COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.9.2014
COM(2014) 569 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

Periodo de referencia 2011-2012

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 2
2. DIRECTIVA 2000/30/CE 3
3. DATOS COMUNICADOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS 3
4. CONTENIDO DE LA INSPECCIÓN 4
5. DATOS ESTADÍSTICOS 5
5.1. Porcentaje de vehículos inspeccionados 5
5.2. Número total de vehículos inspeccionados y su origen 6
5.3. Vehículos suspendidos 7
5.4. Tipos de deficiencias y datos por Estado miembro 9
6. TIPOS DE SANCIÓN 9
7. CONCLUSIONES 10

ANEXO I: DEFICIENCIAS DETECTADAS POR PUNTO DE INSPECCIÓN

ANEXO II: VEHÍCULOS INSPECCIONADOS Y PORCENTAJE DE SUSPENSIONES POR ESTADO MIEMBRO

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, 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) nº 1072/2009[1]];

- las 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/CE[2]);

- las 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/CE[3]).

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

En virtud del artículo 6 de la Directiva 2000/30/CE, los Estados miembros deben comunicar a la Comisión, cada dos años, los datos que hayan recogido durante los dos años anteriores sobre:

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

La Directiva enumera nueve puntos distintos (véase la sección 4) que pueden ser objeto de una inspección técnica en carretera. El incumplimiento de cualquiera de los requisitos de seguridad vial de uno de los elementos inspeccionados puede dar lugar a la prohibición de circular por carretera del vehículo en cuestión. En el informe de inspección que debe entregarse al conductor del vehículo industrial debe constar cualquier deficiencia del vehículo inspeccionado. La Directiva establece que, tomando como base la información recibida de los Estados miembros, la Comisión presente al Consejo y al Parlamento Europeo un informe sobre la aplicación de la Directiva, acompañado de un resumen de los resultados obtenidos.

---

1 Reglamento (CE) nº 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).

El 3 de abril de 2014, el Parlamento Europeo y el Consejo revisaron la Directiva sobre inspecciones técnicas en carretera mediante la Directiva 2014/47/UE.[4] La versión revisada de la Directiva introduce, entre otras cosas, un objetivo con respecto al número de inspecciones técnicas que deben llevarse a cabo en la UE en su conjunto. Con el fin de permitir la correcta ejecución de este nuevo requisito cuando entre en vigor en 2018, el presente informe proporciona información relativa al objetivo futuro de inspeccionar el 5 % de los vehículos industriales pesados matriculados en la UE en su conjunto.

2. DIRECTIVA 2000/30/CE

La Directiva 2000/30/CE modificada[5], que expira 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.

Una inspección técnica en carretera supone un examen sin previo aviso de un vehículo industrial que circule dentro del territorio de un Estado miembro. En general, la inspección realizada por las autoridades o por cualquier otra entidad que actúe bajo su supervisión, se lleva a cabo en las carreteras públicas.

Todas las inspecciones técnicas en carretera deben realizarse sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo comercial y teniendo en cuenta la necesidad de reducir al mínimo los costes y los retrasos ocasionados a los conductores y a las empresas.

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 deficiente.

Las inspecciones técnicas en carretera se llevan a cabo aplicando un enfoque progresivo. La inspección inicial consiste en una evaluación visual del estado de mantenimiento del vehículo parado. Cuando el estado de un vehículo industrial constituya un riesgo para la seguridad que justifique una inspección más a fondo, el vehículo se puede someter a una inspección más minuciosa en un centro de inspección cercano. Los resultados de cada inspección técnica se documentarán 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 mientras no se hayan subsanado dichas deficiencias. Los vehículos extranjeros con deficiencias graves deberán notificarse al Estado miembro de origen a fin de permitir un seguimiento adecuado.

3. DATOS COMUNICADOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS

Este es el cuarto informe sobre la aplicación de la Directiva 2000/30/CE en los Estados miembros y abarca el periodo 2011-2012. Los datos recogidos por los Estados miembros sobre dicho periodo debían comunicarse a la Comisión, a más tardar, el 31 de marzo de 2013.

Sin embargo, la comunicación de los datos no siempre se efectuó puntualmente. Quince Estados miembros (Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Eslovaquia, Estonia, Italia, Letonia, Malta, Países Bajos, Polonia, República Checa, Rumanía y Suecia) cumplieron

[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 los vehículos industriales que circulan en la Comunidad (DO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

[5] 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).

el plazo y enviaron datos sobre el número de vehículos inspeccionados clasificados por categoría y país de matriculación, así como sobre los elementos inspeccionados y los defectos observados. Los restantes doce Estados miembros enviaron los datos necesarios tras consultas bilaterales iniciadas por la Comisión. Los últimos datos de los Estados miembros se recibieron el 6 de mayo de 2014.

Para facilitar la comunicación de datos con arreglo al artículo 6 de la Directiva 2000/30/CE, la Comisión, junto con expertos de los Estados miembros, ha desarrollado un modelo normalizado a efectos de notificación. La utilización de este modelo normalizado para informar facilita en gran medida la recogida de datos, aunque su uso no es obligatorio. La mayoría de los informes de los Estados miembros se ajustaron al modelo recomendado, incluso cuando se enviaron cuadros impresos. Alemania, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Polonia y la República Checa no utilizaron el formato normalizado.

Los Estados miembros proporcionaron los datos con distintos niveles de detalle. Solo unos pocos Estados miembros (Austria, Eslovenia, Grecia, Letonia, Polonia y la República Checa) presentaron datos sobre los vehículos matriculados fuera de la UE. Bulgaria, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Francia, Luxemburgo, Países Bajos y la República Checa proporcionaron estadísticas para 2011 y 2012 por separado. Algunos Estados miembros (Dinamarca, Eslovenia, España, Francia y Polonia) no notificaron datos esenciales sobre la totalidad de las categorías de vehículos, los puntos de inspección o el origen de los vehículos inspeccionados. España y Finlandia son los únicos Estados miembros que no proporcionaron ninguna información sobre los vehículos suspendidos. Por otra parte, algunos Estados miembros han proporcionado conjuntos de datos procedentes de varias fuentes, por ejemplo, datos facilitados por su Ministerio de Transporte y el departamento nacional de policía. En general, los Estados miembros que utilizan el modelo normalizado de recogida de información proporcionaron a la Comisión un conjunto de datos más completo.

4. CONTENIDO DE LA INSPECCIÓN

Los puntos que pueden ser objeto de inspección y que deben incluirse en los datos enviados por los Estados miembros son, como mínimo, los que figuran en el punto 10 del modelo de informe individual recogido en el anexo I de la Directiva 2000/30/CE modificada. Estos son los siguientes:

- identificación;
- dispositivos 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.

5. DATOS ESTADÍSTICOS

Para obtener información comparable sobre los vehículos inspeccionados por los Estados miembros, fue necesario desglosar los números de trenes de carretera y vehículos articulados en camiones y remolques, así como en camiones y semirremolques, respectivamente. Las cifras resultantes del desglose se indican en cursiva en este informe.

5.1. Porcentaje de vehículos inspeccionados

El número total de vehículos inspeccionados fue de **8 145 984** en el periodo 2011-2012. Durante este periodo, el número de vehículos industriales matriculados en la UE fue de **8 830 451**. La proporción de vehículos inspeccionados entre 2011-2012 con respecto al parque móvil total es del **92,25 %**, lo que corresponde al **46,12 %** del parque móvil sujeto a inspecciones técnicas en carretera cada año.

La proporción entre la media de los vehículos inspeccionados al año y el número de vehículos industriales matriculados difiere considerablemente de un Estado miembro a otro y oscila entre el 0,3 % y más del 100 %. Estas divergencias pueden explicarse, en parte, por los diversos métodos de información utilizados: por ejemplo, algunos Estados miembros (como es el caso de Alemania, Francia y Polonia) incluyeron las inspecciones iniciales en los informes, mientras que otros solo notificaron las inspecciones más minuciosas llevadas a cabo. Las variaciones también podrían explicarse por la existencia de diferentes sistemas de inspección utilizados por los Estados miembros, que varían de inspecciones básicas sin equipos a pruebas altamente sofisticadas realizadas con unidades móviles de inspección o en centros de inspección cercanos.

Cuadro 1: Porcentaje de vehículos inspeccionados

Estado miembro	Vehículos inspeccionados (2011–2012)	Categoría de los vehículos matriculados N2, N3, M2, M3, O3 y O4	Porcentaje total anual*
Bélgica	18 799	253 440	**3,71 %**
Bulgaria	*595 905*	293 930**	**101,37 %**
República Checa	*160 285*	211 794**	**37,84 %**
Dinamarca	*27 781*	92 911	**14,95 %**
Alemania	*2 881 859*	963 763**	**149,51 %**
Estonia	*1 791*	44 596**	**2,01 %**
Irlanda	11 988	107 610**	**5,57 %**
Grecia	*28 276*	472 955**	**2,99 %**
España	388 505	869 934**	**22,33 %**
Francia	1 431 117	758 788**	**94,30 %**
Italia	*65 053*	1 070 184**	**3,04 %**
Chipre	*1 133*	27 178	**2,08 %**
Letonia	*5 822*	47 272**	**6,16 %**
Lituania	*83 342*	109 019**	**38,22 %**
Luxemburgo	*901*	18 615**	**2,42 %**

Estado miembro	Vehículos inspeccionados (2011–2012)	Categoría de los vehículos matriculados N2, N3, M2, M3, O3 y O4	Porcentaje total anual*
Hungría	328 202	160 112**	**102,49 %**
Malta	*3 852*	10 994**	**17,52 %**
Países Bajos	11 471	310 833	**1,85 %**
Austria	32 227	98 897	**16,29 %**
Polonia	*1 710 675*	914 776**	**93,50 %**
Portugal	*709*	116 455**	**0,30 %**
Rumanía	*22 260*	346 418**	**3,21 %**
Eslovenia	*4 534*	45 673**	**4,96 %**
Eslovaquia	*18 074*	271 770**	**3,33 %**
Finlandia	*23 609*	189 447	**6,23 %**
Suecia	39 597	148 528	**13,33 %**
Reino Unido	*248 217*	874 564**	**14,19 %**
Total	**8 145 984**	**8 830 451**	**46,12 %**

* El porcentaje total anual es igual a la media de vehículos que inspecciona cada Estado miembro al año dividido por el número total de vehículos matriculados en dicho Estado miembro.

** Las cifras se obtienen a partir de datos facilitados por Eurostat.

5.2. Número total de vehículos inspeccionados y su origen

El artículo 3 de la Directiva 2000/30/CE establece el espíritu de no discriminación de las inspecciones que se deben llevar a cabo. Varios Estados miembros, en particular Austria, Bélgica y Luxemburgo, notificaron una mayor proporción de vehículos extranjeros que habían sido sometidos a inspecciones técnicas en carretera, mientras que otros Estados miembros con un importante tráfico de tránsito comunicaron una distribución de inspecciones más equilibrada entre vehículos residentes y no residentes. Aunque puede ser debido a otros factores que no guarden relación con la naturaleza de la inspección, los resultados de Bélgica y Luxemburgo fueron similares en el informe anterior sobre la aplicación de la Directiva[6].

Cuadro 2: Origen de los vehículos inspeccionados

Estado miembro (EM) informante	Matriculados en ese Estado miembro	Matriculados en otro Estado miembro	Matriculados fuera de la UE	Total	% de vehículos del Estado miembro
Bélgica	6 887	11 430	482	**18 799**	**36,6 %**
Bulgaria	*520 477*	*75 428*		***595 905***	**87,3 %**
República Checa	*103 641*	*53 401*	*3 243*	***160 285***	**64,7 %**
Dinamarca*				***27 781***	
Alemania	*1 833 789*	*921 213*	*126 857*	***2 881 859***	**63,6 %**
Estonia	*1 732*	*53*	*6*	***1 791***	**96,7 %**

[6] COM (2013) 303.

Estado miembro (EM) informante	Matriculados en ese Estado miembro	Matriculados en otro Estado miembro	Matriculados fuera de la UE	Total	% de vehículos del Estado miembro
Irlanda	11 988			**11 988**	**100,0 %**
Grecia	*22 569*	*4 779*	*928*	***28 276***	**79,8 %**
España	366 205	22 300		**388 505**	**94,3 %**
Francia	721 796	694 157	15 164	**1 431 117**	**50,4 %**
Italia	*46 958*	*14 846*	*3 249*	***65 053***	**72,2 %**
Chipre	*1 133*			***1 133***	**100,0 %**
Letonia	*4 781*	*1 041*		***5 822***	**82,1 %**
Lituania	*55 201*	*28 141*		***83 342***	**66,2 %**
Luxemburgo	*112*	*789*		***901***	**12,4 %**
Hungría	252 209	75 993		**328 202**	**76,8 %**
Malta	*3 820*	*32*		***3 852***	**99,2 %**
Países Bajos	6 999	4 472		**11 471**	**61,0 %**
Austria	14 019	16 650	1 558	**32 227**	**43,5 %**
Polonia	*1 574 898*	*64 572*	*71 205*	***1 710 675***	**92,1 %**
Portugal	*657*	*52*		***709***	**92,7 %**
Rumanía	*21 987*	*273*		***22 260***	**98,8 %**
Eslovenia	*3 298*	*1 236*		***4 534***	**72,7 %**
Eslovaquia	*14 825*	*3 249*		***18 074***	**82,0 %**
Finlandia	*13 156*	*2 102*	*8 351*	***23 609***	**55,7 %**
Suecia	32 656	6 941		**39 597**	**82,5 %**
Reino Unido	*126 502*	*121 715*		***248 217***	**51,0 %**
Total	**5 762 295**	**2 124 865**	**231 043**	**8 145 984**	**70,7 %**

* Dinamarca no proporcionó información sobre el origen de la mayoría de los vehículos inspeccionados.

5.3. Vehículos suspendidos

Los vehículos con deficiencias peligrosas que representen un grave riesgo tanto para los ocupantes como para los demás usuarios de la carretera deben suspenderse hasta que se hayan subsanado las mismas. De acuerdo con la información facilitada por los Estados miembros, la proporción de vehículos suspendidos con respecto a la totalidad de vehículos inspeccionados varía considerablemente de un Estado miembro a otro, desde el elevado porcentaje del **87,6 % en Estonia** hasta solo un **0,6 % en Polonia**.

Las cifras parecen indicar que las inspecciones técnicas en carretera selectivas en vehículos con un mantenimiento deficiente, como las realizadas actualmente en Austria, Luxemburgo y el Reino Unido, mejoran la efectividad operativa y disminuyen la carga administrativa. Los Estados miembros que han adoptado este enfoque parecen registrar un mayor índice de detección de vehículos con deficiencias con un menor número de inspecciones que otros Estados miembros con un número mayor de inspecciones. Es el caso de **Estonia, Luxemburgo** y **Malta**, que tienen la tasa de suspensiones más alta, mientras que Alemania, **Dinamarca**, **Países Bajos** y **Polonia** registran las tasas más bajas con respecto a la suspensión de vehículos matriculados en la UE. Los Estados miembros que notifican cifras especialmente elevadas de inspecciones tienden a registrar bajas tasas de suspensiones o defectos detectados.

Cuadro 3: Proporción de vehículos suspendidos en relación con la totalidad de los vehículos inspeccionados

Estado miembro	Vehículos matriculados en el Estado miembro informante			Vehículos matriculados en la UE (incluido el Estado miembro informante)		
	Número de vehículos inspeccionados	Número de suspensiones	Porcentaje de suspensiones (%)	Número de vehículos inspeccionados	Número de suspensiones	Porcentaje de suspensiones (%)
Bélgica	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Bulgaria	*520 477*	10 043	1,9 %	*595 905*	12 584	2,1 %
República Checa	*103 641*	2 595	2,5 %	*157 042*	3 340	2,1 %
Dinamarca				*27 781*	211	0,8 %
Alemania	*1 833 789*	13 772	0,8 %	*2 755 002*	31 817	1,2 %
Estonia	*1 732*	1 517	87,6 %	*1 785*	1 544	86,5 %
Irlanda	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Grecia	*22 569*	1 266	5,6 %	*27 348*	1 378	5,0 %
España	366 205			388 505		
Francia	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Italia	*46 958*	6 710	14,3 %	*61 804*	7 960	12,9 %
Chipre*	*1 133*	1 684	148,6 %	*1 133*	1 684	148,6 %
Letonia	*4 781*	317	6,6 %	*5 822*	403	6,9 %
Lituania	*55 201*	827	1,5 %	*83 342*	1 142	1,4 %
Luxemburgo	*112*	82	73,2 %	*901*	531	58,9 %
Hungría	252 209	4 314	1,7 %	328 202	6 239	1,9 %
Malta	*3 820*	1 895	49,6 %	*3 852*	1 900	49,3 %
Países Bajos	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Austria	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Polania	*1 574 898*	9 228	0,6 %	*1 639 470*	9 228	0,6 %
Portugal	*657*	15	2,3 %	*709*	16	2,3 %
Rumanía	*21 987*	8 815	40,1 %	*22 260*	8 875	39,9 %
Eslovenia	*3 298*	52	1,6 %	*4 534*	83	1,8 %
Eslovaquia	*14 825*	3 515	23,7 %	*18 074*	4 093	22,6 %
Finlandia	*13 156*			*15 258*		
Suecia	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Reino Unido	*126 502*	40 022	31,6 %	*248 217*	87 563	35,3 %
Total	**5 762 295**	**198 735**	**3,4 %**	**7 914 941**	**400 481**	**5,1 %**

* Chipre informó del número de deficiencias en lugar del número de suspensiones.

5.4. Tipos de deficiencias y datos por Estado miembro

Las deficiencias más frecuentes detectadas durante las inspecciones tienen que ver con el estado de mantenimiento de los siguientes elementos:

- equipo de iluminación y sistema eléctrico (**47,0 %**);
- ejes, ruedas, neumáticos, suspensión (**24,6 %**); y
- chasis y elementos acoplados al chasis (**11,8 %**).

Como se indica en el anexo I, estas cifras ponen de manifiesto la importancia de las inspecciones técnicas en carretera para la seguridad vial. Si se comparan los datos con el periodo de referencia anterior, se trata de los aspectos problemáticos similares que se habían identificado antes.

Para las deficiencias relativas a **emisiones y fugas**, que, además del peligro que suponen para la seguridad vial, afectan potencialmente al medio ambiente, se ha producido una disminución de tres puntos porcentuales (del 4,1 % al 1,0 %) en la proporción de fugas de combustible y de lubricante desde el periodo de referencia anterior.

Incluso dentro de los distintos elementos de inspección, como por ejemplo, el **sistema de frenado**, se registraron diferencias importantes en los índices de deficiencias, que oscilaban entre el **1,9 %** en **Estonia** y el **47,3 %** en el **Reino Unido**. Esas divergencias pueden deberse a la aplicación de métodos de control distintos por parte de los Estados miembros. Cuando sea aplicable, la Directiva 2014/47/UE introducirá una mayor armonización de métodos de control, la valoración de las deficiencias y la utilización de los equipos de prueba para obtener inspecciones técnicas en carretera más precisas.

Los datos presentados por los Estados miembros sobre el número de inspecciones efectuadas en vehículos matriculados en países no pertenecientes a la UE siguen siendo insuficientes para sacar conclusiones significativas en cuanto a su buen estado para que circulen por las vías públicas.

El anexo II ofrece un resumen del número de vehículos inspeccionados en los Estados miembros por país de matriculación y la proporción de suspensiones emitidas.

6. TIPOS DE SANCIÓN

La Directiva no establece ningún régimen de sanciones para las infracciones detectadas. Los Estados miembros deben imponer sanciones sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial.

Cuando resulte evidente 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 para que suspendan la utilización del vehículo en tanto no se hayan subsanado las deficiencias peligrosas detectadas.

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. Sin embargo, no se exige la notificación de estos casos.

7. CONCLUSIONES

El cumplimiento de las obligaciones en materia de notificación ha mejorado, aunque en los informes de los Estados miembros todavía faltan algunos datos estadísticos importantes, en particular sobre las categorías de vehículos, los puntos de inspección, el origen de los vehículos inspeccionados y el número de las suspensiones impuestas. No todos los Estados miembros cumplieron el plazo establecido en la legislación para proporcionar datos y, en algunos casos, solo se proporcionaron cuando la Comisión inició consultas bilaterales con las autoridades competentes de los Estados miembros. Algunos Estados miembros siguen sin utilizar el modelo electrónico normalizado que la Comisión ha recomendado para la presentación de los datos. La Comisión mantiene su recomendación de usar el modelo electrónico normalizado, ya que permite la presentación de datos más completos.

Se pueden extraer varias conclusiones del presente informe sobre inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la UE.

El número total anual de vehículos inspeccionados en la UE representa más del **40 %** de la flota de los vehículos industriales de la UE en su conjunto, que oscila del 1 % en Portugal a más del 100 % en Alemania, Bulgaria y Hungría. El futuro objetivo de la UE del 5 % estipulado en la nueva Directiva 2014/47/UE sobre inspecciones en carretera debería resultar fácilmente alcanzable para la totalidad de los Estados miembros. Sin embargo, once Estados miembros permanecen muy por debajo del objetivo de la UE, por lo que es recomendable que aumenten las inspecciones técnicas en carretera.

La proporción de vehículos nacionales con respecto al número total de vehículos inspeccionados también varía considerablemente. Austria, Bélgica y Luxemburgo, cuya proporción de las inspecciones de vehículos nacionales se sitúa por debajo del 50 %, deben esforzarse por garantizar una proporción más equilibrada de inspecciones, en consonancia con las de los demás Estados miembros con importante tráfico de tránsito.

La proporción de vehículos suspendidos con respecto a la totalidad de vehículos inspeccionados varía considerablemente, desde menos del 1 % en Polonia hasta más del 80 % en Estonia. Las cifras facilitadas indican que puede incrementarse la eficiencia de las inspecciones técnicas en carretera por medio de controles más selectivos. Haciendo controles más selectivos, tambíen se reduciría la carga administrativa tanto para las autoridades competentes como para los operadores de transporte. La nueva Directiva 2014/47/UE sobre inspecciones en carretera insta a los Estados miembros a que modifiquen sus sistemas de inspección para aplicar un enfoque más selectivo en lugar de llevar a cabo de inspecciones meramente aleatorias.

Las deficiencias más frecuentes detectadas durante las inspecciones tienen que ver con el estado de mantenimiento del equipo de iluminación, las ruedas, los neumáticos y el chasis. Sin embargo, se registran diferencias importantes en los índices de deficiencias en los Estados miembros. La Comisión Europea alienta a los Estados miembros a que presten especial atención a las categorías de las deficiencias que continúan siendo las más problemáticas y a ajustar en consecuencia los métodos de inspección que utilicen.