COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 3.11.2020
COM(2020) 676 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la aplicación de la Directiva 2014/47/UE relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE

Índice

1. Introducción 2
2. La Directiva 4
3. Medidas nacionales de transposición notificadas por los Estados miembros y observaciones preliminares sobre su evaluación 7
4. Conclusiones 9

1. INTRODUCCIÓN

1.1.Antecedentes

Las inspecciones de vehículos son fundamentales para la seguridad vial. Las disposiciones de la UE que establecen normas mínimas para los controles de vehículos datan de 1977 y solo se han efectuado actualizaciones menores. Sin embargo, los vehículos, el comportamiento de los conductores y la tecnología han evolucionado mucho desde entonces. La primera modificación sustancial en el marco de la inspección técnica de vehículos se introdujo con la adopción del paquete sobre la inspección técnica de vehículos[1] en 2014. El paquete consta de tres partes: las inspecciones técnicas de vehículos periódicas, las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales y los documentos de matriculación de los vehículos.

La propuesta del paquete sobre la inspección técnica de vehículos de 2012 fue fruto de las orientaciones políticas sobre seguridad vial que la Comisión publicó en 2010[2]. De conformidad con el «objetivo n.º 4: Vehículos más seguros» de las orientaciones políticas, la Comisión definió la acción de presentar «propuestas teniendo en cuenta la armonización y la consolidación progresivas de las inspecciones técnicas y de las inspecciones técnicas en carretera».

La Directiva 2014/47/UE[3] relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales (en adelante, «la Directiva») entró en vigor el 20 de mayo de 2018 e introdujo novedades sustanciales respecto de la Directiva 2000/30/CE[4].

Entre las novedades se incluyen:

- La mejora de la calidad de las inspecciones técnicas de los vehículos a través de normas mínimas comunes en materia de equipos, formación de los inspectores que efectúan inspecciones más minuciosas y evaluación y seguimiento de las deficiencias.
- La ampliación del sistema de clasificación de riesgos de las empresas de transporte por carretera, introducido por la Directiva 2006/22/CE[5], con información basada en la inspección técnica en carretera.
- La utilización de un enfoque en dos pasos para las inspecciones técnicas en carretera mediante la introducción de una inspección inicial y una inspección más minuciosa.
- Las primeras medidas para la inspección de la sujeción de la carga.

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en.

[2] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, *Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial* 2011-2020, COM(2010) 389 final.

[3] Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE, *DO L 127 de 29.4.2014, p. 134*.

[4] 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*.

[5] 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*.

- La inspección obligatoria a escala de la UE de los tractores de alta velocidad utilizados para el transporte comercial por carretera.

1.2. Objeto y ámbito del informe

De conformidad con el artículo 24, apartado 1, de la Directiva, la Comisión debe presentar un informe a más tardar el 20 de mayo de 2020. La Comisión reconoce plenamente y lamenta profundamente la presentación tardía del informe que debería haberse preparado antes del 20 de mayo de 2020. Deberá presentarse un nuevo informe a más tardar el 20 de mayo de 2022, de conformidad con el artículo 24, apartado 2.

El informe establecido en el artículo 24, apartado 1, debe:

- proporcionar información sobre la aplicación y los efectos de la Directiva;
- analizar en particular su efecto en términos de mejora de la seguridad vial;
- evaluar los costes y beneficios de la posible inclusión de los vehículos ligeros (N1) y los remolques (O2) en el ámbito de aplicación de la Directiva.

El informe establecido en el artículo 24, apartado 2, debe:

- proporcionar información sobre la aplicación y los efectos de la Directiva, en particular
    - sobre la eficacia y la armonización de los sistemas de clasificación de riesgos, especialmente en la definición de un perfil de riesgo equiparable entre las diferentes empresas de que se trate;
- ir acompañado de una evaluación de impacto pormenorizada, en la que se analicen los costes y beneficios en toda la Unión. Se facilitará esa evaluación de impacto al Parlamento Europeo y al Consejo al menos seis meses antes de la eventual presentación, en su caso, de una propuesta legislativa para incluir nuevas categorías de vehículos en el ámbito de aplicación de la Directiva.

Como se ha mencionado anteriormente, la Directiva entró en vigor el 20 de mayo de 2018. A fin de obtener datos que permitan sacar conclusiones válidas, en particular sobre sus efectos en lo que se refiere a la mejora de la seguridad vial, se requiere un período de aplicación ininterrumpido de tres años en promedio. Por consiguiente, la recogida de datos que permitirá sacar conclusiones acerca de los efectos de la Directiva no comenzaría antes en la segunda mitad de 2021.

En lo que respecta al análisis de costes y beneficios de la posible inclusión de los vehículos y los remolques ligeros, la Comisión llevaría a cabo el análisis necesario en el marco de una evaluación de impacto antes de una posible futura propuesta de la Comisión.

En cuanto a la eficacia y la armonización de los sistemas de clasificación de riesgos, cabe señalar que la Directiva se limita a complementar el sistema de clasificación de riesgos añadiendo alguna información pertinente en relación con la inspección técnica en carretera. No obstante, en el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE[6] se estableció la obligación de crear un sistema de clasificación de riesgos. Además, la Directiva 2006/22/CE no armonizó los sistemas de clasificación de riesgos, por lo que los Estados miembros tenían libertad para definir los detalles de sus sistemas nacionales de clasificación de riesgos. Aunque en el anexo I de la Directiva se establecen los criterios para la atribución de un perfil de riesgo a una

[6] «1. Los Estados miembros introducirán un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones a los Reglamentos (CEE) n.º 3820/85 o (CEE) n.º 3821/85 que haya cometido cada una de las empresas».

empresa, el ámbito de aplicación de estas medidas se limita a las inspecciones técnicas en carretera y, además, son solo opcionales. Por consiguiente, el análisis de la eficacia y la armonización de los sistemas de clasificación de riesgos deberán realizarse en el marco de la Directiva 2006/22/CE, una vez que se hayan introducido las medidas respectivas.

A este respecto, el presente informe pretende proporcionar una visión general de las acciones de aplicación de los Estados miembros sobre la base de las observaciones preliminares del control de la transposición.

2. LA DIRECTIVA

2.1 Ámbito de aplicación de la Directiva

La Directiva mantiene las inspecciones técnicas obligatorias para todos los vehículos que ya se inspeccionaban periódicamente con arreglo a la Directiva 2000/30/CE, es decir, para los vehículos pesados de transporte de mercancías (N2, N3), los autobuses (M2, M3) y los remolques pesados (O3 y O4).

Sin embargo, como novedad, la Directiva introduce la inspección técnica de tractores cuya velocidad nominal máxima es superior a 40 km/h y que se utilizan principalmente en las vías públicas para el transporte de mercancías.

La Directiva subraya que los Estados miembros tienen derecho a realizar inspecciones técnicas en carretera de vehículos que no están incluidos en la Directiva, como los vehículos ligeros (N1), o a realizar inspecciones en lugares distintos de las vías públicas.

2.2 Sistema de clasificación de riesgos. Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección técnica en carretera inicial

Como novedad, la Directiva amplía el sistema de clasificación de riesgos establecido mediante la Directiva 2006/22/CE. Ahora, los Estados miembros están obligados a añadir a sus sistemas de clasificación de riesgos la información relativa al número y la gravedad de las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos pesados de transporte de mercancías, los autobuses y los remolques pesados, pero no de los tractores de alta velocidad.

En su anexo I, la Directiva establece criterios, como el número y la gravedad de los defectos, para la atribución de un perfil de riesgo a una empresa. Sin embargo, la utilización de estos criterios es solo opcional y los Estados miembros pueden utilizar su propio sistema.

Además de la información recogida durante las inspecciones en carretera efectuadas en los vehículos nacionales, los Estados miembros también deben añadir a su sistema de clasificación de riesgos la información que reciben de otros Estados miembros.

Los Estados miembros pueden permitir que las empresas sometan sus vehículos a inspecciones técnicas adicionales y voluntarias, y la información relativa a dichas inspecciones podría tenerse en cuenta para mejorar el perfil de riesgo de una empresa.

Los vehículos que van a someterse a una inspección pueden seleccionarse en función del perfil de alto riesgo de la empresa operadora o de manera aleatoria si se sospecha que el vehículo presenta un riesgo para la seguridad vial o para el medio ambiente.

2.3 Régimen de inspección técnica en carretera. Objeto de las inspecciones técnicas en carretera y métodos aplicados

Una de las novedades más importantes de la Directiva es la introducción de un enfoque en dos pasos para la inspección técnica en carretera.

En todos los vehículos seleccionados para una inspección técnica en carretera, el inspector debe efectuar como mínimo la inspección inicial. La inspección inicial cuenta con elementos obligatorios y opcionales. En todos los casos, el inspector debe comprobar el último certificado de inspección técnica, el informe de la inspección técnica en carretera si está disponible y realizar una inspección ocular del estado técnico del vehículo. Además, el inspector también debe verificar si se han subsanado los defectos indicados en el último informe de inspección técnica en carretera. Elementos opcionales son la inspección visual de la sujeción de la carga del vehículo y los controles técnicos realizados por cualquier método que se considere adecuado. La finalidad de estos controles técnicos es fundamentar la decisión de someter el vehículo a una inspección más minuciosa o solicitar que se subsanen los defectos graves o peligrosos detectados antes de permitir que el vehículo siga circulando por las vías públicas.

Sobre la base del resultado de la inspección inicial, el inspector decide si es necesario someter el vehículo a una inspección más minuciosa.

Para la inspección inicial, la Directiva sirve más bien de marco y permite mucha flexibilidad a los Estados miembros, pero las inspecciones más minuciosas deben llevarse a cabo siguiendo las normas estrictas que establece la Directiva.

De manera similar a la Directiva 2014/45/UE relativa a las inspecciones técnicas periódicas, la Directiva define en su anexo II los elementos, los métodos, las causas de rechazo y la clasificación de los defectos aplicables como un mínimo armonizado durante la inspección técnica en carretera. Sin embargo, mientras que en la inspección técnica periódica, el inspector tiene que controlar todos los elementos y abarcar todo el anexo, en una inspección técnica en carretera solo se deben abarcar los elementos enumerados en el anexo II de la Directiva, considerados necesarios y relevantes. No obstante, se debe prestar especial atención a la seguridad de los frenos, neumáticos, ruedas, chasis y emisiones contaminantes.

Un límite a la inspección técnica en carretera es que si, según el certificado de inspección técnica o el informe de inspección en carretera, en los últimos tres meses se ha realizado una inspección de uno de los elementos enumerados en el anexo II, el inspector solo puede controlar ese elemento en el caso de que una deficiencia evidente lo justifique.

Tras una inspección más minuciosa, el inspector debe emitir un informe de conformidad con el anexo IV y entregar una copia del mismo al conductor.

2.4 Responsabilidades. Inspectores. Instalaciones de inspección. Sanciones

La Directiva define unos requisitos claros que los Estados miembros deben garantizar:

- que se lleve en el vehículo una impresión original o una copia impresa certificada del certificado de la última inspección técnica y del informe de la última inspección técnica en carretera; también pueden aceptarse los justificantes electrónicos;
- que las empresas y los conductores del vehículo inspeccionado cooperen con los inspectores y les faciliten el acceso al vehículo, a sus partes y a toda la documentación pertinente;

- que se defina la responsabilidad de las empresas de mantener sus vehículos en condiciones seguras para circular, sin perjuicio de la responsabilidad de sus conductores;
- que los inspectores no ejerzan ninguna discriminación por razón de nacionalidad del conductor o de país de matriculación del vehículo;
- que los inspectores no tengan ningún conflicto de intereses que pudiera influir en la imparcialidad y objetividad de su decisión, y
- que la remuneración de los inspectores no guarde relación directa con el resultado de las inspecciones técnicas iniciales o las inspecciones técnicas en carretera más minuciosas.

Además, la Directiva establece un requisito específico relativo a los inspectores que efectúen inspecciones más minuciosas. Dichos inspectores deben cumplir los requisitos mínimos en materia de competencias y formación previstos para los inspectores que efectúen las inspecciones técnicas periódicas.

En lo que respecta a las instalaciones utilizadas para las inspecciones técnicas en carretera más minuciosas, puede tratarse de una unidad móvil de inspección o de una instalación de inspección en carretera designada o de un centro de inspecciones técnicas periódicas, la instalación que esté más próxima. El equipo adecuado necesario para efectuar determinadas inspecciones, como la evaluación del estado de los frenos o de la suspensión, debe estar disponible tanto en las unidades móviles de inspección como en las instalaciones de inspección en carretera designadas. Si una instalación no dispone del equipo necesario para inspeccionar un elemento que debería someterse a inspección, el vehículo será dirigido a un centro de inspección donde pueda procederse a dicha inspección.

2.5 Evaluación de las deficiencias. Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas. Tasas de inspección

En 2010, la Comisión adoptó una Recomendación[7] para ofrecer orientación a los inspectores y garantizar la evaluación armonizada de los defectos enumerados en el anexo II de la Directiva 2009/40/CE. La Recomendación introduce tres categorías de defectos (menores, importantes y peligrosos) y define cada categoría de defecto a modo indicativo.

Sobre la base de la Recomendación, la Directiva 2014/45/UE introduce la evaluación de las deficiencias como una medida armonizada para la inspección técnica periódica. El mismo enfoque se ha utilizado durante la revisión de las medidas relativas a las inspecciones técnicas en carretera. La Directiva introduce tres diferentes categorías de defectos. En función de su gravedad, los defectos pueden ser leves, graves o peligrosos. Si, durante una inspección en carretera, se detectan varios defectos que pertenecen a categorías de gravedad diferentes, el vehículo deberá clasificarse en la categoría de gravedad superior. Asimismo, si el vehículo presenta varias deficiencias en la misma materia de inspección (como el mecanismo de frenado o de dirección), podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si los efectos combinados de las deficiencias constituyen un riesgo más elevado para la seguridad vial.

[7] Recomendación de la Comisión sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (2010/378/UE).

2.6 Porcentaje de vehículos por inspeccionar. Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones técnicas en carretera. Comunicación de información a la Comisión

Como novedad, la Directiva define el objetivo general de que cada año el número total de inspecciones técnicas en carretera iniciales en la UE debe corresponder, como mínimo, al 5 % del número total de vehículos pesados de transporte de mercancías, autobuses y remolques pesados registrados.

A nivel de los Estados miembros, esto significa que cada uno de ellos debe esforzarse por realizar una cantidad proporcional de inspecciones técnicas en carretera iniciales, teniendo en cuenta el número de este tipo de vehículos matriculados en su territorio.

Los Estados miembros están obligados a recoger determinada información tras las inspecciones técnicas iniciales y las inspecciones en carretera más minuciosas. La información recogida sirve de base para los informes que deben enviar a la Comisión cada dos años.

Los primeros informes nacionales abarcarán los años 2019 y 2020 y deberán enviarse a la Comisión a más tardar el 31 de marzo de 2021.

2.7 Designación de un punto de contacto. Cooperación entre Estados miembros. Inspecciones técnicas en carretera concertadas

La Directiva dispone que los Estados miembros designen y notifiquen a la Comisión su punto de contacto nacional. Entre las funciones de estos puntos de contacto se encuentran las siguientes:

- Garantizar la coordinación con los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros en cuestiones relacionadas con la Directiva, en particular cuando durante una inspección en carretera se detecten deficiencias graves o peligrosas en un vehículo matriculado en otro Estado miembro.
- Enviar a la Comisión cada dos años los datos de las inspecciones técnicas en carretera efectuadas.

3. MEDIDAS NACIONALES DE TRANSPOSICIÓN NOTIFICADAS POR LOS ESTADOS MIEMBROS Y OBSERVACIONES PRELIMINARES SOBRE SU EVALUACIÓN

3.1 Medidas nacionales de transposición notificadas por los Estados miembros

Los Estados miembros debían adoptar y publicar, a más tardar el 20 de mayo de 2017, las disposiciones nacionales necesarias para dar cumplimiento a la Directiva y notificarlas posteriormente a la Comisión. Las disposiciones están en vigor desde el 20 de mayo de 2018.

A 20 de mayo de 2017, solo ocho de los veintiocho Estados miembros habían informado a la Comisión de que se había completado la transposición. De conformidad con las normas de procedimiento, la Comisión incoó procedimientos de infracción para instar a los veinte Estados miembros restantes a que adoptaran las medidas nacionales de transposición necesarias. La incoación de los procedimientos de infracción ha dado lugar a intensos intercambios con los Estados miembros y, en la mayoría de los casos, ha culminado con la notificación de las medidas nacionales de transposición pendientes.

3.2 Observaciones preliminares

La Comisión ha encargado a un contratista externo la evaluación preliminar del modo en que las medidas nacionales de transposición cumplen las disposiciones de la Directiva. En estos momentos, está analizando en mayor profundidad sus conclusiones y espera terminar el trabajo en los próximos meses.

3.2.1 Ámbito de aplicación de la Directiva

Según el análisis preliminar de las medidas nacionales de transposición, la inclusión de los tractores de alta velocidad ha supuesto un reto para algunos Estados miembros. También se han detectado algunas cuestiones menores en relación con las categorías de vehículos que ya formaban parte del régimen de inspecciones técnicas en carretera, que requerirán una mayor aclaración.

3.2.2 Sistema de clasificación de riesgos. Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección técnica en carretera inicial

La evaluación preliminar indicó posibles problemas en varios Estados miembros relacionados con la ampliación del sistema de clasificación de riesgos para incluir la información derivada de las inspecciones técnicas en carretera. Esto requerirá un análisis e intercambios adicionales con los Estados miembros afectados.

Todo indica que la mayor parte de los Estados miembros ha introducido las medidas opcionales de la Directiva relativas a la selección de vehículos y durante la evaluación preliminar no ha surgido ningún problema importante.

3.2.3 Régimen de inspección técnica en carretera. Objeto de las inspecciones técnicas en carretera y métodos aplicados

De acuerdo con las observaciones preliminares, la introducción de una etapa inicial separada y una etapa más minuciosa en la inspección técnica en carretera ha supuesto un reto. Parece que en algunos Estados miembros no se ha introducido una separación clara entre las dos etapas, lo cual puede plantear otros problemas sobre cuestiones directamente relacionadas con las diferentes etapas, como la recogida de datos, el informe de la inspección en carretera más minuciosa o la formación de los inspectores.

3.2.4 Responsabilidades. Inspectores. Instalaciones de inspección. Sanciones

En el análisis preliminar no se plantearon problemas importantes, pero algunos puntos relativos a los requisitos establecidos para los inspectores necesitarán más evaluación e intercambios con los Estados miembros afectados.

3.2.5 Evaluación de las deficiencias. Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas. Tasas de inspección

Las conclusiones generales de la evaluación preliminar fueron positivas, pero algunos puntos requerirán más aclaraciones.

Parece que solo algunos Estados miembros introdujeron las medidas opcionales para requerir el pago de una tasa vinculada a la realización de la inspección cuando se hayan encontrado defectos durante la inspección más minuciosa.

3.2.6 Porcentaje de vehículos por inspeccionar. Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones técnicas en carretera. Comunicación de información a la Comisión

En lo que se refiere al umbral del 5 % y a la cantidad proporcional de inspecciones en los Estados miembros, así como a la comunicación de información a la Comisión cada dos años, las medidas nacionales de transposición fueron en algunos casos difíciles de identificar, pero la evaluación preliminar no señaló ningún problema importante.

Por otra parte, la nueva obligación de recoger diferentes conjuntos de información tras las inspecciones iniciales y más minuciosas parece haber resultado difícil para algunos Estados miembros y serán necesarias más aclaraciones y el intercambio de información con los Estados miembros afectados.

Respecto de la información que se ha de recopilar a nivel nacional, cabe señalar que, a falta de medidas transitorias, la Directiva ha creado una situación difícil para los Estados miembros. La Directiva entró en vigor el 20 de mayo de 2018, pero esta establece que los primeros informes nacionales abarquen solo los años 2019 y 2020. Esto significa que aún habría que recopilar los datos correspondientes a todo el año 2018 y preparar los informes nacionales de conformidad con la Directiva 2000/30/CE, aunque esta fue derogada el 20 de mayo de 2018, con el inicio de la aplicación de la Directiva. Este vacío jurídico planteó problemas prácticos importantes a los Estados miembros durante la compilación de sus informes de inspección técnica en carretera para el período 2017-2018.

3.2.7 Designación de un punto de contacto. Cooperación entre Estados miembros. Inspecciones técnicas en carretera concertadas

Los Estados miembros notificaron sus puntos de contacto nacionales antes del 20 de mayo de 2015 y desde entonces envían actualizaciones de forma regular. Sobre la base de las notificaciones y sus posteriores actualizaciones, la Comisión ha elaborado una lista de los puntos de contacto nacionales notificados y la distribuye periódicamente a los Estados miembros.

4. CONCLUSIONES

El paquete sobre la inspección técnica de vehículos aprobado en 2014 introdujo una serie de novedades en el ámbito de la inspección técnica periódica, la inspección técnica en carretera de los vehículos comerciales y los documentos de matriculación de los vehículos, al tiempo que mantuvo la mayor parte de los requisitos existentes y vigentes.

Ocho Estados miembros han completado a tiempo la transposición de las medidas previstas por la Directiva a su legislación nacional. Los veinte Estados miembros restantes han cumplido sus obligaciones de transposición después de que la Comisión iniciara los procedimientos oficiales instándoles a hacerlo.

En lo que respecta al cumplimiento de las medidas previstas por la Directiva por parte de las medidas nacionales, la evaluación preliminar indica que la transposición parece ser satisfactoria en general en la mayoría de los Estados miembros. Sin embargo, en algunos casos, la Comisión podría iniciar intercambios con los Estados miembros afectados a fin de aclarar posibles problemas de incumplimiento.

En lo relativo a los efectos de la Directiva sobre los distintos aspectos de la inspección técnica en carretera de los vehículos comerciales, solo podrán sacarse conclusiones válidas cuando se

analicen los datos generados durante un período de aplicación ininterrumpido de tres años. No obstante, la Comisión seguirá de cerca la evolución de la situación y, a su debido tiempo, llevará a cabo una evaluación *ex-post*.