



Bruselas, 23.3.2020
COM(2020) 109 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 2015-2016

Índice

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	DIRECTIVA 2000/30/CE	4
3.	DATOS COMUNICADOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS	5
4.	CONTENIDO DE LA INSPECCIÓN	7
5.	DATOS ESTADÍSTICOS.....	7
5.1.	Volúmenes de inspección.....	7
5.2.	Origen de los vehículos inspeccionados.....	9
5.3.	Volúmenes de suspensión	10
5.4.	Origen de los vehículos suspendidos	12
5.5.	Vehículos suspendidos por categoría y por Estado miembro de matriculación.....	14
5.6.	Tipos de deficiencias notificadas por Estado miembro.....	15
6.	TIPOS DE SANCIÓN.....	16
7.	CONCLUSIONES	17
7.1.	Inspecciones	17
7.2.	Suspensiones	18
7.3.	Defectos.....	18

1. INTRODUCCIÓN

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, en interés de la seguridad vial, la protección del medio ambiente y una competencia equitativa. Se trata de las medidas siguientes:

- las normas de acceso a la profesión, que exigen de los transportistas una capacidad financiera suficiente para garantizar el mantenimiento correcto de los vehículos [Reglamento (CE) n.º 1072/2009¹];
- inspecciones técnicas periódicas de vehículos efectuadas en los Estados miembros con arreglo a una frecuencia mínima establecida a nivel europeo para los vehículos matriculados en su territorio (Directiva 2009/40/CE²);
- inspecciones técnicas en carretera, objeto del presente informe, que permitan garantizar que los vehículos industriales solo se puedan utilizar si se encuentran en un estado de mantenimiento de máxima conformidad con la normativa técnica (Directiva 2000/30/CE³).

En virtud de la Directiva 2000/30/CE, los vehículos industriales, incluidos los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques que circulen en el territorio de los Estados miembros, deben pasar inspecciones técnicas en carretera para mejorar la seguridad vial y proteger el medio ambiente.

El artículo 6 de dicha Directiva establece que, cada dos años, los Estados miembros deberán comunicar a la Comisión los datos que hayan recogido durante los dos años precedentes sobre:

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

Tras recoger estos datos, la Directiva 2000/30/CE también exige que la Comisión presente un informe al Consejo sobre la aplicación de la Directiva, basado en los datos recibidos de los Estados Miembros, junto con un resumen de los resultados obtenidos. Este es el objeto del presente informe. La Directiva 2000/30/CE también exige a la Comisión que transmita al Parlamento Europeo la información recibida de los Estados miembros con arreglo a su artículo 6.

La Directiva 2000/30/CE establece nueve materias diferentes (véase la sección 4 abajo) incluidas en el ámbito de aplicación de una inspección técnica en carretera. Durante una inspección, si resulta evidente que un vehículo industrial representa un riesgo importante para

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).

sus ocupantes o para los otros usuarios de la red vial, podrá suspenderse el uso de dicho vehículo hasta la reparación de los defectos peligrosos detectados. Tras la inspección de un vehículo, los defectos detectados deberán documentarse en un informe de inspección que se entregará al conductor.

En 2014, como parte del paquete sobre la inspección técnica de vehículos, el Parlamento Europeo y el Consejo revisaron las normas y los procedimientos para las inspecciones técnicas en carretera de vehículos industriales. El 3 de abril de 2014 se adoptó la Directiva 2014/47/UE⁴ (en lo sucesivo, «Directiva 2014/47/UE»). Se aplica desde el 20 de mayo de 2018. La Directiva 2014/47/UE introdujo, entre otras cosas, dos tipos de inspección, a saber, inspecciones iniciales y más minuciosas⁵, y el requisito de que, cada año, el número total de inspecciones técnicas en carretera iniciales en la Unión corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros. Para alcanzar este objetivo, cada Estado miembro procurará realizar un número adecuado de inspecciones en carretera, proporcional al número total de aquellos vehículos que estén matriculados en su territorio. A más tardar el 31 de marzo de 2021, deberá cumplirse la primera obligación de notificación en la que se examinará este objetivo en relación con 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 comerciales deben inspeccionarse anualmente. Sin embargo, puesto que la inspección anual se considera insuficiente para garantizar que estos vehículos cumplan la normativa técnica entre inspecciones técnicas sucesivas, llevar a cabo inspecciones técnicas en carretera como medida de control de cumplimiento es también una medida de seguridad vial necesaria.

Una inspección técnica en carretera supone un examen sin previo aviso de un vehículo industrial que circule dentro del territorio de un Estado miembro. La inspección se realiza principalmente en la vía pública por parte de las autoridades o de 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 de país de matriculación o puesta en circulación del vehículo industrial. Las actividades de inspección también deben realizarse de tal forma que los costes y los retrasos para los conductores y los operadores sean mínimos.

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

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 incluyen una comprobación de la documentación y una inspección ocular del estado técnico del vehículo; mientras que las inspecciones más minuciosas (tras una inspección inicial, en caso necesario) se llevarán a cabo utilizando una unidad móvil, una instalación de inspección en carretera designada o se realizarán en un centro de inspección.

⁶ La Directiva 2014/47/UE introdujo un sistema obligatorio de clasificación de riesgos en todos los Estados miembros a partir del 20 de mayo de 2019. Los malos resultados de las inspecciones en carretera en relación con el número y la gravedad de las deficiencias darán lugar a que las empresas obtengan una clasificación de riesgo más alto. En esos casos, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán utilizar esta información para controlar con más frecuencia a las empresas que presenten una clasificación de riesgo alto.

Normalmente las inspecciones en carretera se llevan a cabo por etapas. En primer lugar, se lleva a cabo un examen visual del estado de mantenimiento del vehículo parado junto con un control de la documentación sobre la inspección en carretera (si procede) y la inspección técnica del vehículo más recientes. También puede realizarse una inspección minuciosa, bien sobre el terreno bien en un centro de inspección cercano, basada en los puntos de control enumerados en la Directiva 2000/30/CE, con el fin de detectar deficiencias de mantenimiento. 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. Asimismo, los vehículos extranjeros con deficiencias graves deberán notificarse al Estado miembro de matriculación a fin de permitir un seguimiento adecuado.

La Directiva 2000/30/CE, en su versión modificada⁷, aplicable hasta el 19 de mayo de 2018, establecía una serie de condiciones para la realización de inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en el territorio de la UE. La Directiva 2010/47/UE modifica las categorías de vehículos y la lista de puntos objeto de control del anexo I a partir del 1 de enero de 2012.

Antes de introducir estas modificaciones, en el informe de inspección en carretera (anexo I) los vehículos estaban definidos por categorías: por ejemplo, tren de carretera, que 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). Al mismo tiempo, 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 las categorías O3 y O4 dentro de los apartados «remolque» y «semirremolque».

Sin embargo, una de las modificaciones de la Directiva 2010/47/UE introdujo un método distinto de clasificación de los vehículos que se basa en el uso 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 categoría de vehículo. Es más, el vehículo tractor y el remolque deben figurar por separado. Teniendo en cuenta que el vehículo tractor y el remolque pueden matricularse en distintos Estados miembros, estas clasificaciones revisadas ofrecen información más precisa, al tiempo que mejoran la situación de los Estados miembros cuando es necesario notificar a otro Estado miembro la detección de deficiencias graves en un vehículo matriculado en dicho Estado miembro.

3. DATOS COMUNICADOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS

Este es el sexto informe sobre la aplicación de la Directiva 2000/30/CE en los Estados miembros y abarca el período 2015-2016. La fecha límite para que los Estados miembros comunicaran sus datos a la Comisión sobre dicho período de referencia era el 31 de marzo de 2017.

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).

En sintonía con prácticas anteriores, y con el fin de facilitar la obligación de notificación, la Comisión envió una carta informativa a los Estados miembros a principios de enero de 2017. Dicha carta incluía un modelo (elaborado conjuntamente por expertos de la Comisión y de los Estados miembros) y se animó a los Estados miembros a que lo utilizaran para la presentación de sus informes.

A principios de marzo de 2017 se publicó un recordatorio en el que se informó a los Estados miembros de que la fecha límite para presentar sus declaraciones estaba cada vez más cerca. Todos los Estados miembros utilizaron el modelo para presentar sus datos por vía electrónica, lo que fue bien recibido porque simplificó la tarea de recopilación de datos.

Sin embargo, no todos los Estados miembros cumplieron el plazo de presentación de sus datos. Algunos (Bélgica, Chequia, Finlandia y Francia) se retrasaron ligeramente, mientras que otros (Malta y los Países Bajos) no presentaron sus datos hasta enero y marzo de 2018, respectivamente.

Once Estados miembros, a saber, Austria, Bulgaria, Croacia, Chequia, Alemania, Dinamarca, Estonia, Luxemburgo, los Países Bajos, Polonia y Rumanía también presentaron los datos sobre vehículos matriculados fuera de la UE, clasificados por país de matriculación; otros dos, a saber, Bélgica e Italia, facilitaron las cifras totales de los vehículos no pertenecientes a la UE inspeccionados.

Chipre solo facilitó datos sobre vehículos nacionales. En un primer momento, Irlanda hizo lo mismo, pero posteriormente presentó un conjunto de datos revisado que incluía detalles de los vehículos inspeccionados que se habían matriculado en otros Estados miembros.

Finalmente, trece Estados miembros, a saber, Austria, Bulgaria, Chequia, Dinamarca, Grecia, Francia, Irlanda, Malta, los Países Bajos, Portugal, Rumanía, Eslovaquia y el Reino Unido, proporcionaron también información adicional relativa a los códigos de defectos de los elementos inspeccionados [por ejemplo, (1) el equipo de frenado; 1.1.8. acoplamiento de los frenos de remolque]. Estos detalles fueron introducidos por la Directiva 2010/47/UE, que modificó el anexo I de la Directiva 2000/30/CE a partir del 1 de enero de 2012, aunque no es obligatorio entrar en tantos pormenores.

