación de la caja de dirección	4.2.1.	Estado y funcionamiento	4.12.	Lámparas y catadióptricos no obligatorios
		2.1.3.	Estado de la articulación del mecanismo de dirección	4.2.2.	Conmutación	4.13.	Batería(s)
		2.1.4.	Funcionamiento del mecanismo de la dirección	4.2.3.	Cumplimiento de los requisitos		
		2.1.5.	Dirección asistida	4.3.	Luces de freno		
				4.3.1.	Estado y funcionamiento		
				4.3.2.	Conmutación		
				4.3.3.	Cumplimiento de los requisitos		
				4.4.	Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro		
				4.4.1.	Estado y funcionamiento		

5.	EJES, RUEDAS, NEUMÁTICOS Y SUSPENSIÓN	6.1.7.	Transmisión	7.5.	Botiquín de urgencia	9.1.	Puertas
5.1.	Ejes	6.1.8.	Anclajes del motor	7.6.	Calzos de rueda (cuñas)	9.1.1.	Puertas de entrada y salida
5.1.1.	Ejes	6.1.9.	Rendimiento del motor	7.7.	Dispositivo productor de señales acústicas	9.1.2.	Salidas de emergencia
5.1.2.	Manguetas de eje	6.2.	Cabina y carrocería	7.8.	Velocímetro	9.2.	Sistemas antivaho y antihielo
5.1.3.	Cojinetes de las ruedas	6.2.1.	Estado	7.9.	Tacógrafo	9.3.	Sistemas de ventilación y calefacción
5.2.	Ruedas y neumáticos	6.2.2.	Fijación	7.10.	Dispositivo limitador de velocidad	9.4.	Asientos
5.2.1.	Cubo de rueda	6.2.3.	Puertas y manillas	7.11.	Cuentakilómetros	9.4.1.	Asientos de pasajeros
5.2.2.	Ruedas	6.2.4.	Suelo	7.12.	Control electrónico de estabilidad (ESC)	9.4.2.	Asiento del conductor
5.2.3.	Neumáticos	6.2.5.	Asiento del conductor	8.	EMISIONES CONTAMINANTES	9.5.	Dispositivos de alumbrado interior y navegación
5.3.	Sistema de suspensión	6.2.6.	Los demás asientos	8.1.	Sistema de supresión del ruido	9.6.	Pasarelas, zonas de permanencia en pie
5.3.1.	Muelles y estabilizadores	6.2.7.	Controles de conducción	8.2.	Emisiones de gases de escape	9.7.	Escalas y peldaños
5.3.2.	Amortiguadores	6.2.8.	Escalones de acceso a la cabina	8.2.1.	Emisiones de motor de encendido por chispa	9.8.	Sistema de comunicación con los pasajeros
5.3.3.	Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión	6.2.9.	Otros equipos y accesorios interiores y exteriores	8.2.1.1.	Equipo de control de las emisiones de gases de escape	9.9.	Letreros
5.3.4.	Rótulas de suspensión	6.2.10.	Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras	8.2.1.2.	Emisiones gaseosas	9.10.	Requisitos relativos al transporte de niños
5.3.5.	Suspensión neumática	7.	EQUIPOS DIVERSOS	8.2.2.	Emisiones de motores de encendido por compresión	9.10.1.	Puertas
6.	CHASIS Y ELEMENTOS ACOPLADOS AL CHASIS	7.1.	Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción	8.2.2.1.	Equipo de control de las emisiones de gases de escape	9.10.2.	Señalización y equipos especiales
6.1.	Chasis o bastidor y elementos acoplados	7.1.1.	Fijación de cinturones de seguridad/hebillas	8.2.2.2.	Opacidad	9.11.	Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida
6.1.1.	Estado general	7.1.2.	Estado de cinturones de seguridad/hebillas	8.4.	Otros elementos relacionados con el medio ambiente	9.11.1.	Puertas, rampas y elevadores
6.1.2.	Tubos de escape y silenciadores	7.1.3.	Limitador de carga de los cinturones de seguridad	8.4.1.	Fugas de líquidos	9.11.2.	Sistema de retención de silla de ruedas
6.1.3.	Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción)	7.1.4.	Pretensores de los cinturones de seguridad	9.	PRUEBAS SUPLEMENTARIAS PARA LOS VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN PERSONAS, DE LAS CATEGORÍAS M₂, M₃	9.11.3.	Señalización y equipos especiales
6.1.4.	Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera	7.1.5.	Airbag				
6.1.5.	Soporte de la rueda de repuesto	7.1.6.	Sistemas SRS				
6.1.6.	Dispositivo de acoplamiento y equipo de tracción	7.2.	Extintor				
		7.3.	Cerraduras y dispositivos antirrobo				
		7.4.	Triángulo de señalización de peligro				

ANEXO V

MODELO ARMONIZADO PARA LOS INFORMES A LA COMISIÓN

El modelo armonizado se redactará en formato informático y se remitirá por medios electrónicos mediante programas ofimáticos estándar.

Cada Estado miembro entregará:

- un cuadro de síntesis único, y
- para cada país de matriculación de vehículos sometidos a una inspección más minuciosa, un cuadro pormenorizado, por separado, con información sobre las deficiencias controladas y detectadas para cada categoría de vehículo.

**Cuadro de síntesis
de todas las inspecciones (iniciales y más minuciosas)**

Estado miembro informante: por ejemplo Bélgica Período de notificación año [X] a año [X+1]

Categoría de los vehículos:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Bélgica																		
Bulgaria																		
República Checa																		
Dinamarca																		
Alemania																		
Estonia																		
Irlanda																		
Grecia																		
España																		
Francia																		
Croacia																		
Italia																		
Chipre																		

Categoría de los vehículos:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Letonia																		
Lituania																		
Luxemburgo																		
Hungría																		
Malta																		
Países Bajos																		
Austria																		
Polonia																		
Portugal																		
Rumanía																		
Eslovenia																		
Eslovaquia																		
Finlandia																		
Suecia																		
Reino Unido																		
Albania																		
Andorra																		

Categoría de los vehículos:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Armenia																		
Azerbaiyán																		
Bielorrusia																		
Bosnia y Herzegovina																		
Georgia																		
Kazajistán																		
Liechtenstein																		
Mónaco																		
Montenegro																		
Noruega																		
República de Moldavia																		
Federación de Rusia																		
San Marino																		
Serbia																		
Suiza																		
Tayikistán																		
Turquía																		

Categoría de los vehículos: País de matriculación	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (facultativo)		Total		
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	
Turkmenistán																			
Ucrania																			
Uzbekistán																			
Antigua República Yugoslava de Macedonia																			
Otros terceros países (especifíquese)																			

⁽¹⁾ Vehículos no conformes con deficiencias graves o peligrosas de acuerdo con el anexo IV.

Resultados de inspecciones más minuciosas

Estado miembro informante: por ejemplo Bélgica

Nombre del Estado miembro informante

País de matriculación: por ejemplo Bulgaria

PERÍODO: de: 01/año [x] a 12/año [x+1]

Nombre del país de matriculación de los vehículos

Categoría de los vehículos:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes

Pormenores del defecto

	Controlado	Rechazado																
(0) Identificación																		
(1) Dispositivos de frenado																		
(2) Dirección																		
(3) Visibilidad																		
(4) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico																		
(5) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión																		

Categoría de los vehículos:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes ⁽¹⁾	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Número total de rechazos																		

⁽¹⁾ Vehículos no conformes con deficiencias graves o peligrosas de acuerdo con el anexo V.

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES