



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 14.10.1999
COM(1999) 458 final
98/0097 (COD)

Propuesta modificada de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que
circulan en la Comunidad**

(presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250
del Tratado CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- A. El 11 de marzo de 1998, la Comisión presentó al Consejo una propuesta de Directiva relativa a las inspecciones en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad (COM(98)0117-C4-0346/98-98/0097(SYN)).

El 29 de julio de 1998, el Comité Económico y Social emitió un dictamen favorable.

El 17 de febrero de 1999, el Parlamento Europeo emitió un dictamen sobre la propuesta en primera lectura.

Aunque favorable en conjunto a la propuesta, el Parlamento aprobó diecisiete enmiendas.

La Comisión acepta las enmiendas 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 15 y 17 ya que clarifican los procedimientos de aplicación de la Directiva y no plantean demasiados problemas a las autoridades.

Al Parlamento le preocupa sobre todo el riesgo de que la Directiva no se aplique de forma uniforme en todos los Estados miembros. Las enmiendas 2, 12 y 13 propuestas tienen por objeto subordinar la aplicación de la Directiva a una armonización de la formación de los inspectores, las sanciones en caso de infracción y los recursos humanos y técnicos. Por consiguiente, no pueden aceptarse tales enmiendas, ya que no se podría armonizar a corto plazo la formación de inspectores (enmiendas 2 y 13), el nivel de infracciones para vehículos defectuosos (enmiendas 12 y 13) y la disponibilidad de recursos humanos y técnicos (enmienda 13).

La revisión por parte de la Comisión de la aplicación de la Directiva incluirá una evaluación del porcentaje de vehículos inspeccionados por cada Estado miembro e indicará los tipos de vehículos controlados, la proporción de vehículos que han pasado la inspección y el reparto de vehículos por países de matriculación. Una vez realizado esto, la Comisión examinará la conveniencia de una mayor armonización. Sería práctica y políticamente imposible armonizar estas medidas como condición de la aplicación de la Directiva.

Las enmiendas 8 y 16 no pueden aceptarse porque no añaden nada a la eficacia de las medidas propuestas. Los vehículos o bien superan o bien no superan la inspección técnica en carretera. En caso de duda, el vehículo debe comprobarse en un centro de control. La obligación de remolcar vehículos defectuosos hasta un centro de control no supondría ninguna ventaja suplementaria y constituiría una pérdida de tiempo inútil.

La enmienda 14 tiene por objeto hacer de los "vehículos para el transporte de animales" una categoría de vehículos específica. Esta enmienda no puede aceptarse porque, en la directiva propuesta, los vehículos se clasifican por categorías en función del tipo de vehículo (camión, autobús, etc.) y no por la naturaleza de la mercancía transportada.

B. Por consiguiente, la Comisión modifica su propuesta como sigue:

La enmienda 1, que sustituye el término "transportistas" por "empresas", resulta por tanto más exhaustiva.

La enmienda 3, que prevé que el modelo de los formularios de inspección esté armonizado a fin de evitar dificultades lingüísticas, de manera que los datos de cierta naturaleza estén siempre en el mismo lugar cualquiera que sea la lengua utilizada, constituye por tanto una mejora desde el punto de vista del procedimiento.

La enmienda 4 puede aceptarse ya que reconoce que las inspecciones técnicas pueden combinarse con otras inspecciones reglamentarias.

Las enmiendas 5 y 6 se refieren al procedimiento. La primera exige a los Estados miembros que informen a la Comisión sobre las inspecciones técnicas en carretera, y la segunda obliga a la Comisión a comunicar al Parlamento los resultados de la evaluación bianual del programa. Ambas enmiendas son aceptables.

La enmienda 7 puede aceptarse ya que precisa las medidas que deben tomarse cuando un vehículo ha pasado un control reciente.

La enmienda 9 introduce una nueva cláusula que exige que se realicen estadísticas de los vehículos que hayan superado la inspección y que el tiempo de inactividad para dicha inspección sea el más corto posible. Esta enmienda puede aceptarse.

La enmienda 10 prevé que las autoridades competentes se comuniquen cuáles son los servicios para la realización de las inspecciones y las personas a las que debe contactarse. Esta disposición figura en la "lista de control" del Anexo I y, por tanto, puede aceptarse.

La enmienda 11 establece que la persecución de los vehículos defectuosos se realizará de conformidad con la legislación aplicable en el Estado miembro donde se efectuó la inspección. Evidentemente, la enmienda puede aceptarse dado que se trata de una práctica general en todas las legislaciones.

Las enmiendas 15 y 17 introducen como motivo de incumplimiento la pérdida manifiesta de gasóleo y/o aceite. Esta simple adaptación procede del *lobby* de motocicletas, preocupado por reducir el peligro real que la pérdida de combustible representa para los motociclistas. Esta enmienda puede aceptarse.