Tras el primer análisis de los informes nacionales, la Comisión se puso en contacto con varios Estados miembros para comprender los posibles motivos de los excelentes resultados o de los cambios con respecto al período anterior. Según las explicaciones facilitadas por los Estados miembros, una serie de circunstancias tuvieron un efecto negativo en la cantidad y la calidad de las inspecciones técnicas en carretera. Estas circunstancias eran, entre otras, la reorganización o la descentralización de competencias, lo que provocó una falta de inspecciones en determinados períodos, y las restricciones financieras, que dieron lugar a una escasez de personal, una cantidad limitada de inspecciones y un acceso limitado a los equipos. Los intercambios con los Estados miembros también pusieron de manifiesto que existen diferencias significativas a la hora de interpretar y llevar a cabo la recogida de los datos y los informes, lo que también puede contribuir a las diferencias. Estas diferencias pueden reducirse a partir del 20 de mayo de 2018, teniendo en cuenta que la Directiva 2014/47/UE introducirá una mayor armonización de los métodos de inspección, la valoración de las deficiencias, el uso de los equipos de inspección y los requisitos de notificación. 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, deberán transmitirse a la Comisión los datos correspondientes a las materias de inspección indicadas en el punto 10 del modelo de informe que figura en el anexo I de la Directiva 2000/30/CE. Son las siguientes:

- identificación;
- equipo de frenado;
- dirección;
- visibilidad;
- equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico;
- ejes, ruedas, neumáticos, suspensión;
- chasis y elementos acoplados al chasis;
- equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad;
- emisiones contaminantes, incluidas las emisiones y el derrame de combustible o aceite.

Para facilitar el registro de las deficiencias determinadas por los inspectores, el informe de inspección deberá ofrecer en su reverso una lista completa de puntos objeto de control. Los inspectores deben dejar constancia en el informe (utilizando los códigos predefinidos) de las áreas en las que hayan detectado deficiencias y entregar una copia de este informe al conductor del vehículo una vez que hayan terminado su inspección.

Si el inspector considera que cualquier deficiencia detectada puede constituir un riesgo para la seguridad que justifique, sobre todo en lo que se refiere al frenado, una inspección más precisa, el inspector podrá ordenar que se someta el vehículo a un examen más minucioso en un centro de inspección designado cercano.

Además, si resulta evidente que un vehículo industrial representa un riesgo importante para sus ocupantes o para los otros usuarios de la red de carreteras, podrá suspenderse el uso de dicho vehículo hasta la reparación de los defectos peligrosos detectados.

5. DATOS ESTADÍSTICOS

5.1. Volúmenes de inspección

En comparación con el período 2013-2014, en 2015-2016 se inspeccionaron 534 473 **vehículos menos**, lo que supone una **disminución del 9,6 %**. El cuadro 1, que figura a continuación, presenta un desglose por Estado miembro.

En 2011-2012 se inspeccionaron **8 145 984** vehículos, mientras que en el período 2013-2014 se realizaron **2 561 820 controles menos, es decir, 5 584 164**. En 2015-2016, puede observarse una disminución adicional del 10 % aproximadamente, ya que el número de inspecciones fue de **5 029 763**.

Cuadro 1: Volúmenes de inspección: Comparación entre 2013-2014 y 2015-2016

Estado miembro informante	Vehículos inspeccionados en el período 2013-2014	Vehículos inspeccionados en el período 2015-2016	Diferencia entre los períodos 2013-2014 y 2015-2016	Diferencia porcentual entre los períodos 2013-2014 y 2015-2016
Austria	48 884	42 438	- 6 446	- 13,2 %
Bélgica	18 073	9 693	- 8 380	- 46,4 %
Bulgaria	321 325	250 516	- 70 809	- 22,0 %
Croacia	39 608	39 204	- 404	- 1,0 %
Chipre	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Chequia	136 981	88 389	- 48 592	- 35,5 %
Dinamarca	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Estonia	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Finlandia	11 152	8 390	- 2 762	- 24,8 %
Francia	1 053 692	996 892	- 56 800	- 5,4 %
Alemania	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Grecia	16 816	5 395	- 11 421	- 67,9 %
Hungría	216 504	195 905	- 20 599	- 9,5 %
Irlanda	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Italia	15 147	5 514	- 9 633	- 63,6 %
Letonia	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Lituania	79 860	70 586	- 9 274	- 11,6 %
Luxemburgo	726	398	- 328	- 45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Países Bajos	8 860	6 709	- 2 151	- 24,3 %
Polonia	888 111	627 384	- 260 727	- 29,4 %
Portugal	631	1 522	891	141,2 %
Rumanía	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Eslovaquia	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Eslovenia	5 113	4 945	- 168	- 3,3 %
España	723 250	654 392	- 68 858	- 9,5 %
Suecia	53 527	45 417	- 8 110	- 15,2 %
Reino Unido	292 838	265 535	- 27 303	- 9,3 %
Totales	5 584 164	5 029 763	- 554 401	- 9,9 %

Dieciocho Estados miembros realizaron menos inspecciones durante el período 2015-2016 en comparación con el período 2013-2014. Las reducciones porcentuales oscilaron entre el 1 % en el caso de Croacia y el **68 % en el caso de Grecia**. Otros Estados miembros que registraron reducciones significativas fueron Italia (64 %), Bélgica (46 %), Luxemburgo (45 %) y Chequia (35 %). Según las explicaciones facilitadas por los Estados miembros, los motivos de dichas reducciones fueron las restricciones financieras y la escasez de recursos

humanos o la reorganización de las competencias. Además, los cambios en la legislación nacional y en los procedimientos administrativos internos también afectaron a las actividades de control del cumplimiento.

Por otra parte, diez Estados miembros registraron aumentos en el número de inspecciones realizadas durante el período 2015-2016. Los aumentos porcentuales oscilaron entre el 1,2 % en el caso de Alemania y el 122 % en el de Irlanda, el 141 % en el caso de Portugal y el 429 % en el de Chipre. Sin embargo, en el caso de Chipre, se reconoce que partía de un nivel de referencia bajo para el período de referencia 2013-2014. Por lo tanto, el incremento porcentual es relativo. En el caso de Irlanda, el aumento se debe a que las autoridades irlandesas aumentaron el número de inspectores que realizan inspecciones técnicas en carretera.

5.2. Origen de los vehículos inspeccionados

El cuadro 2 ofrece una visión general del origen de los vehículos inspeccionados por los Estados miembros. Como se ha mencionado anteriormente, solo Chipre no presentó ningún dato relativo a los controles de los vehículos «fuera del estado», es decir, matriculados en otro Estado miembro o fuera de la UE. Veintisiete Estados miembros notificaron datos sobre los controles efectuados en vehículos matriculados en otro Estado miembro y, de ellos, trece también llevaron a cabo controles en vehículos matriculados fuera de la UE.

Algunos datos clave de los mostrados en el cuadro 2 son que el 62 % de las inspecciones realizadas durante el período 2015-2016 se referían a vehículos nacionales, el 33 % a vehículos matriculados en otro Estado miembro y el 5 % a vehículos matriculados fuera de la UE.

También cabe destacar que, en Luxemburgo, solo el 15,8 % de las inspecciones se llevaron a cabo en vehículos nacionales; y, mientras que el 51 % de los vehículos inspeccionados por las autoridades polacas estaban matriculados en Polonia, estas realizaron el doble de inspecciones de vehículos matriculados fuera de la UE que de vehículos procedentes de otros Estados miembros. Presumiblemente, el origen de estas estadísticas tiene que ver con la ubicación geográfica de esos Estados miembros.

Cuadro 2: Origen de los vehículos inspeccionados

Estado miembro informante	Matriculados en ese Estado miembro	Matriculados en otro Estado miembro	Matriculados fuera de la UE	Total	% de vehículos del Estado miembro
Austria	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Bélgica	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgaria	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Croacia	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Chipre	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Chequia	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Dinamarca	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Estonia	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Finlandia	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Francia	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Alemania	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Grecia	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Hungría	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Irlanda	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Italia	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Letonia	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Lituania	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luxemburgo	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Países Bajos	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Polonia	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugal	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Rumanía	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Eslovaquia	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Eslovenia	4 048	897	0	4 945	81,9 %
España	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Suecia	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Reino Unido	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Totales	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Suiza	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Totales	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Volúmenes de suspensión

En 2015-2016 se suspendieron **60 112 vehículos más** en comparación con el período 2013-2014, lo que supone un **aumento del 17,5 %**. El cuadro 3 presenta un desglose por Estado miembro. Considerando que, al mismo tiempo, el número de vehículos inspeccionados disminuyó en un 9,6 % en comparación con 2013-2014, esto puede indicar un enfoque más

específico durante las inspecciones en carretera en la mayoría de los Estados miembros o, en algunos casos, el uso de un régimen de inspección más estricto.

Cuadro 3: Suspensiones: Comparación entre los períodos 2013-2014 y 2015-2016

Estado miembro informante	Vehículos suspendidos en el período 2013-2014	Vehículos suspendidos en el período 2015-2016	Diferencia entre los períodos 2013-2014 y 2015-2016	Diferencia porcentual entre los períodos 2013-2014 y 2015-2016
Austria	28 088	24 194	- 3 894	- 13,9 %
Bélgica	997	691	- 306	- 30,7 %
Bulgaria	5 798	1 646	- 4 152	- 71,6 %
Croacia	1 643	2 548	905	55,1 %
Chipre	1 719	1 232	- 487	- 28,3 %
Chequia	514	375	- 139	- 27,0 %
Dinamarca	532	1 192	660	124,1 %
Estonia	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Finlandia	5 840	163	- 5 677	- 97,2 %
Francia	2 714	103 720	101 006	3 721,7 %
Alemania	34 269	26 768	- 7 501	- 21,9 %
Grecia	252	71	- 181	- 71,8 %
Hungría	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Irlanda	779	1 909	1 130	145,1 %
Italia	6 090	2 923	- 3 167	- 52,0 %
Letonia	45	61	16	35,6 %
Lituania	931	311	- 620	- 66,6 %
Luxemburgo	31	12	- 19	- 61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Países Bajos	111	172	61	55,0 %
Polonia	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugal	11	776	765	6 954,5 %
Rumanía	357	3 035	2 678	850 %
Eslovaquia	6 123	5 955	- 168	- 2,7 %
Eslovenia	477	109	- 368	- 77,1 %
España	83 280	57 239	- 26 041	- 31,3 %
Suecia	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Reino Unido	80 283	72 886	- 7 397	- 9,2 %
Totales	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Doce Estados miembros registraron un aumento en el número de suspensiones durante el período de referencia 2015-2016 en comparación con el período 2013-2014. Los incrementos

porcentuales oscilaron entre el 3 % en el caso de Suecia y en torno al 6 955 % en el caso de Portugal, aunque Portugal partía de un nivel muy bajo, con tan solo once suspensiones en el período de referencia 2013-2014. Otros Estados miembros que registraron aumentos notables fueron Rumanía (850 %), Dinamarca (124 %) y Malta (90 %). El excepcional aumento del 3 722 % en Francia se debe al hecho de que, durante el período 2013-2014, Francia no facilitó datos sobre los remolques (categorías O3 y O4) y a que el informe de 2013-2014 no incluía a todas las autoridades implicadas en las actividades de inspección en carretera. Otros aumentos excepcionales pueden explicarse por los cambios en la legislación nacional, la recogida de datos y la metodología de elaboración de los informes.

Al comparar estos aumentos con los cambios correspondientes en los volúmenes de inspección de los Estados miembros en cuestión, a excepción de Francia (que registró un descenso del 3,6 %), se constata que Rumanía, Malta, Dinamarca y Portugal registraron aumentos del volumen de inspección del 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % y 141 %, respectivamente.

Por otra parte, dieciséis Estados miembros registraron descensos en el número de suspensiones, que van del 2,7 % en el caso de Eslovaquia a una reducción del 97,2 % en el caso de Finlandia, como consecuencia de errores en la metodología de notificación durante el período 2013-2014. Curiosamente, esta situación coincidió con un aumento del volumen de inspección del 15,7 % en el caso de Eslovaquia y una disminución del 24,8 % en el caso de Finlandia. Una vez más, esto indicaría un cambio en la política de inspección, además de una posible mejora en el estado de mantenimiento de los vehículos.

5.4. Origen de los vehículos suspendidos

El cuadro 4, que figura a continuación, resume los datos presentados por los Estados miembros e indica una oscilación en el porcentaje de vehículos nacionales suspendidos de menos del 1 % en Bulgaria, Chequia, Letonia y Lituania a más de un 50 % en Austria, Estonia, Italia, Malta, Portugal y Suecia. Estonia tiene un porcentaje de suspensiones superior al 90 % en el caso de vehículos nacionales como consecuencia de su metodología de recogida de datos, mientras que el porcentaje global de suspensiones de vehículos nacionales en todos los Estados miembros es del 7,9 %. Cabe señalar que, en el caso de Suecia, la revisión de los datos notificados reveló un error en la metodología de recogida y notificación de datos que ha persistido durante bastante tiempo, incluidos los períodos 2013-2014 y 2015-2016.

En cuanto a las diferencias entre los porcentajes de suspensión de vehículos nacionales y de vehículos extranjeros, seis Estados miembros presentaron datos que sugieren que los vehículos extranjeros cumplen unas normas de inspección técnica más estrictas, dado que los vehículos nacionales presentaron mayores porcentajes de suspensión. Los siguientes Estados miembros presentaron una diferencia superior al 10 % en los porcentajes de suspensión de vehículos extranjeros: Eslovaquia, Italia, Dinamarca, Rumanía, Malta y Portugal.

Por otra parte, en otros dos Estados miembros (Reino Unido e Irlanda), el porcentaje de suspensiones de vehículos extranjeros superaba al porcentaje relativo a los vehículos nacionales en más de un 10 %.

El porcentaje medio de suspensiones de vehículos de la UE (a excepción de los nacionales) en los veintiocho Estados miembros es del 9,0 %, lo que, una vez más, representa una ligera disminución con respecto al 10,4 % que se cita para el período de referencia 2013-2014.

Asimismo, dado que Chipre no facilitó datos sobre las inspecciones llevadas a cabo en vehículos extranjeros, no pudieron incluirse en el análisis. Durante el período de referencia 2013-2014 se dio una situación similar, presumiblemente debido a su posición geográfica.

Cuadro 4: Desglose de suspensiones: Nacionales frente a UE

Estado miembro informante	Vehículos matriculados en el Estado miembro informante			Vehículos matriculados en la UE (excepto el Estado miembro informante)		
	Número de vehículos inspeccionados	Número de suspensiones	% de suspensiones (%)	Número de vehículos inspeccionados	Número de suspensiones	% de suspensiones (%)
Austria	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Bélgica	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulgaria	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Croacia	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Chipre	6 214	1 232	19,8 %	0	0	No aplicable
Chequia	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Dinamarca	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Estonia	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Finlandia*	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %
Francia	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Alemania	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Grecia	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Hungría	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Irlanda	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Italia	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Letonia	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Lituania	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Luxemburgo	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Países Bajos	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Polonia	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugal	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Rumanía	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Eslovaquia	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Eslovenia	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
España	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Suecia*	38 336	1 671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
Reino Unido	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Totales	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Suiza	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Totales	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Como se ha mencionado anteriormente, trece Estados miembros presentaron también datos relativos a las inspecciones realizadas a vehículos matriculados en países no pertenecientes a la UE. En el cuadro 5, que figura a continuación, se ofrecen más detalles al respecto. Se inspeccionaron 264 231 vehículos no pertenecientes a la UE, lo que dio lugar a 8 392

suspensiones, es decir, un **porcentaje de suspensiones del 3,2 %**, frente al porcentaje del 7,9 % de vehículos nacionales y del 9,0 % de vehículos de la UE (excepto los nacionales). A excepción de Austria, Dinamarca, Estonia, Italia y Rumanía los porcentajes de suspensión de vehículos matriculados fuera de la UE suelen ser similares a los porcentajes de los vehículos matriculados en la UE. Estos Estados miembros notificaron reducciones porcentuales de suspensiones del 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % y 10,8 %, respectivamente, en favor de los vehículos matriculados en la UE.

Cuadro 5: Desglose de las suspensiones: Vehículos no pertenecientes a la UE

Estado miembro informante	Suspensiones (vehículos matriculados fuera de la UE)		
	Número de vehículos no pertenecientes a la UE inspeccionados	Número de vehículos no pertenecientes a la UE suspendidos	% de suspensiones de vehículos no pertenecientes a la UE (%)
Austria	1 578	997	63,2 %
Bélgica	266	18	6,8 %
Bulgaria	783	2	0,3 %
Croacia	9 964	592	5,9 %
Chipre	0	0	No aplicable
Chequia	2 070	5	0,2 %
Dinamarca	25	6	24,0 %
Estonia	95	92	96,8 %
Finlandia	0	0	No aplicable
Francia	0	0	No aplicable
Alemania	38 852	993	2,6 %
Grecia	0	0	No aplicable
Hungría	0	0	No aplicable
Irlanda	0	0	No aplicable
Italia	18	10	55,6 %
Letonia	0	0	No aplicable
Lituania	0	0	No aplicable
Luxemburgo	24	0	0,0 %
Malta	0	0	No aplicable
Países Bajos	252	4	1,6 %
Polonia	209 946	5 620	2,7 %
Portugal	0	0	No aplicable
Rumanía	358	53	14,8 %
Eslovaquia	0	0	No aplicable
Eslovenia	0	0	No aplicable
España	0	0	No aplicable
Suecia	0	0	No aplicable
Reino Unido	0	0	No aplicable
Totales	264 231	8 392	3,2 %
Suiza	44 305	2 095	4,7 %

Totales	308 536	10 488	3,4 %
----------------	----------------	---------------	--------------

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

El anexo 1 ofrece una visión general de los porcentajes de suspensión de vehículos por Estado miembro de matriculación. El porcentaje medio de suspensiones en todos los Estados miembros fue del 8,3 % para la categoría N3 (vehículos pesados para el transporte de mercancías), que constituye la categoría suspendida con mayor frecuencia, con un porcentaje de suspensión del 9,6 %.

Los vehículos no especificados pertenecientes a la categoría «Otros» presentaron un porcentaje de suspensión del 19,3 %. Sin embargo, esta categoría puede incluir muchos tipos de vehículos, por ejemplo, vehículos agrícolas (categoría T), remolques ligeros (categorías O1, O2) y furgonetas (categoría N1), cuya inspección se basa en medidas legislativas nacionales.

Sin embargo, a partir del 20 de mayo de 2018, la Directiva 2014/47/UE ha hecho que la inspección de los tractores de alta velocidad (capaces de superar los 40 km/h) sea obligatoria cuando se utilicen principalmente en vías públicas para el transporte de mercancías.

Las diferencias en los porcentajes de suspensión pueden explicarse por la aplicación de diferentes métodos de selección, inspección y recogida de datos y la distinta categorización de los defectos entre los Estados miembros.

En el anexo 2 figura la información por categoría de vehículo y Estado miembro de inspección.

5.6. Tipos de deficiencias notificadas por Estado miembro

El anexo 3 muestra las tasas de deficiencias encontradas en los vehículos en las nueve materias de inspección durante las inspecciones realizadas por los Estados miembros en el período de referencia 2015-2016.

Durante este período de referencia, las deficiencias más frecuentes detectadas durante las inspecciones se referían a la condición de mantenimiento de:

- el equipo de alumbrado y el sistema eléctrico (23,0 %; 20,9 % en el período anterior);
- los ejes, las ruedas, los neumáticos, la suspensión (21,8 %; 20,6 % en el período anterior);
- equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad (15,5 %; 17,4 % en el período anterior), y
- el equipo de frenado (13,9 %; 18,8 % en el período anterior).

En las nueve materias de inspección, los Estados miembros comunicaron diferencias considerables en cuanto a la frecuencia de detección de defectos. Por ejemplo, en España, los defectos en «equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad», representaron el 86 % de los defectos totales notificados durante el período de referencia, mientras que los defectos en esta materia solo representaron el 0,6 % del total en el Reino Unido. Una vez más, es muy probable que esto se deba a los diferentes métodos de inspección aplicados por los Estados miembros, tal vez acompañados de una política nacional

destinada a hacer mayor hincapié en un determinado ámbito de inspección durante la inspección. No obstante, debe reconocerse que, a partir del 20 de mayo de 2018, la Directiva 2014/47/UE introducirá una mayor armonización de los métodos de inspección, la valoración de las deficiencias y la utilización de los equipos de inspección.

Si se comparan estas cifras con las del período anterior, la disminución más significativa se produjo en la materia de inspección «equipo de frenado»: los defectos relacionados con el frenado representaron el 13,9 % del total registrado en todos los Estados miembros, lo que supone una reducción frente al 20,7 % del período de referencia anterior. Sin embargo, las deficiencias en materia de «equipo de alumbrado y sistema eléctrico» siguen siendo las más frecuentes, con un aumento del 23 % (con respecto al 20,4 % del anterior período de referencia). En cuanto a las demás materias de inspección, los cambios con respecto al período de referencia anterior no son de una magnitud que pueda ser motivo de preocupación o indicar que se hayan aplicado cambios políticos significativos en los Estados miembros.

En cinco de las nueve materias de inspección, a saber, «identificación», «equipo de frenado», «dirección», «visibilidad» y «emisiones contaminantes, incluidas las emisiones y el vertido de combustible o aceite», los porcentajes están disminuyendo. De hecho, los porcentajes en las materias que experimentaron un ligero aumento en el período de referencia anterior, a saber, «equipo de alumbrado y sistema eléctrico», «ejes, ruedas, neumáticos, suspensión», «chasis y elementos acoplados al chasis» y «equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad», se situaron por debajo del 5 %.

Además, los defectos relacionados con el «equipo de frenado» figuran con mayor frecuencia en las inspecciones llevadas a cabo por las autoridades del Reino Unido, Letonia y Luxemburgo, y representan el 33,6 %, el 33,5 % y el 29,6 % de los defectos totales, respectivamente. Por otra parte, Grecia no ha notificado ningún defecto en esta materia de inspección.

En cuanto a las deficiencias relativas a las «emisiones y fugas» que, además de constituir un peligro para la seguridad vial, también tienen un impacto en el medio ambiente; tras un aumento del 0,9 % en el período anterior (del 3,2 % al 4,1 %), se produjo una disminución del 0,4 % (del 4,1 % al 3,3 %), es decir, los defectos relacionados con las emisiones representaron el 3,3 % del total registrado durante el período.

Por último, como se indica en el cuadro 2, trece Estados miembros llevaron a cabo inspecciones de vehículos matriculados fuera de la UE. Sin embargo, dado que el número total de estas inspecciones equivale aproximadamente al 5 % del número total de inspecciones realizadas durante el período de referencia, no es posible extraer conclusiones definitivas en cuanto a su estado de mantenimiento.

No obstante, a fin de proporcionar información más completa, el anexo 4 del presente informe contiene más detalles, en la medida en que ofrece una visión general del número de vehículos inspeccionados por los Estados miembros por país de matriculación y el porcentaje de suspensión.

6. TIPOS DE SANCIÓN

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 la nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo.

Como se ha indicado anteriormente, cuando resulte evidente que un vehículo industrial constituye un riesgo importante para sus ocupantes o para los demás usuarios de la red vial, la Directiva 2000/30/CE faculta a las autoridades o a los inspectores que efectúen la inspección a que suspendan la utilización del vehículo en tanto que no se hayan subsanado las deficiencias peligrosas detectadas.

Asimismo, las deficiencias graves de un vehículo industrial perteneciente a un no residente, y 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 grave pueden pedir a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación que adopten medidas adecuadas, como, por ejemplo, la presentación del vehículo a una nueva inspección técnica. No obstante, corresponde al Estado miembro de matriculación llevar a cabo cualquier acción que considere apropiada, cuya notificación no es necesaria.

En la práctica, las repercusiones financieras para un operador, asociadas a la propiedad de un vehículo potencialmente peligroso que haya sido suspendido, no se limitan a la posible multa impuesta por las autoridades del Estado miembro que lleva a cabo la inspección. Puede haber más costes, como los costes del vehículo remolcado a un centro de inspección para llevar a cabo una inspección «más minuciosa», además del coste de esta y de las reparaciones necesarias para subsanar las deficiencias. Además, existe también el coste indirecto para el operador en caso de incumplir el programa.

Por último, de conformidad con la Directiva 2014/47/UE, a partir del 20 de mayo de 2019⁸ tendrá que añadirse la información relativa al número y la gravedad de las deficiencias al sistema de clasificación de riesgos establecido en virtud de la Directiva 2006/22/CE⁹. Los vehículos de empresas con un perfil de riesgo alto pueden ser seleccionados para una inspección técnica en carretera con mayor frecuencia.

7. CONCLUSIONES

Como se indica en el capítulo 3 del presente informe, debido a las diferencias detectadas en el método de inspección, la recogida de datos y la presentación de informes, no deben extraerse conclusiones de gran alcance sobre la base del presente informe, y los resultados deben tratarse con prudencia. Teniendo esto en cuenta, las principales conclusiones de los datos recogidos para el período de referencia 2015-2016 son las siguientes.

