



Bruselas, 24.5.2013
COM(2013) 303 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

**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 2009-2010

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

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 2009-2010

ÍNDICE

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO 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	2
1. INTRODUCCIÓN	3
2. DIRECTIVA 2000/30/CE	4
3. DATOS COMUNICADOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS	4
4. CONTENIDO DE LA INSPECCIÓN	5
5. DATOS ESTADÍSTICOS.....	6
5.1. Número total de vehículos inspeccionados y su origen	6
5.2. Vehículos suspendidos	8
5.3. Tipos de deficiencias y datos por Estado miembro.....	9
6. TIPOS DE SANCIÓN.....	10
7. CONCLUSIONES	10
ANEXO I: DEFICIENCIAS DETECTADAS POR PUNTO DE INSPECCIÓN	11
ANEXO II: VEHÍCULOS INSPECCIONADOS Y PORCENTAJE DE SUSPENSIONES POR ESTADO MIEMBRO	12

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) n° 1072/2009¹);
- las inspecciones técnicas periódicas de vehículos efectuadas en los Estados miembros con una periodicidad determinada, con arreglo a una frecuencia mínima establecida a nivel europeo para los vehículos matriculados en su territorio (Directiva 2009/40/CE²);
- las inspecciones técnicas en carretera, objeto del presente informe, que permitan garantizar que, en cualquier momento, los vehículos industriales sólo 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, sus remolques y semirremolques que circulan 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, así como los puntos controlados y las deficiencias observadas. La Directiva enumera doce puntos distintos (véase la sección 4) que pueden ser objeto de una inspección técnica en carretera. El incumplimiento de los requisitos de seguridad vial de uno de los elementos controlados 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 deben constar las deficiencias 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.

Este es el tercer informe sobre la aplicación de la Directiva 2000/30/CE en los Estados miembros; abarca el período 2009-2010. Los datos recogidos por los Estados miembros

¹ Reglamento (CE) n° 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, pp. 72-87).

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, pp. 12-29).

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, pp. 1-8).

sobre dicho período debían comunicarse a la Comisión, a más tardar, el 31 de marzo de 2011.

En dicha fecha, únicamente nueve Estados miembros habían facilitado información sobre la inspección técnica en carretera. Desde finales de marzo de 2011, la Comisión ha emitido varios recordatorios para obtener el mayor número de datos estadísticos posible y poder presentar una visión completa del ámbito de las inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión. A finales de 2012, los 27 Estados miembros habían transmitido finalmente la información sobre la aplicación de la Directiva 2000/30/CE.

2. DIRECTIVA 2000/30/CE

La Directiva 2000/30/CE modificada⁴ establece las condiciones para la realización de inspecciones técnicas en carretera a vehículos industriales que circulan en el territorio de la Unión.

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.

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 industrial 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.

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. 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.

3. DATOS COMUNICADOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS

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 para la notificación. La mayoría de los informes de los Estados miembros se ajustaron al modelo recomendado, incluso cuando se enviaron cuadros impresos. La utilización de este modelo normalizado para informar facilita mucho la recogida de datos; sin embargo, su uso no es obligatorio.

Todos los Estados miembros comunicaron datos sobre el periodo 2009-2010. Los datos, no obstante, no se comunicaron a su debido tiempo. Un año después del plazo límite del 31 de marzo de 2011, cinco Estados miembros (Chipre, España, Francia, Portugal y

⁴ Directiva 2003/26/CE de la Comisión, de 3 de abril de 2003, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los dispositivos de limitación de velocidad y las emisiones de gases de escape de los vehículos industriales (DO L 90 de 8.4.2003, pp. 37-40).

Suecia) no habían enviado datos sobre el número de vehículos inspeccionados clasificados por categoría y país de matriculación, ni sobre los elementos inspeccionados y los defectos observados. Tras iniciar procedimientos previos a la infracción, estos cinco Estados miembros comunicaron finalmente los datos exigidos.

El cuadro 1 refleja de manera resumida el uso del modelo normalizado recomendado por parte de los Estados miembros.

Cuadro 1: Resumen sobre la comunicación de datos

Estados miembros que han utilizado el modelo normalizado.	Austria, Bélgica ¹ , Chipre ^{6,7} , Dinamarca ¹ , Estonia ¹ , Eslovaquia ¹ , Finlandia ⁵ , Grecia, Hungría ¹ , Irlanda ^{1,2} , Lituania ⁵ , Luxemburgo ¹ , Malta ^{1,6} , Países Bajos ¹ , Portugal ¹ , Reino Unido ¹ , Rumanía ¹ , Suecia ¹ .
Estados miembros que no han utilizado el modelo normalizado.	Bulgaria ^{1,4} , República Checa, Alemania ^{6,7} , Italia ^{4,6,7} , España ^{1,2,3} , Francia ^{1,2,3,4} , Letonia ^{4,5,6} , Polonia ^{5,6} , Eslovenia ^{3,4,5,6} .

1: Sin datos sobre países no pertenecientes a la UE.

2: Sin datos sobre todas las categorías de vehículos.

3: Sin datos sobre puntos de inspección.

4: Datos presentados por separado para 2009 y 2010.

5: Sin datos para los puntos de inspección para todas las categorías de vehículos.

6: Sin datos para los puntos de inspección sobre vehículos matriculados fuera del Estado miembro.

7: Sin datos sobre categorías de vehículos matriculados fuera del Estado miembro.

Se puede observar que los Estados miembros que utilizan el modelo normalizado de recogida de información informaron a la Comisión de un conjunto de datos más completo.

4. CONTENIDO DE LA INSPECCIÓN

Los puntos que pueden ser objeto de control 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:

- dispositivo de frenado y componentes del dispositivo de frenado
- sistema de escape;
- opacidad del humo (diésel);
- emisiones gaseosas [gasolina, gas natural o gas licuado de petróleo (GLP)];
- sistema de dirección;
- luces, dispositivos de alumbrado y de señalización;
- ruedas y neumáticos;
- suspensión (defectos visibles);

- chasis (defectos visibles);
- tacógrafo (instalación);
- dispositivo de limitación de velocidad (instalación);
- fugas de combustible o de lubricante.

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 de este desglose se indican en cursiva en este informe.

5.1. Número total de vehículos inspeccionados y su origen

El número total de vehículos inspeccionados asciende a **8 869 882** en el período 2009-2010. En este periodo, el número de vehículos industriales en la UE ascendía a **72 264 857**⁵. La proporción de vehículos inspeccionados declarados para 2009-2010 del parque móvil total es de **11,9 %**, lo que corresponde al **5,9 %** de las inspecciones anuales en carretera de vehículos industriales.

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 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 previo sobre la aplicación de la Directiva.⁶ También debe tenerse en cuenta la situación geográfica de algunos Estados miembros como Chipre o Malta.

⁵ *EU Transport in figures, Statistical Pocketbooks 2009-2012*, Eurostat. Para las categorías: N1, N2, N3, N4, M2, M3, O3 y O4.

⁶ COM(2007) 270 final

Cuadro 2: Origen de los vehículos inspeccionados

Estado miembro que presenta la declaración	Matriculados en ese Estado miembro	Matriculados en otros Estados miembros de la UE	Matriculados fuera de la UE	Total	% de vehículos del Estado miembro
Austria	14 199	13 874	3 452	31 525	45,04 %
Bélgica	6 173	12 608	n.d.	18 781	32,87 %
Bulgaria	685 349	96 056	n.d.	781 405	87,71 %
Chipre	1 148	n.d.	n.d.	1 148	n.d.
República Checa	44 067	24 164	553	68 784	64,07 %
Dinamarca	1 364	131	n.d.	1 495	91,24 %
Estonia	2 867	155	n.d.	3 022	94,87 %
Finlandia	17 192	2 331	8 230	27 753	61,95 %
Francia	970 433	885 713	n.d.	1 856 146	52,28 %
Alemania	2 168 588	958 115	165 234	3 291 937	65,88 %
Grecia	22 799	4 011	2 559	29 369	77,63 %
Hungría	456 338	91 115	n.d.	547 453	83,36 %
Irlanda	6 102	159	n.d.	6 261	97,46 %
Italia	n.d.	n.d.	n.d.	35 654	n.d.
Letonia	4 840	2 671	141	7 652	63,25 %
Lituania	28 877	1 692	28 622	59 191	48,79 %
Luxemburgo	182	982	n.d.	1 164	15,64 %
Malta	5 502	78	n.d.	5 580	98,60 %
Países Bajos	3 725	1 697	n.d.	5 422	68,70 %
Polonia	n.d.	n.d.	n.d.	1 658 996	n.d.
Portugal	802	68	n.d.	870	92,18 %
Rumanía	24 684	463	n.d.	25 147	98,16 %
Eslovaquia	16 402	4 436	n.d.	20 838	78,71 %
Eslovenia	4 218	1 350	1 345	6 913	61,02 %
España	3 808	n.d.	n.d.	3,808	n.d.
Suecia	37 164	10 756	n.d.	47 920	77,55 %
Reino Unido	154 677	170 971	n.d.	325 648	47,50 %
Total	4 681 500	2 283 596	210 136	8 869 882	52,78 %

5.2. 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 **58,5 %** registrado en el **Reino Unido** hasta solo un **0,3 % en Bulgaria**.

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

Estado miembro que presenta la declaración	Vehículos matriculados en el Estado miembro que presenta la declaración			Vehículos matriculados en la UE (incluido el Estado miembro que presenta la declaración)		
	Vehículos inspeccionados	Número de suspensiones	% de suspensiones (*)	Vehículos inspeccionados	Número de suspensiones	% de suspensiones (*)
Austria	14 199	5 827	41,0 %	28 073	12 970	46,2 %
Bélgica	6 173	436	7,1 %	18 781	1 155	6,1 %
Bulgaria	685 349	1 224	0,2 %	781 405	2 357	0,3 %
Chipre*	1 148	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
República Checa	44 067	790	1,8 %	67 225	945	1,4 %
Dinamarca	1 364	31	2,3 %	1 495	31	2,1 %
Estonia	2 867	733	25,6 %	3 022	582	19,3 %
Finlandia	17 192	194	2,0 %	19 523	207	1,1 %
Francia	970 433	39 470	4,1 %	1 856 146	86 797	4,7 %
Alemania	2 168 588	14 510	0,7 %	3 26 703	32 027	1,0 %
Grecia	22 799	2 957	13,0 %	26 810	3 059	11,4 %
Hungría*	456 338	n.d.	n.d.	547 453	n.d.	n.d.
Irlanda*	6 102	n.d.	n.d.	6 261	n.d.	n.d.
Italia	19 717	n.d.	n.d.	24 059	n.d.	n.d.
Letonia*	4 840	n.d.	n.d.	7 511	602	8,0 %
Lituania	28 877	196	0,7 %	30 605	219	0,7 %
Luxemburgo*	182	n.d.	n.d.	1 164	n.d.	n.d.
Malta	5 502	2 578	46,9 %	5 580	2 877	51,6 %
Países Bajos	3,725	66	1,8 %	5,422	173	3,2 %
Polonia	1 658 996	8 506	0,5 %	n.d.	n.d.	n.d.
Portugal	802	16	2,0 %	n.d.	n.d.	n.d.
Rumanía	24 684	9 675	39,2 %	25 147	11 604	46,1 %
Eslovaquia*	16 407	n.d.	n.d.	20 838	n.d.	n.d.
Eslovenia	4 218	101	2,4 %	5 618	131	2,3 %
España	3 808	641	16,83 %	n.d.	n.d.	n.d.

