



Bruselas, 23.3.2020
COM(2020) 107 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la aplicación por parte de los Estados miembros de la 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

Período de referencia 2017-2018

Índice

1.	INTRODUCCIÓN	2
2.	DIRECTIVA 2000/30/CE	3
3.	DATOS COMUNICADOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS	4
4.	CONTENIDO DE LA INSPECCIÓN	6
5.	DATOS ESTADÍSTICOS.....	7
5.1.	Volúmenes de inspección.....	7
5.2.	Origen de los vehículos inspeccionados.....	8
5.3.	Volúmenes de suspensión	10
5.4.	Origen de los vehículos suspendidos	11
5.5.	Vehículos suspendidos por categoría de vehículo y por Estado miembro de matriculación	14
5.6.	Tipos de deficiencias notificadas por Estado miembro.....	15
6.	TIPOS DE SANCIONES	17
7.	RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES	17
7.1.	Inspecciones	18
7.2.	Suspensiones.....	18
7.3.	Deficiencias	19

1. INTRODUCCIÓN

En interés de la seguridad vial, la protección del medio ambiente y una competencia equitativa, la legislación europea establece una serie de medidas para garantizar que los vehículos industriales que circulan por las carreteras europeas estén en buen estado técnico. Algunas de estas medidas son:

- normas de acceso a la profesión, que exigen de los transportistas una capacidad financiera suficiente para garantizar el correcto mantenimiento de los vehículos [Reglamento (CE) n.º 1072/2009]¹;
- inspecciones técnicas periódicas de vehículos efectuadas en los Estados miembros para los vehículos matriculados en su territorio, con una frecuencia mínima establecida a nivel europeo (Directiva 2009/40/CE²);
- inspecciones técnicas en carretera (el objeto del presente informe) que permitan garantizar que los vehículos industriales solo se utilicen si se encuentran en un estado de mantenimiento de máxima conformidad con la normativa técnica (Directiva 2000/30/CE³).

Con arreglo a lo previsto en la Directiva 2000/30/CE, los vehículos industriales que circulan por los Estados miembros deben someterse a inspecciones técnicas en carretera, es decir, inspecciones técnicas cuyo objetivo es mejorar la seguridad vial y proteger el medio ambiente. En el artículo 6 se establece que, cada dos años, los Estados miembros deben comunicar a la Comisión los datos que hayan recogido durante los dos años anteriores sobre los siguientes aspectos:

- el número de vehículos industriales inspeccionados, clasificados en siete categorías de vehículos y desglosados por país de matriculación;
- los puntos examinados con arreglo a la Directiva; y
- las deficiencias observadas.

Una vez recogidos estos datos, la Directiva 2000/30/CE también establece que la Comisión debe presentar un informe al Consejo sobre la aplicación de la Directiva, tomando como base los datos enviados por los Estados miembros, acompañado de un resumen de los resultados obtenidos. Este es el objeto del presente informe. En la Directiva 2000/30/CE también se establece que la Comisión debe enviar al Parlamento Europeo la información recibida de los Estados miembros con arreglo a lo previsto en su artículo 6.

La Directiva 2000/30/CE incluye una lista de nueve materias que se evaluarán en el marco de las inspecciones técnicas en carretera. En la sección 4 se facilita más información al respecto. Si en el transcurso de una inspección se constata que un vehículo industrial representa un riesgo grave para sus ocupantes o para los demás usuarios de la carretera, podrá suspenderse la utilización de dicho vehículo hasta que se hayan rectificado las deficiencias peligrosas

¹ Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (versión refundida) (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

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 (versión refundida) (DO L 141 de 6.6.2009, p. 12).

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).

detectadas. Una vez llevada a cabo la inspección de un vehículo, todas las deficiencias identificadas deben documentarse en el informe de inspección que se facilitará al conductor.

En 2014, el Parlamento Europeo y el Consejo revisaron las normas y los procedimientos aplicables a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos industriales. El 3 de abril de 2014 se adoptó la Directiva 2014/47/UE⁴ (en lo sucesivo, la «Directiva 2014/47/UE»). Entró en vigor el 20 de mayo de 2018. La Directiva 2014/47/UE introdujo, entre otros elementos, dos tipos de inspecciones (inspección inicial e inspecciones más minuciosas⁵) y el requisito de que el número total de inspecciones iniciales en carretera por año natural realizadas en la UE deberá corresponder como mínimo al 5 % del número total de este tipo de vehículos matriculados en los Estados miembros. Para lograr este objetivo, cada Estado miembro debe esforzarse por realizar un número adecuado de inspecciones en carretera que sea proporcional al número total de este tipo de vehículos matriculados en su territorio. El plazo para la primera obligación de notificación en la que se evaluará este objetivo concluirá el 31 de marzo de 2021 para el período 2019-2020.

2. DIRECTIVA 2000/30/CE

De conformidad con la Directiva 2009/40/CE, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques, los vehículos utilizados con fines industriales deben inspeccionarse anualmente. Sin embargo, ya que se considera que las inspecciones anuales no son suficientes para garantizar que dichos vehículos se mantengan en condiciones adecuadas para la circulación durante el tiempo transcurrido entre ellas, realizar también inspecciones técnicas en carretera como medida de garantía de cumplimiento es una medida de seguridad vial necesaria.

Una inspección técnica en carretera es un examen sin previo aviso de un vehículo industrial que circule dentro del territorio de un Estado miembro. La inspección es realizada principalmente en la vía pública por las autoridades o por cualquier otro organismo que actúe bajo su supervisión.

Todas las inspecciones técnicas en carretera deben llevarse a cabo sin discriminación por razón de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo. Además, deben realizarse de tal forma que los costes y los retrasos para los conductores y las empresas sean mínimos.

Se debe adoptar un enfoque específico para la selección de los vehículos industriales sometidos a inspecciones técnicas en carretera, concediendo especial importancia a identificar los vehículos que presenten un mayor riesgo de mantenimiento deficiente⁶.

Normalmente las inspecciones en carretera se llevan a cabo por etapas. En primer lugar se realiza un examen visual del estado de mantenimiento del vehículo parado, junto con un

⁴ 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 (DO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁵ Las inspecciones iniciales consisten en una verificación de la documentación y una inspección ocular del estado técnico del vehículo, mientras que las inspecciones más minuciosas (realizadas, si fuera necesario, tras una inspección inicial) se llevarán a cabo o bien utilizando una unidad móvil de inspección o una instalación de inspección en carretera designada, o bien en un centro de inspección.

⁶ La Directiva 2014/47/UE prevé la introducción de un sistema de clasificación de riesgos obligatorio para todos los Estados miembros a partir del 20 de mayo de 2019. Las empresas que obtengan resultados insatisfactorios en los controles en carretera, en lo relativo al número y la gravedad de las deficiencias identificadas tanto durante las inspecciones técnicas como durante las inspecciones de seguridad de la carga, recibirán una clasificación de riesgo superior. Las autoridades competentes de los Estados miembros utilizarán esa información para realizar controles más frecuentes de las empresas con una clasificación de riesgo más alta.

control de la posible documentación sobre una inspección en carretera (de haberse realizado) y una inspección técnica del vehículo que se hayan realizado recientemente. También puede realizarse una inspección minuciosa con el fin de identificar deficiencias, bien sobre el terreno o bien en un centro de pruebas próximo, basada en los puntos de control enumerados en la Directiva 2000/30/CE. En el caso de que se lleve a cabo una inspección minuciosa, el resultado debe documentarse en un informe de inspección técnica en carretera conforme al modelo establecido en la Directiva. Este informe servirá de base para la información que los Estados miembros deben comunicar a la Comisión Europea.

Si se observa que un vehículo industrial con deficiencias peligrosas supone un riesgo importante para la seguridad vial, puede suspenderse su utilización hasta que se hayan subsanado dichas deficiencias. Además, deberá informarse al Estado miembro de matriculación correspondiente de los vehículos extranjeros con deficiencias graves a fin de permitir un seguimiento adecuado.

La Directiva 2000/30/CE modificada⁷, que expiró el 19 de mayo de 2018, establece las condiciones para la realización de inspecciones técnicas en carretera a vehículos industriales que circulan en el territorio de la UE. A través de la Directiva 2010/47/UE se modificaron las categorías de vehículos y la lista de puntos de inspección del anexo I a partir del 1 de enero de 2012.

Antes de introducirse estas modificaciones, en el informe de inspección en carretera (anexo I) los vehículos se dividían en categorías; por ejemplo, la categoría «tren de carretera» incluía todos los vehículos de motor destinados al transporte de mercancías con una masa máxima superior a 3,5 toneladas (categorías N2 y N3) acoplados a un remolque (categorías O3 y O4). Asimismo, los vehículos de la categoría N2 tenían que figurar en el apartado «vehículo comercial ligero», los vehículos de la categoría N3 en el apartado «camión» y los vehículos de las categorías O3 y O4 dentro de los apartados «remolque» y «semirremolque».

Sin embargo, una de las modificaciones introducidas por la Directiva 2010/47/UE fue la incorporación de un método de clasificación de los vehículos distinto basado en la designación de su categoría con arreglo a la legislación en materia de homologación. Por lo tanto, un vehículo que antes pudiera estar incluido en varias categorías actualmente tan solo puede figurar en una. Es más, el vehículo tractor y el remolque deben figurar por separado. Habida cuenta de que el vehículo tractor y el remolque pueden estar matriculados en diferentes Estados miembros, estas clasificaciones revisadas facilitan información más precisa, y al mismo tiempo mejoran la situación para los Estados miembros en los casos en que es necesario notificar a otro Estado miembro la identificación de deficiencias graves en un vehículo matriculado en dicho Estado miembro.

3. DATOS COMUNICADOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS

Este es el séptimo informe sobre la aplicación de la Directiva 2000/30/CE en los Estados miembros y abarca los años naturales 2017-2018. Cabe señalar que, aunque la Directiva 2000/30/CE fue derogada por la Directiva 2014/47/UE el 20 de mayo de 2018, el primer informe basado en la Directiva 2014/47/UE solamente cubrirá los años 2019-2020. Esto significa que, en ausencia de medidas transitorias según lo previsto en la Directiva 2014/47/UE, se animó a los Estados miembros a presentar su informe de conformidad con los

⁷ Directiva 2010/47/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE (DO L 173 de 8.7.2010, p. 33).

requisitos de la Directiva 2000/30/CE también para el período comprendido entre el 20 de mayo y el 31 de diciembre de 2018, con el fin de lograr el objetivo de la Directiva 2000/30/CE y la Directiva 2014/47/UE, que no ha cambiado, a pesar de que las inspecciones llevadas a cabo y los datos recabados ya se basaban en la Directiva 2014/47/UE. Este vacío legal generó importantes problemas prácticos para los Estados miembros y en algunos casos dio lugar a informes erróneos, por lo que debe actuarse con cautela a la hora de extraer conclusiones. El plazo para que los Estados miembros presentaran a la Comisión los datos correspondientes a este período de notificación concluyó el 31 de marzo de 2019.

Con el objetivo de facilitar la obligación de informar, y de conformidad con la práctica anterior, la Comisión envió una carta informativa a los Estados miembros a mediados de febrero de 2019. Esta carta iba acompañada de una plantilla (diseñada conjuntamente por la Comisión y expertos de los Estados miembros) y se alentó a los Estados miembros a utilizarla para la presentación electrónica de datos, es decir, para simplificar el tratamiento de los datos una vez recibida toda la información. En marzo de 2019 se envió un recordatorio para avisar a los Estados miembros de que la fecha límite para presentar los datos se estaba aproximando. En mayo de 2019 se envió un tercer recordatorio a los Estados miembros que no habían enviado sus informes al concluir el plazo. A continuación se produjeron intercambios específicos entre la Comisión y Estados miembros concretos. Todos los Estados miembros utilizaron la plantilla para la presentación electrónica de los datos, lo que se recibió con satisfacción porque simplificó su cotejo.

Sin embargo, no todos los Estados miembros respetaron el plazo para la presentación de los datos. Estonia, Grecia, Chipre, Letonia, Lituania, los Países Bajos, Austria, Polonia, Portugal y Suecia comunicaron los datos a tiempo, es decir, antes de la fecha límite de 31 de marzo de 2019. Otros Estados miembros lo hicieron con un ligero retraso (Bulgaria, Dinamarca, Alemania, Irlanda, Luxemburgo, Eslovenia y el Reino Unido), mientras que otros (España, Francia, Hungría, Malta y Finlandia) no presentaron los datos hasta septiembre de 2019. Durante este período no se inició ningún procedimiento de infracción contra Estados miembros por la no presentación de los datos ante la Comisión.

Diecisiete Estados miembros (Bulgaria, Chequia, Dinamarca, Alemania, Estonia, Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Hungría, los Países Bajos, Austria, Polonia, Rumanía, Eslovenia, Finlandia y Suecia) presentaron datos sobre vehículos matriculados fuera de la UE clasificados por país de matriculación. Bélgica, Italia y el Reino Unido notificaron el número total de inspecciones de vehículos matriculados fuera de la UE sin especificar los Estados miembros a los que correspondían. Debido a que Eslovaquia no facilitó estadísticas detalladas sobre los vehículos de países no pertenecientes a la UE en un formato apto, no fue posible tener en cuenta los datos presentados.

Grecia, España y Francia no presentaron información sobre terceros países ni sobre Croacia, pero Grecia confirmó que no inspeccionó vehículos de estas zonas geográficas. Chipre no facilitó información sobre otros Estados miembros y confirmó que únicamente se inspeccionaban vehículos matriculados en su territorio. Malta tampoco facilitó datos de terceros países, y confirmó que no se realizaban inspecciones de este tipo. Además, Malta y Austria facilitaron información sobre la categoría T5, obligación recogida en la Directiva 2014/47/UE.

Por último, doce Estados miembros (Bulgaria, Chequia, Dinamarca, Francia, Malta, Austria, los Países Bajos, Portugal, Rumanía, Eslovenia, Eslovaquia y el Reino Unido) facilitaron información adicional sobre los códigos de deficiencia de los puntos inspeccionados (por

ejemplo, 1: dispositivos de frenado; 1.1.8.: acoplamiento de los frenos de remolque). Esta nueva información se introdujo a través de la Directiva 2010/47/UE, mediante la que se modificó el anexo I de la Directiva 2000/30/CE a partir del 1 de enero de 2012, si bien no es obligatorio facilitar este nivel de detalle adicional.

Una vez realizado el análisis inicial de los informes nacionales, la Comisión contactó con varios Estados miembros para que ofrecieran posibles aclaraciones sobre los resultados inusuales o los cambios producidos en comparación con el período anterior. Según las explicaciones presentadas por los Estados miembros, existen una serie de factores que repercutieron negativamente en el número y la calidad de las inspecciones técnicas en carretera llevadas a cabo. Estos factores fueron, entre otros, la recogida de datos con arreglo a la Directiva 2014/47/UE, la reorganización o descentralización de las competencias y restricciones financieras que dieron lugar a escasez de personal, a una cantidad de inspecciones limitada y a un acceso limitado al equipo pertinente. Los intercambios con los Estados miembros también pusieron de relieve la existencia de diferencias significativas a la hora de entender y llevar a cabo la recogida de datos y la notificación, lo que también podría contribuir a las diferencias detectadas. Estas diferencias podrían reducirse a partir del 20 de mayo de 2018, habida cuenta de que la Directiva 2014/47/UE traerá consigo una mayor armonización de los métodos de ensayo, la evaluación de las deficiencias, el uso de equipos de ensayo y los requisitos de presentación de informes. El primer informe basado en la Directiva 2014/47/UE abarcará el período 2019-2020, y los Estados miembros deberán presentar sus informes nacionales a más tardar el 31 de marzo de 2021.

4. CONTENIDO DE LA INSPECCIÓN

Como mínimo se deben presentar a la Comisión datos sobre las materias de inspección recogidas en el punto 10 del modelo de informe que figura en el anexo I de la Directiva 2000/30/CE. Estas materias son:

- identificación;
- dispositivos de frenado;
- dirección;
- visibilidad;
- equipo de iluminación y sistema eléctrico;
- ejes, ruedas, neumáticos, suspensión;
- chasis y accesorios del chasis;
- equipos diversos, incluido tacógrafo y dispositivo de limitación de velocidad;
- ruidos ambientales, incluidas emisiones y derrame de combustible o aceite.

Para facilitar el registro de las deficiencias identificadas por los inspectores respecto de estas materias, el informe de inspección debe incluir en su reverso una lista completa de los puntos objeto de control. Los inspectores deben marcar en el informe (utilizando los códigos previamente establecidos) todas las materias respecto de las cuales se hayan identificado deficiencias y facilitar una copia de dicho informe al conductor del vehículo una vez concluida la inspección.

Si el inspector considera que las deficiencias detectadas podrían representar un riesgo para la seguridad que justifique, en particular en el caso de los dispositivos de frenado, la realización de controles adicionales, podrá ordenar el traslado del vehículo a una instalación de inspección técnica designada para un examen más detallado.

Además, si en el transcurso de una inspección se constata que un vehículo industrial representa un riesgo grave para sus ocupantes o para los demás usuarios de la carretera, podrá suspenderse la utilización de dicho vehículo hasta que se hayan rectificado las deficiencias peligrosas detectadas.

5. DATOS ESTADÍSTICOS

5.1. Volúmenes de inspección

En comparación con el período de notificación 2015-2016, en el período de notificación 2017-2018 se inspeccionaron **1 048 863 vehículos menos**, lo que representa una **reducción del 20,9 %**.

Cabe señalar que en el período 2015-2016 ya se habían llevado a cabo **534 473 inspecciones menos** que en 2013-2014. Mientras que en 2011-2012 se inspeccionaron **6 016 947** vehículos, en 2017-2018 solo se inspeccionaron **3 980 900**, lo que significa que el número de controles realizados se redujo en una tercera parte entre 2011 y 2018. Si la reducción del número de controles fuera acompañada de un aumento de la tasa de suspensiones que indicara la existencia de un sistema selectivo avanzado, la disminución de los controles no sería alarmante, pero las cifras señalan que este no es necesariamente el caso.

Cuadro 1: Volúmenes de inspección. Comparación entre 2015-2016 y 2017-2018

Estado miembro informante	Vehículos inspeccionados en el período 2015-2016	Vehículos inspeccionados en el período 2017-2018	Diferencia entre los períodos 2015-2016 y 2017-2018	Diferencia porcentual entre los períodos 2015-2016 y 2017-2018
Austria	42 438	39 754	-2 684	-6,3 %
Bélgica	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bulgaria	250 516	153 748	-96 768	-38,6 %
Croacia	39 204	22 169	-17 035	-43,5 %
Chipre	6 214	5 984	-230	-3,7 %
Chequia	88 389	96 261	7 872	8,9 %
Dinamarca	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Estonia	2 768	2 281	-487	-17,6 %
Finlandia	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Francia	996 892	612 476	-384 416	-38,6 %
Alemania	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0 %
Grecia	5 395	360	-5 035	-93,3 %

Hungría	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Irlanda	29 840	27 501	-2 339	-4,5 %
Italia	5 514	5 446	-68	-1,2 %
Letonia	8 652	8 804	152	1,8 %
Lituania	70 586	50 238	-20 348	-28,8 %
Luxemburgo	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	-9,2 %
Países Bajos	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Polonia	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portugal	1 522	962	-560	-36,8 %
Rumanía	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Eslovaquia	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Eslovenia	4 945	5 402	457	9,2 %
España	654 392	345 620	-308 772	-47,2 %
Suecia	45 417	44 711	-706	-1,6 %
Reino Unido	265 535	260 026	-5 509	-2,1 %
Totales	5 029 763	3 980 900	-1 048 863	-20,9 %

Dieciséis Estados miembros llevaron a cabo menos inspecciones durante el período 2017-2018 que durante el período 2015-2016.

Las reducciones porcentuales fueron de entre el 1,2 % en el caso de Italia y el 93,3 % en el caso de Grecia. Otros Estados miembros que registraron una reducción significativa fueron España (47,2 %), Croacia (43,5 %), Bulgaria (38,6 %), Francia (38,6 %) y Portugal (36,8 %). En cuanto a los motivos de las reducciones, a excepción de Suecia, que explicó que ha aplicado un enfoque basado en los riesgos con arreglo a la Directiva 2014/47/UE, los Estados miembros explicaron que son el resultado combinado de unos recursos limitados, una reorganización, cambios en la legislación nacional y la aplicación de las normas.

Por otra parte, doce Estados miembros registraron aumentos del número de inspecciones llevadas a cabo en el período 2017-2018. Los aumentos porcentuales fueron de entre el 1,8 % en el caso de Letonia y el 48,6 % en Rumanía, el 63,8 % en los Países Bajos y el 429,4 % en Luxemburgo.

5.2. Origen de los vehículos inspeccionados

En el cuadro 2 se presenta de manera general el origen de los vehículos inspeccionados por los Estados miembros. Tal y como se ha señalado previamente, Chipre fue el único Estado que no presentó datos sobre controles de vehículos de otros países, es decir, matriculados tanto en otro Estado miembro como fuera de la UE. Veintisiete Estados miembros facilitaron datos sobre controles realizados a vehículos matriculados en otro Estado miembro, y veinte Estados miembros también realizaron controles de vehículos matriculados fuera de la UE que circulaban dentro de su territorio.

De los datos presentados en el cuadro 2 cabe destacar que el 57,7 % de las inspecciones llevadas a cabo en el período 2017-2018 correspondieron a vehículos matriculados en el Estado miembro donde se realizó la inspección, el 34,1 % a vehículos matriculados en otro Estado miembro y solo el 8,2 % a vehículos matriculados fuera de la UE.

Solamente el 14,4 % de las inspecciones llevadas a cabo en Luxemburgo correspondieron a vehículos matriculados en dicho Estado, mientras que el 80,1 % correspondieron a vehículos de otro Estado miembro. Por otra parte, el 49,4 % y el 63,4 % de los vehículos inspeccionados por las autoridades polacas y búlgaras, respectivamente, estaban matriculados en dichos Estados miembros, si bien llevaron a cabo un mayor porcentaje de inspecciones de vehículos matriculados fuera de la UE que de otros Estados miembros. Estas estadísticas probablemente se deben a la ubicación geográfica de estos Estados miembros, que presentan un elevado volumen de tránsito de vehículos.

Cuadro 2: Origen de los vehículos inspeccionados

Estado miembro informante	Matriculados en el Estado miembro de inspección	Matriculados en otro Estado miembro	Matriculados fuera de la UE	Total	% de vehículos del Estado miembro de inspección
Austria	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Bélgica	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bulgaria	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Croacia	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Chipre	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Chequia	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Dinamarca	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Estonia	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Finlandia	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Francia	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Alemania	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Grecia	204	156	0	360	56,7 %
Hungría	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Irlanda	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Italia	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Letonia	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Lituania	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Luxemburgo	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Países Bajos	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Polonia	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portugal	935	27	0	962	97,2 %
Rumanía	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Eslovaquia	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %

Eslovenia	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
España	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Suecia	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Reino Unido	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Totales	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Suiza	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Totales	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3. Volúmenes de suspensión

En comparación con el período 2015-2016, en el período de notificación 2017-2018 se suspendieron 99 617 **vehículos menos**, lo que representa una **reducción del 24,7 %**. En el cuadro 3 se desglosan los datos por Estado miembro. Considerando que paralelamente el número de vehículos controlados también se redujo un 20,9 % en comparación con 2015-2016, esto podría indicar la ausencia de mejoras en el método de selección de vehículos para su inspección.

Cuadro 3: Suspensiones. Comparación entre 2015-2016 y 2017-2018

Estado miembro informante	Vehículos suspendidos en el período 2015-2016	Vehículos suspendidos en el período 2017-2018	Diferencia entre los períodos 2015-2016 y 2017-2018	Diferencia porcentual entre los períodos 2015-2016 y 2017-2018
Austria	24 194	25 180	986	4,1 %
Bélgica	691	1 015	324	46,9 %
Bulgaria	1 646	1 720	74	4,5 %
Croacia	2 548	1 675	-873	-34,3 %
Chipre	1 232	1 012	-220	-17,9 %
Chequia	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Dinamarca	1 192	1 292	100	8,4 %
Estonia	2 636	2 067	-569	-21,6 %
Finlandia	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Francia	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Alemania	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Grecia	71	12	-59	-83,1 %
Hungría	8 388	8 830	442	5,3 %
Irlanda	1 909	1 420	930	189,8 %
Italia	2 923	2 864	-59	-2,0 %
Letonia	61	833	772	1 265,6 %
Lituania	311	1 371	1 060	340,8 %
Luxemburgo	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	-502	-13,7 %

Países Bajos	172	1 004	832	483,7 %
Polonia	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
Portugal	776	8	-768	-99,0 %
Rumanía	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Eslovaquia	5 955	4 575	-1 380	-23,2 %
Eslovenia	109	154	45	41,3 %
España	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Suecia	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
Reino Unido	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
Totales	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %

Catorce Estados miembros registraron un aumento del número de suspensiones en el período de notificación 2017-2018, en comparación con 2015-2016. Los aumentos porcentuales fueron de entre el 4,1 % en el caso de Austria y aproximadamente el 3,203 % en el caso de Finlandia, probablemente debido a la adopción de un enfoque más basado en los riesgos. Otros Estados miembros que registraron aumentos considerables fueron Chequia (1 932,0 %), Letonia (1 265,6 %), los Países Bajos (483,7 %) y Lituania (340,8 %).

Al comparar estos aumentos con el cambio correspondiente en los volúmenes de inspección de los Estados miembros pertinentes, a excepción de Lituania (que registró una reducción del 28,8 %), Finlandia, Chequia, Letonia y los Países Bajos registraron aumentos de los volúmenes de inspección del 43,7 %, el 8,9 %, el 1,8 % y el 63,8 % respectivamente. Por lo tanto, los datos indican claramente que, como mínimo, Lituania ha modificado su política de inspección al introducir un enfoque basado en los riesgos que ha conllevado un aumento del número de suspensiones emitidas.

Por otra parte, catorce Estados miembros registraron una reducción del número de suspensiones emitidas de entre el 1,7 % en el caso de Alemania y el 99 % en el caso de Portugal, que solamente comunicó 8 suspensiones correspondientes al período de notificación actual, en comparación con 776 durante el período de notificación 2015-2016.

5.4. Origen de los vehículos suspendidos

En el cuadro 4 se resumen los datos presentados por los Estados miembros y se indica que el porcentaje de vehículos nacionales suspendidos varía desde el 0,9 % en Portugal, el 1,1 % en Bulgaria, el 1,3 % en Alemania y el 2,3 % en Eslovenia hasta más del 50,0 % en Austria, Estonia, Italia y Malta. El porcentaje de suspensiones de vehículos de la UE (excluido el Estado miembro informante) va desde el 1,4 % en Luxemburgo, el 1,8 % en Bulgaria y el 2,1 % en Polonia hasta más del 50,0 % en Austria y Estonia. Cabe señalar que Estonia tiene una tasa de suspensión superior al 90,0 % para los vehículos nacionales, lo que se debe a la metodología de recogida de datos, mientras que la tasa de suspensión media para los vehículos nacionales de todos los Estados miembros es del 8,1 %, lo que representa un ligero aumento respecto del 7,9 % registrado en el período de notificación 2015-2016.

En cuanto a las diferencias entre las tasas de suspensión de vehículos nacionales en comparación con las de vehículos matriculados en otro Estado miembro, seis Estados miembros (Bélgica, Alemania, Francia, Luxemburgo, Austria y el Reino Unido) presentaron

datos que sugieren que los vehículos matriculados en otro Estado miembro cumplen normas sobre inspecciones técnicas más estrictas, ya que se registró un mayor volumen de suspensiones de vehículos nacionales. Los Estados miembros para los que se registró una tasa de suspensión de vehículos nacionales que superó en más del 10 % la tasa correspondiente a la de vehículos matriculados en otro Estado miembro fueron Dinamarca (13,7 %), Estonia (23,9 %), Italia (39,2 %), Malta (36,2 %) y España (13,0 %). Por otra parte, el único Estado miembro en el que esta diferencia es de aproximadamente el 10 % es el Reino Unido (9,2 %).

La tasa de suspensión media para vehículos de la UE (excluidos los nacionales) en los veintiocho Estados miembros es del 7,6 %, lo que representa una reducción respecto del 9 % registrado en el período de notificación 2015-2016.

Chipre no realizó ninguna inspección de otros vehículos de la UE, probablemente debido a su ubicación geográfica dentro de la Unión. Portugal tampoco facilitó datos sobre vehículos no pertenecientes a la UE, por lo que la tasa de suspensión del 7,6 % podría no ser precisa, ya que no incluye datos de un Estado miembro.

Cuadro 4: Desglose de las suspensiones. Vehículos nacionales y de la UE

Estado miembro informante	Suspensiones de vehículos nacionales			Suspensiones de vehículos de la UE (Excluido el Estado miembro informante)		
	Número de vehículos nacionales inspeccionados	Número de vehículos nacionales suspendidos	Tasa de suspensión de vehículos nacionales (%)	Número de vehículos de la UE inspeccionados	Número de vehículos de la UE suspendidos	Tasa de suspensión de vehículos de la UE (%)
Austria	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Bélgica	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Bulgaria	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Croacia	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Chipre	5 984	1 012	16,9 %	0	0	No disponible
Chequia	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Dinamarca	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Estonia	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Finlandia	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Francia	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Alemania	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Grecia	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Hungría	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Irlanda	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Italia	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Letonia	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Lituania	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Luxemburgo	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %

Países Bajos	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Polonia	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portugal	935	8	0,9 %	27	0	No disponible
Rumanía	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Eslovaquia	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Eslovenia	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
España	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Suecia	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Reino Unido	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Totales	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %
Suiza	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Totales	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Tal y como se ha mencionado anteriormente, veinte Estados miembros también presentaron datos sobre las inspecciones de vehículos matriculados en países no pertenecientes a la UE. En el cuadro 5 se facilita información más detallada al respecto. Se verificaron 327 273 vehículos no pertenecientes a la UE, para los que se emitieron 16 813 suspensiones, es decir, **una tasa de suspensión del 5,1 %**, en comparación con una tasa del 8,1 % para los vehículos nacionales y del 7,6 % para los vehículos de la UE (excluidos los nacionales). Las tasas de suspensión correspondientes a los vehículos no pertenecientes a la UE en comparación con las de vehículos de la UE aumentaron en más del 10,0 % en Austria (10,7 %), Estonia (23,1 %) y Finlandia (15,1 %), mientras que en Italia se observó una reducción del 12,1 %.

Los datos presentados por los Estados miembros sobre el número de inspecciones de vehículos matriculados en países no pertenecientes a la UE siguen siendo insuficientes para sacar conclusiones significativas sobre el estado de los vehículos. Sin embargo, en comparación con el período de notificación 2015-2016, hubo nueve Estados miembros más que facilitaron datos sobre los vehículos no pertenecientes a la UE.

Cuadro 5: Desglose de las suspensiones. Vehículos de fuera de la UE

Estado miembro informante	Suspensiones (vehículos matriculados fuera de la UE)		
	Número de vehículos de fuera de la UE inspeccionados	Número de vehículos de fuera de la UE suspendidos	Tasa de suspensión de vehículos de fuera de la UE (%)
Austria	1 688	1 256	74,4 %
Bélgica	339	29	8,6 %
Bulgaria	41 497	346	0,8 %
Croacia	0	0	No disponible
Chipre	0	0	No disponible
Chequia	2 863	132	4,6 %
Dinamarca	49	11	22,4 %

Estonia	271	248	91,5 %
Finlandia	2 550	1 269	49,8 %
Francia	0	0	No disponible
Alemania	36 573	1 202	3,3 %
Grecia	0	0	No disponible
Hungría	2 642	45	1,7 %
Irlanda	9	1	11,1 %
Italia	12	1	8,3 %
Letonia	405	62	15,3 %
Lituania	6 020	93	1,5 %
Luxemburgo	78	0	0 %
Malta	0	0	No disponible
Países Bajos	180	37	20,6 %
Polonia	225 207	10 051	4,5 %
Portugal	0	0	No disponible
Rumanía	336	47	14,0 %
Eslovaquia	0	0	No disponible
Eslovenia	103	7	6,8 %
España	0	0	No disponible
Suecia	326	15	4,6 %
Reino Unido	6 125	1 961	31,6 %
Totales	327 273	16 813	5,1 %
Suiza	3 935	530	13,5 %
Totales	331 208	17 343	5,2 %

5.5. Vehículos suspendidos por categoría de vehículo y por Estado miembro de matriculación

En el anexo 1 se presentan de manera general las tasas de suspensión de vehículos por Estado miembro de matriculación. La tasa media de suspensión para todos los Estados miembros fue del 7,9 %, siendo la categoría N2 (vehículos de más de 3,5 toneladas) el tipo de vehículo más comúnmente suspendido, con una tasa de suspensión del 11,4 %.

Para los vehículos de la categoría general «Otros» se registró una tasa de suspensión del 9,4 %. Sin embargo, es probable que esta categoría incluya numerosos tipos de vehículos, como los vehículos agrícolas (categoría T), los remolques ligeros (categorías O1 y O2) y las furgonetas (categoría N1), cuya inspección se basa en medidas legislativas nacionales.

Sin embargo, desde el 20 de mayo de 2018 la Directiva 2014/47/UE prevé como obligatoria la inspección de los tractores de alta velocidad (con capacidad para superar los 40 km/h) en el caso de que se utilicen principalmente en vías públicas para el transporte de mercancías.

En lo relativo a los análisis, los datos muestran que los vehículos para los que más suspensiones se emitieron fueron los de Austria y Malta, con tasas de suspensión del 37,5 % y el 31,9 % respectivamente. Por otra parte, los vehículos de Alemania y Luxemburgo fueron los que menos se suspendieron, con tasas de suspensión del 1,7 % y el 2,6 % respectivamente.

Las diferencias entre estas tasas de suspensión podrían deberse a la aplicación de diferentes métodos de selección e inspección y a diferentes clasificaciones de las deficiencias entre los Estados miembros.

Alemania, el Reino Unido, Francia y Suecia inspeccionaron en su territorio, respectivamente, el 94,1 %, el 93,4 %, el 93 % y el 85,8 % del total de vehículos matriculados en el país. En Austria, Bulgaria, Finlandia, Croacia, Irlanda, Malta, Polonia, España y Chipre la cifra fue superior al 50 %. Según lo previsto, esto indica que en la mayoría de los casos los vehículos se inspeccionan durante viajes nacionales.

Sin embargo, hay algunas excepciones. Por ejemplo, las autoridades nacionales de Estonia, Italia, Luxemburgo, Portugal, Rumanía y Grecia inspeccionaron menos del 10 % de los vehículos totales matriculados en sus respectivos Estados miembros.

Además, en el anexo 2 se presenta información detallada sobre las suspensiones por categoría de vehículo y Estado miembro de inspección. Las mayores tasas de suspensión se registraron en Estonia (90,6 %), Austria (63,3 %), Italia (52,6 %) y Malta (50,3 %), mientras que las más bajas correspondieron a Portugal (0,8 %), Bulgaria (1,1 %), Luxemburgo (1,6 %) y Alemania (2,2 %). La tasa de suspensión media para todos los Estados miembros de la UE es del 7,6 %, cifra similar a la registrada en el período de notificación 2015-2016. Según lo previsto, los Estados miembros de inspección con las tasas de suspensión más elevadas son también los Estados miembros con las tasas de suspensión más elevadas para vehículos matriculados en su propio territorio (cuadro 4).

5.6. Tipos de deficiencias notificadas por Estado miembro

En el anexo 3 se recogen los porcentajes de las deficiencias detectadas en los vehículos respecto de las nueve materias de inspección durante los controles llevados a cabo por los Estados miembros en el período de notificación 2017-2018.

Durante este período de notificación, las deficiencias más frecuentes detectadas durante las inspecciones tenían que ver con el estado de los siguientes elementos:

- equipo de iluminación y sistema eléctrico (26,4 % del total de deficiencias registradas);
- ejes, ruedas, neumáticos, suspensión (16,5 %);
- dispositivos de frenado (15,1 %); y
- chasis y accesorios del chasis (12,3 %).

Los Estados miembros notificaron diferencias considerables en la frecuencia con que se detectan deficiencias respecto de las nueve materias de inspección. Por ejemplo, en España las deficiencias relativas a la materia de inspección «equipos diversos, incluido tacógrafo y dispositivo de limitación de velocidad» representaron el 64,9 % de las deficiencias totales notificadas durante el período de notificación, mientras que en el caso del Reino Unido las deficiencias relativas a esta materia solamente representaron el 0,8 % del total. Una vez más, lo más probable es que esto se deba a los diferentes métodos de ensayo empleados por los Estados miembros, tal vez en combinación con una política nacional destinada a hacer mayor

hincapié en una materia de inspección concreta durante el control. Sin embargo, cabe reconocer que, desde el 20 de mayo de 2018, la Directiva 2014/47/UE prevé una mayor armonización de los métodos de ensayo, la evaluación de las deficiencias y la utilización de equipos de ensayo.

Al comparar las cifras con las del período anterior, las reducciones más significativas corresponden a la materia de inspección «ejes, ruedas, neumáticos, suspensión», que pasó del 21,8 % en el anterior período de notificación al 16,5 % en el actual, y a la materia de inspección «equipos diversos, incluido tacógrafo y dispositivo de limitación de velocidad», que pasó del 15,5 % en el anterior período de notificación al 11,5 % en el actual. Sin embargo, las deficiencias relativas a la materia «equipo de iluminación y sistema eléctrico» siguen siendo las más comunes y han aumentado hasta el 26,4 % (incremento del 3,4 % en comparación con el 23 % registrado en el período de notificación anterior). En cuanto a las demás materias de inspección, los cambios observados respecto del anterior período de notificación no son de una magnitud que genere preocupación o que indique que los Estados miembros han realizado cambios de políticas considerables.

En cuatro de las nueve materias de inspección («identificación», «visibilidad», «equipo de iluminación y sistema eléctrico» y «equipos diversos, incluido tacógrafo y dispositivo de limitación de velocidad»), las tasas son inferiores a las registradas en el período de notificación previo. La tasa correspondiente a la materia «dirección» se mantiene sin cambios en el 2,3 %. De hecho, en las materias en las que se registró un ligero aumento durante el anterior período de notificación («dispositivos de frenado», «equipo de iluminación y sistema eléctrico», «chasis y accesorios del chasis» y «ruidos ambientales, incluidas emisiones y derrame de combustible o aceite»), el aumento fue inferior al 5 %.

Además, las deficiencias más predominantes corresponden a la materia «equipo de iluminación y sistema eléctrico», ya que registró la tasa más elevada en doce Estados miembros, mientras que las deficiencias en las materias «identificación», «dirección» y «ruidos ambientales, incluidas emisiones y derrame de combustible o aceite» suelen ser inferiores al 10 % en la mayoría de los Estados miembros, a excepción de Francia, donde la tasa correspondiente a esta última categoría es del 25 %, lo que probablemente se debe a un enfoque más estricto respecto del rendimiento ambiental del vehículo. En cuanto a las deficiencias relativas a la materia «ruidos ambientales, incluidas emisiones y derrame de combustible o aceite» que, además de ser peligrosas para la seguridad vial, también tienen un impacto en el medio ambiente, tras un descenso en el período anterior del 0,8 % (del 4,1 % al 3,3 %), se ha registrado un aumento del 3,0 % (del 3,3 % al 6,3 %).

Por último, tal y como se indica en el cuadro 2, veinte Estados miembros llevaron a cabo inspecciones de vehículos matriculados fuera de la UE. Sin embargo, puesto que el número total de este tipo de inspecciones solo equivale a aproximadamente el 8 % del número total de inspecciones llevadas a cabo durante el período de notificación, no es posible extraer conclusiones sólidas sobre el estado en que se encuentran los vehículos.

No obstante, en aras de la exhaustividad, en el anexo 4 del presente informe se recoge más información al respecto, ya que se facilitan el número de vehículos inspeccionados por los Estados miembros, desglosados por país de matriculación, y la tasa de suspensión.

6. TIPOS DE SANCIONES

La Directiva 2000/30/CE no establece ningún régimen de sanciones para las infracciones detectadas. En su lugar, los Estados miembros deben imponer sanciones sin discriminación por razón de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo.

Tal y como se ha señalado anteriormente, cuando se constate que un vehículo industrial constituye un riesgo importante para sus ocupantes o para los demás usuarios de la carretera, la Directiva 2000/30/CE faculta a las autoridades o a los inspectores que efectúen la inspección a que suspendan la utilización del vehículo hasta que se hayan subsanado las deficiencias peligrosas detectadas.

Asimismo, las deficiencias peligrosas detectadas en un vehículo industrial perteneciente a un no residente, especialmente las que hayan dado lugar a la suspensión de su utilización, deben notificarse a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación.

Las autoridades competentes del Estado miembro en el que se haya detectado la deficiencia peligrosa pueden pedir a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación que adopten medidas adecuadas, como someter al vehículo a una inspección técnica adicional. Sin embargo, será el Estado miembro de matriculación quien adopte las medidas que considere oportunas, para lo que no se requiere ningún tipo de notificación.

En la práctica, la repercusión financiera para una empresa, asociada a la suspensión de un vehículo defectuoso peligroso, no consiste solo en la posible sanción impuesta por las autoridades del Estado miembro que lleve a cabo la inspección. Este proceso podría generar otros gastos, como el coste de remolcar el vehículo a unas instalaciones de inspección para realizar una inspección más minuciosa y el coste del propio control y de las reparaciones necesarias para rectificar las deficiencias. Además, también existe el coste indirecto para la empresa debido al posible incumplimiento de los plazos de entrega.

Por último, con arreglo a la Directiva 2014/47/UE, a partir del 20 de mayo de 2019 la información sobre el número y la gravedad de las deficiencias detectadas deberá añadirse al sistema de clasificación de riesgos previsto en la Directiva 2006/22/CE⁸. Los vehículos de empresas con un perfil de riesgo alto podrán ser seleccionados para ser sometidos a inspecciones en carretera con mayor frecuencia.

7. RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES

Tal y como se indica en el capítulo 3 del presente informe, las diferencias detectadas en los métodos de inspección, la recogida de datos y la notificación hacen que no sea posible extraer conclusiones trascendentales a partir de este informe, y los resultados deberían tratarse con cautela. Teniendo esto en cuenta, a continuación se presentan las principales conclusiones de los datos recogidos para el período de notificación 2017-2018.

7.1. Inspecciones

En comparación con 2015-2016, en el período de notificación 2017-2018 se inspeccionaron **1 048 863 vehículos menos**, lo que representa una **reducción del**

⁸ 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 del Consejo (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 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).

20,9 %. Según las explicaciones facilitadas por los Estados miembros, este es el resultado combinado de unos recursos reducidos, una reorganización, cambios en la legislación nacional y la aplicación de las normas.

Dieciséis Estados miembros llevaron a cabo menos inspecciones, con reducciones porcentuales de entre el 1,2 % en el caso de Italia y el 93,3 % en el caso de Grecia. Por otra parte, doce Estados miembros registraron un aumento del número de inspecciones llevadas a cabo, con incrementos porcentuales de entre el 1,8 % en el caso de Letonia y el 429,4 % en el caso de Luxemburgo.

El 57,7 % de las inspecciones llevadas a cabo durante el período de notificación correspondieron a vehículos matriculados en el Estado miembro en que se llevó a cabo la inspección, el 34,1 % a vehículos matriculados en otro Estado miembro y el 8,2 % a vehículos matriculados fuera de la UE.

La proporción de vehículos nacionales con respecto al número total de vehículos inspeccionados también varía considerablemente. En Austria, Bélgica, Francia, Luxemburgo y en menor medida en Polonia, donde la proporción de las inspecciones de vehículos nacionales se sitúa por debajo del 50 %, se deben redoblar esfuerzos para garantizar una proporción más equilibrada de inspecciones, en consonancia con las de los demás Estados miembros que presentan un tráfico de tránsito importante.

7.2. Suspensiones

En comparación con el período anterior, se suspendieron 99 617 **vehículos menos**, lo que representa una **reducción del 24,7 %**.

Catorce Estados miembros registraron un aumento del número de suspensiones emitidas, con incrementos de entre el 4,1 % en el caso de Austria y el 3,203 % en el caso de Finlandia. Por otra parte, catorce Estados miembros registraron una reducción del número de suspensiones emitidas, con disminuciones de entre el 1,7 % en el caso de Alemania y el 99,0 % en el caso de Portugal. A excepción de Chipre, Francia y Eslovaquia, las cifras relativas a las suspensiones aumentaron o disminuyeron, por lo general, de conformidad con los volúmenes de inspección, lo que indica que dichos Estados miembros están llevando a cabo un cambio de estrategia.

En cuanto al origen de los vehículos suspendidos, la tasa de suspensión general respecto de los vehículos nacionales fue del 8,1 %, del 7,6 % para los vehículos de la UE (excluidos los nacionales) y del 5,1 % para los vehículos matriculados fuera de la UE. Esto indica que las normas se están aplicando de manera universal a los vehículos de la UE, independientemente del país de origen de estos. Puede que el motivo por el que la tasa de suspensión con respecto a los vehículos no pertenecientes a la UE sea más baja se deba a que los operadores eligen utilizar sus vehículos más nuevos y en mejor estado de mantenimiento para los viajes que incluyen desplazamientos dentro de la UE. La reducción de la tasa de suspensión indica que el empleo de un enfoque más específico no está generalizado, si bien se espera que esta situación cambie con el cumplimiento efectivo de la Directiva 2014/47/UE, que exige a los Estados miembros que ajusten sus sistemas de inspección.

Por último, la tasa de suspensión media en el conjunto de los Estados miembros con respecto a los vehículos matriculados de la UE fue del 7,9 %. La categoría N2 (vehículos pesados de transporte de mercancías) fue el tipo de vehículos más suspendido, con una tasa del 11,4 %. Los vehículos matriculados en Suecia y Malta fueron objeto de un mayor número de suspensiones, con tasas del 37,5 % y el 31,9 % respectivamente. Por otra parte, los vehículos de Alemania y Luxemburgo fueron los que menos se suspendieron, con tasas de suspensión del 1,7 % y el 2,6 % respectivamente. La Comisión desconoce los motivos de estas diferencias entre las tasas de suspensión, por lo que se supone que se deben a la aplicación de diferentes métodos de inspección y catalogación de las deficiencias en los distintos Estados miembros.

7.3. Deficiencias

Los dos tipos de deficiencias más frecuentemente detectados en las inspecciones llevadas a cabo durante el período de notificación corresponden a las materias de inspección «equipo de iluminación y sistema eléctrico» y «ejes, ruedas, neumáticos, suspensión». Estas deficiencias representaron, respectivamente, el 26,4 % y el 16,5 % del total de deficiencias registradas. La materia de inspección «equipos diversos, incluido tacógrafo y dispositivo de limitación de velocidad» representó el 11,5 % de las deficiencias totales registradas en el conjunto de los Estados miembros, lo que supone un descenso en comparación con el 15,5 % en el período de notificación anterior. Cabe destacar que los controles relativos a «ruidos ambientales, incluidas emisiones y derrame de combustible o aceite» se han multiplicado casi por dos, desde el 3,3 % en el período de notificación 2015-2016 hasta el 6,3 % en el actual, lo que representa un avance positivo hacia la realización de más controles ambientales de los vehículos.

Sin embargo, siguen existiendo diferencias considerables entre las tasas de suspensión por materia de inspección entre los Estados miembros. Por ejemplo, en España las deficiencias relativas a la materia de inspección «equipos diversos, incluido tacógrafo y dispositivo de limitación de velocidad» representaron el 64,9 % de las deficiencias totales registradas durante el período de notificación, mientras que en el caso del Reino Unido las deficiencias relativas a esta materia solamente representaron el 0,8 % del total. Una vez más, lo más probable es que esto se deba al hecho de que los Estados miembros utilizan diferentes métodos de inspección. Sin embargo, se prevé que estas diferencias se reduzcan a partir del 20 de mayo de 2018, fecha de entrada en vigor de la Directiva 2014/47/UE, ya que esta prevé una mayor armonización de los métodos de ensayo, la evaluación de las deficiencias y la utilización de equipos de ensayo.