7.1. Inspecciones

En comparación con el período anterior, que ya mostraba una disminución del 31,5 %, el número de vehículos inspeccionados siguió disminuyendo. En 2015-2016 se inspeccionaron 534 473 **vehículos menos**, lo que supone una **disminución del 9,6 %**. Según la explicación facilitada por los Estados miembros, esto se debe al resultado combinado de la reducción de los recursos, la reorganización, los cambios en la legislación nacional y la aplicación de las normas y, en algunos casos, la introducción de un enfoque más específico durante las inspecciones.

⁸

Artículo 26, apartado 1.

⁹

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).

En cualquier caso, dieciocho Estados miembros realizaron menos inspecciones, con reducciones desde el 1 % en el caso de Croacia hasta el 68 % en el caso de Grecia. Por otra parte, diez Estados miembros registraron aumentos en el número de inspecciones realizadas, con incrementos porcentuales desde el 1,2 % en el caso de Dinamarca hasta el 429 % en el caso de Chipre.

El 62 % de las inspecciones realizadas durante el período de referencia se efectuaron en vehículos nacionales, el 33 % en vehículos matriculados en otro Estado miembro y el 5 % en vehículos matriculados fuera de la UE.

Además, el porcentaje de vehículos nacionales inspeccionados sobre el total inspeccionado por cada Estado miembro sigue variando sustancialmente, lo que sugiere que pueden ser necesarios esfuerzos adicionales para garantizar un enfoque más equilibrado. Por ejemplo, en Luxemburgo, Bélgica y Francia, las inspecciones de vehículos nacionales representaron menos del 40 % del total, mientras que la situación en otros Estados miembros de «tránsito» es más equilibrada.

7.2. Suspensiones

En comparación con el período anterior, se suspendieron 60 112 **vehículos más**, lo que supone un **aumento del 17,5 %**. Esto muestra el inicio de una tendencia positiva potencial e indicaría que se ha iniciado la aplicación de un enfoque más específico.

Trece Estados miembros registraron un aumento del número de suspensiones emitidas, con aumentos que oscilan entre el 3 % en el caso de Suecia y en torno al 7 000 % en el caso de Portugal. Por otra parte, quince Estados miembros registraron disminuciones en el número de suspensiones emitidas, del 2,7 % en el caso de Eslovaquia al 71,8 % en el caso de Grecia, o al 71,6 % en el caso de Bulgaria.

En cuanto al origen de los vehículos suspendidos, el porcentaje global de suspensiones de vehículos nacionales fue del 7,9 %, frente al 9,0 % de vehículos de otros Estados miembros de la UE y al 3,2 % de vehículos matriculados fuera de la UE. Esto indicaría que, en general, las normas se aplican universalmente a los vehículos de la UE, independientemente del país de matriculación del vehículo. La razón por la que el porcentaje de suspensión de vehículos no pertenecientes a la UE es inferior podría deberse al hecho de que los operadores están optando por enviar sus vehículos más nuevos y mejor mantenidos en los viajes que exigen desplazamientos dentro de la UE.

Por último, el porcentaje medio de suspensiones de vehículos matriculados en la UE en todos los Estados miembros fue del 8,3 %. Los vehículos de la categoría N3 (vehículos pesados de transporte de mercancías) fueron los que se suspendieron con mayor frecuencia, con un porcentaje de suspensión del 9,6 %. Los vehículos matriculados en Malta fueron los que se suspendieron con mayor frecuencia, con un porcentaje de suspensión del 43,9 %. Por otra parte, los vehículos alemanes y búlgaros fueron los que se suspendieron con menor frecuencia, con unos porcentajes respectivos del 1,5 % y del 3,7 %. Los motivos de las diferencias en estos porcentajes

de suspensión podrían deberse a la aplicación de métodos de inspección y a una categorización de los defectos entre los Estados miembros diferentes.

7.3. Defectos

Los dos tipos más frecuentes de deficiencias detectadas durante el período de referencia se referían a las áreas de inspección «equipo de alumbrado y sistema eléctrico» y «ejes, ruedas, neumáticos, suspensión». Estas cifras representaron, respectivamente, el 23 % y el 21,8 % de los defectos totales registrados. Los defectos relacionados con el «equipo de frenado» supusieron el 13,9 % del total registrado en todos los Estados miembros, frente al 20,7 % del período de referencia anterior.

No obstante, siguen existiendo diferencias significativas entre los Estados miembros en los porcentajes de suspensión por materia de inspección. Por ejemplo, los defectos detectados en España en la materia «equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad» representaron el 86 % de los defectos totales registrados durante el período de referencia, mientras que los defectos en la misma materia solo representaron el 0,6 % del total en el Reino Unido. Una vez más, es muy probable que esto se deba a los diferentes métodos de inspección aplicados por los Estados miembros y a la insistencia de las autoridades en determinados defectos. Estas diferencias pueden reducirse a partir del 20 de mayo de 2018, teniendo en cuenta que la Directiva 2014/47/UE introducirá una mayor armonización de los métodos de control, la valoración de las deficiencias, la utilización de los equipos de inspección y los requisitos de notificación.