Propuesta modificada de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad**

La propuesta presentada por la Comisión en el documento COM(98)0117 final – SYN 98/0097 se modifica como sigue:

Texto inicialmente propuesto por la Comisión	Texto modificado
Considerando	
EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, Visto el Tratado constitutivo la Comunidad Europea, y, en particular, las letras c) y d) del apartado 1 de su artículo 75, Vista la propuesta de la Comisión, Visto el dictamen del Comité Económico y Social, en cooperación con el Parlamento Europeo, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 189 C del Tratado,	<u>EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,</u> Visto el Tratado constitutivo la Comunidad Europea, y, en particular, las letras c) y d) del apartado 1 de su <u>artículo 71</u>, Vista la propuesta de la Comisión, Visto el dictamen del Comité Económico y Social, <u>Visto el dictamen del Comité de las Regiones</u> <u>de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 251 del Tratado.</u>

Texto inicialmente propuesto por la Comisión	Texto modificado
Enmienda 1	
Considerando 8	
(8) Considerando que el método de selección de los vehículos sometidos a inspección debe basarse en un enfoque específico, por etapas y concediendo especial importancia a la determinación de los vehículos más susceptibles de estar mal mantenidos, mejorando así la eficacia de las autoridades al aplicar las inspecciones y reduciendo al mínimo los costes y los retrasos causados a los conductores y a los transportistas;	(8) Considerando que el método de selección de los vehículos sometidos a inspección debe basarse en un enfoque específico, por etapas y concediendo especial importancia a la determinación de los vehículos más susceptibles de estar mal mantenidos, mejorando así la eficacia de las autoridades al aplicar las inspecciones y reduciendo al mínimo los costes y los retrasos causados a los conductores y a <u>las empresas</u> ;

Enmienda 3	
Artículo 3, apartado 2	
2. Si en la primera fase se detectan indicios de que el vehículo industrial no está debidamente mantenido, la segunda fase consistirá en un examen superficial del vehículo estacionado, incluida la comprobación de la documentación relativa al estado de mantenimiento y especialmente el comprobante de que el vehículo ha sido sometido a la inspección técnica reglamentaria de acuerdo con el artículo 2 de la Directiva 96/96/CE o el comprobante de que el vehículo ha pasado recientemente otra inspección en carretera de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 96/96/CE.	2. Si en la primera fase se detectan indicios de que el vehículo industrial no está debidamente mantenido, la segunda fase consistirá en un examen superficial del vehículo estacionado, incluida la comprobación de la documentación relativa al estado de mantenimiento y especialmente el comprobante de que el vehículo ha sido sometido a la inspección técnica reglamentaria de acuerdo con el artículo 2 de la Directiva 96/96/CE o el comprobante de que el vehículo ha pasado recientemente otra inspección en carretera de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 96/96/CE. <u>A fin de evitar dificultades lingüísticas durante las inspecciones en los Estados miembros, estos formularios estarán armonizados.</u>

Texto inicialmente propuesto por la Comisión	Texto modificado
Enmienda 4	
Artículo 3, apartado 3 bis (nuevo)	
	<u>3 bis. Las inspecciones con arreglo a la presente Directiva podrán combinarse con otras inspecciones de los vehículos industriales en circulación en carretera.</u>

Enmienda 5	
Artículo 4, apartado 1	
1. Los Estados miembros establecerán inspecciones en carretera periódicas y adecuadas que abarquen cada año una proporción importante y representativa de los vehículos industriales de las categorías comprendidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.	1. Los Estados miembros establecerán, <u>de común acuerdo y previa consulta a la Comisión,</u> inspecciones en carretera periódicas y adecuadas que abarquen cada año una proporción importante y representativa de los vehículos industriales de las categorías comprendidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Enmienda 6	
Artículo 4, apartado 4	
4. Los Estados miembros comunicarán cada dos años a la Comisión el número de vehículos industriales inspeccionados, clasificados por tipo y país de matriculación e incluyendo los datos sobre las deficiencias detectadas.	4. Los Estados miembros comunicarán cada dos años a la Comisión el número de vehículos industriales inspeccionados clasificados por tipo y país de matriculación e incluyendo los datos sobre las deficiencias detectadas. <u>La Comisión comunicará estos datos al Parlamento Europeo.</u>

Texto inicialmente propuesto por la Comisión	Texto modificado
Enmienda 7	
Artículo 5, apartado 1	
1. Para efectuar las inspecciones en carretera previstas en la presente Directiva, los Estados miembros utilizarán la lista de control que figura en el Anexo I. La autoridad que efectúe el control entregará al conductor del vehículo industrial para su presentación cuando le sea solicitado, un ejemplar de esta lista o un certificado en que se indiquen los resultados de la inspección periódica, de acuerdo con la Directiva 96/96/CE, a fin de simplificar o evitar otras inspecciones en carretera posteriores en un plazo demasiado breve.	1. Para efectuar las inspecciones en carretera previstas en la presente Directiva, los Estados miembros utilizarán la lista de control que figura en el Anexo I. La autoridad que efectúe el control entregará al conductor del vehículo industrial para su presentación cuando le sea solicitado, un ejemplar de esta lista o un certificado en que se indiquen los resultados de la inspección periódica, de acuerdo con la Directiva 96/96/CE; <u>antes de efectuar una inspección sobre la base de los puntos de control enumerados en la lista que figura en el Anexo I, el inspector tendrá en cuenta los documentos siguientes presentados, en su caso, por el conductor:</u> - <u>el certificado más reciente de inspección técnica y/o</u> - <u>el certificado más reciente de un control de seguridad realizado por un organismo autorizado y/o</u> - <u>un informe reciente sobre una inspección en carretera.</u> <u>En caso de que los certificados y/o el informe arriba mencionados demuestren que uno de los puntos de la lista de control que figura en el Anexo I ya ha sido objeto de una inspección en los últimos tres meses, el punto en cuestión no se controlará de nuevo a menos que una deficiencia y/o una infracción evidentes así lo justifiquen.</u>

Texto inicialmente propuesto por la Comisión	Texto modificado
Enmienda 9	
Artículo 5, apartado 3 (nuevo)	
	<u>2 bis. En los casos en los que la decisión sea no retirar el vehículo de la circulación, las autoridades competentes procurarán que el tiempo de inactividad del vehículo producido por cualquier inspección sea el más corto posible. A tal efecto, se materializará un control estadístico de tales tiempos.</u>

Enmienda 10	
Artículo 6, apartado 1	
1. Los Estados miembros se asistirán mutuamente en la aplicación de la presente Directiva.	1. Los Estados miembros se asistirán mutuamente en la aplicación de la presente Directiva. <u>En particular, se comunicarán cuáles son el/los servicio(s) competente(s) para la realización de las inspecciones y las personas a las que debe contactarse.</u>

Texto inicialmente propuesto por la Comisión	Texto modificado
Enmienda 11	
Artículo 6, apartado 2	
2. Las deficiencias graves o repetidas de un vehículo perteneciente a personas no residentes deberán denunciarse a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación del vehículo industrial o de establecimiento de la empresa. Las autoridades competentes del Estado miembro donde se comprobara una deficiencia grave o repetida por parte de un vehículo perteneciente a personas no residentes podrán pedir a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación del vehículo industrial o de establecimiento de la empresa la adopción de medidas apropiadas contra el o los contraventores. Estas últimas autoridades notificarán a las autoridades competentes del Estado miembro en que se comprobaran las deficiencias del vehículo industrial las medidas adoptadas contra el contraventor.	2. Las deficiencias graves o repetidas de un vehículo perteneciente a personas no residentes deberán denunciarse a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación del vehículo industrial o de establecimiento de la empresa, <u>sin perjuicio de la persecución del infractor de conformidad con la legislación aplicable en el Estado miembro donde se haya cometido la infracción.</u> Las autoridades competentes del Estado miembro donde se comprobara una deficiencia grave o repetida por parte de un vehículo perteneciente a personas no residentes podrán pedir a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación del vehículo industrial o de establecimiento de la empresa la adopción de medidas apropiadas contra el o los contraventores. Estas últimas autoridades notificarán a las autoridades competentes del Estado miembro en que se comprobaran las deficiencias del vehículo industrial las medidas adoptadas contra el contraventor.

Texto inicialmente propuesto por la Comisión	Texto modificado
Enmienda 15	
Anexo I, lista de control, punto 13	
13. Motivos del incumplimiento: - dispositivos de frenado y componentes - transmisión de la dirección – luces, dispositivos de alumbrado y señalización luminosa – ruedas/cubos/neumáticos – sistema de escape – opacidad del humo (Diesel) – emisiones gaseosas (gasolina)	13. Motivos del incumplimiento: - dispositivos de frenado y componentes - transmisión de la dirección – luces, dispositivos de alumbrado y señalización luminosa – ruedas/cubos/neumáticos – sistema de escape – opacidad del humo (Diesel) – emisiones gaseosas (gasolina)– <u>pérdida de gasóleo y/o aceite</u>

Enmienda 17	
Anexo II, introducción, párrafo segundo	
Los elementos que deben ser objeto de control incluirán los considerados importantes para el funcionamiento seguro y respetuoso con el medio ambiente por parte del vehículo. Además de las verificaciones del simple funcionamiento de determinados elementos (alumbrado, señalización, estado de los neumáticos, etc.), se someterán a ensayos y/o controles específicos los dispositivos de frenado y las emisiones del vehículo según las modalidades siguiente:	Los elementos que deben ser objeto de control incluirán los considerados importantes para el funcionamiento seguro y respetuoso con el medio ambiente por parte del vehículo. Además de las verificaciones del simple funcionamiento de determinados elementos (alumbrado, señalización, estado de los neumáticos, <u>pérdidas de gasóleo y/o aceite</u> , etc.), se someterán a ensayos y/o controles específicos los dispositivos de frenado y las emisiones del vehículo según las modalidades siguientes: