

La manipulación del cuentakilómetros en los vehículos de motor

Los cuentakilómetros, aparatos que registran la distancia recorrida por un vehículo, pueden manipularse con relativa facilidad de modo que muestren un kilometraje menor que el real. Este fraude de kilometraje, especialmente habitual en Europa en el comercio transfronterizo de automóviles de segunda mano, perjudica a los consumidores y va en menoscabo de la seguridad vial. Si bien la normativa en vigor en la Unión no combate todas las vertientes de este problema, sí hay buenas prácticas eficaces. El Parlamento va a votar un informe de propia iniciativa en el que pide a la Comisión Europea que actúe en este ámbito al objeto de reforzar la protección del consumidor y la seguridad vial.

Antecedentes

La manipulación de cuentakilómetros, además de no tener gran complicación técnica, conjuga un elevado lucro ilegal y una baja probabilidad de ser descubierto. Se calcula que el [fraude de kilometraje](#) se da en entre un 5 y un 12 % de las ventas nacionales de automóviles de segunda mano, entre el 30 y el 50 % en el caso de las ventas transfronterizas, lo que provoca unas pérdidas económicas anuales que oscilan entre [5 600 y 9 600 millones de euros](#). El volumen del mercado de automóviles de segunda mano de la Unión [duplica o triplica](#) el mercado de automóviles nuevos. Este fraude resulta perjudicial para los consumidores, que deben hacer frente a unos costes de mantenimiento y reparación más elevados, y menoscaba la seguridad vial, dado que el automóvil no se inspecciona cuando corresponde.

Actual marco legislativo de la Unión

La [Directiva](#) relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor, de 2014, será de aplicación a partir del 20 de mayo de 2018, con lo que los Estados miembros tendrán la obligación de recoger y consignar el kilometraje en todas las inspecciones técnicas periódicas y el fraude de kilometraje pasará a ser un hecho punible. [No obstante](#), habida cuenta de que esta manipulación apenas deja huella, puede resultar difícil establecer quién ha sido el autor. Por otra parte, en la Directiva se detalla que la primera inspección técnica periódica debe tener lugar a más tardar cuatro años después de la fecha de matriculación en el caso de los vehículos nuevos, con lo que hay tiempo suficiente para hacer retroceder el cuentakilómetros y existe el consiguiente riesgo de que los valores que consten en la inspección técnica periódica no sean los correctos, sin que tampoco se haya dispuesto mecanismo alguno de intercambio de datos a nivel de la Unión. De acuerdo con el [Reglamento sobre la homologación de tipo](#), de 2017, los fabricantes de automóviles tienen la obligación de producir nuevos tipos de vehículos más resistentes a las manipulaciones, pero no se plantean medidas para la comprobación de tal resistencia.

Buenas prácticas existentes

Entre las medidas complementarias que han implantado algunos de los Estados miembros, destacan por su gran efectividad el [Car-Pass](#) belga y el sistema neerlandés Nationale Autopas ([NAP](#)), con los que el fraude de kilometraje se ha reducido al [1 %](#) en los coches de segunda mano, o aún menos. En ambos casos se consigna el kilometraje no solo en la inspección técnica periódica, sino también en todo servicio prestado al vehículo, reparación o inspección, sin que se recaben datos personales, y se cuenta con el apoyo de campañas de sensibilización, un sólido marco jurídico y sanciones disuasorias. Además, ambos usan asimismo el sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción ([Eucaris](#)) para intercambiar las lecturas del cuentakilómetros en la compraventa de vehículos de segunda mano entre los dos países.

Iniciativa legislativa del Parlamento Europeo

El [25 de abril de 2018](#), la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) aprobó un [informe](#) de iniciativa legislativa (ponente: Ismail Ertug —S&D, Alemania—) en el que pedía a la Comisión una revisión del marco

EPRS La manipulación del cuentakilómetros en los vehículos de motor

jurídico de la Unión haciendo recomendaciones concretas en este sentido. En primer lugar, proteger los nuevos vehículos recurriendo a sistemas de equipos informáticos con carácter obligatorio y evaluar la eficacia de la protección. En segundo lugar, poner el registro obligatorio del kilometraje de los Estados miembros a disposición de la compraventa transfronteriza a través de las infraestructuras de intercambio de datos, como Eucaris, respetando al mismo tiempo la normativa de la Unión en materia de protección de datos. En tercer lugar, plantearse soluciones de mayor alcance a largo plazo mediante la tecnología de cadenas de bloques, las funciones de conectividad y la recogida de más información procedente de las visitas al taller y otros controles. Por último, tipificar el fraude de kilometraje como hecho punible con sanciones comparables y efectivas en toda la Unión.

Informe de iniciativa legislativa: [2017/2064\(INL\)](#); comisión competente para el fondo: TRAN; ponente: Ismail Ertug (S&D, Alemania).

