

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,

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

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

Prevía 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, 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