Estado miembro que presenta la declaración	Vehículos matriculados en el Estado miembro que presenta la declaración			Vehículos matriculados en la UE (incluido el Estado miembro que presenta la declaración)		
	Vehículos inspeccionados	Número de suspensiones	% de suspensiones (*)	Vehículos inspeccionados	Número de suspensiones	% de suspensiones(*)
Suecia	37 164	2 285	6,1 %	47 920	9 103	19,0 %
Reino Unido	154 677	47 362	30,6 %	325 648	190 585	58,5 %
Total	6 360 218	137 598	2,2 %	6 982 409	355 424	5,1 %

*Estos Estados miembros informaron del número de deficiencias en lugar del número de suspensiones.

Las cifras parecen indicar que las inspecciones técnicas en carretera selectivas en vehículos con un mantenimiento deficiente 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 del **Reino Unido**, **Austria** y **Malta**, que tienen la tasa de suspensiones más alta, mientras que **Bulgaria**, **Lituania** y **Alemania** registran las tasas más bajas con respecto a la suspensión de vehículos matriculados en la Unión Europea.

5.3. Tipos de deficiencias y datos por Estado miembro

Las deficiencias más frecuentes detectadas durante las inspecciones tienen que ver con la funcionalidad de los **dispositivos de frenado**, el estado de conservación para circular con seguridad de los **neumáticos** y del **sistema de alumbrado** (con unos índices de deficiencias del **19,8 %**, **15,9 %** and **42,5 %**, respectivamente). Estas cifras ponen de relieve la importancia de las inspecciones en carretera respecto a la seguridad vial. Si se comparan los datos con el período de referencia anterior, se trata de los mismos aspectos problemáticos que se habían comunicado antes (anexo I).

Respecto a las emisiones y fugas, que, además del peligro que suponen para la seguridad vial, afectan potencialmente al medio ambiente, se ha producido una disminución del 1,5 % en la proporción de fugas de combustible y de lubricante: 4,1 % frente al 5,6 % registrado en el periodo de referencia anterior. Las **deficiencias relativas a las emisiones**, tanto de los vehículos industriales que funcionan con diésel como con gasolina, han disminuido, pero no de forma significativa.

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 **2,1 %** en **Portugal** y el **48,3 %** en el **Reino Unido**. Esas divergencias pueden deberse a la aplicación de métodos de control distintos por parte de los Estados miembros. Con su propuesta COM(2012)382 final, que forma parte del paquete sobre la inspección técnica de vehículos, la Comisión presentó una iniciativa legislativa cuyo objetivo es una mayor armonización de los métodos de control aplicados en las inspecciones técnicas.

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 de 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 a 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 dispone de ningún informe sobre estos supuestos.

7. CONCLUSIONES

El número total de vehículos inspeccionados representa el **5,9 %** del parque de vehículos industriales de la UE en su conjunto.

Se ha producido una mejora en el número de Estados miembros que comunican datos estadísticos, así como en los pormenores incluidos en esos datos desde el período de referencia anterior. Sin embargo, la comunicación de datos no se efectuó puntualmente y la Comisión tuvo que iniciar procedimientos previos a la infracción contra algunos Estados miembros.

La Directiva fija el modelo de informe individual para las inspecciones técnicas en carretera. Dado que la Directiva no especifica el formato para la transmisión de todos los datos estadísticos, los Estados miembros comunican la información de la forma más variopinta, dificultando la consolidación de los resultados presentados.

Por este motivo, la Comisión creó un modelo electrónico normalizado para que lo utilizaran los Estados miembros. Sin embargo, no todos los Estados miembros lo han utilizado, por lo que a la Comisión le ha resultado difícil sacar conclusiones fiables sobre aspectos como el lugar de matriculación de los vehículos inspeccionados o la naturaleza de las suspensiones emitidas, así como informar sobre los índices de deficiencias de los vehículos industriales.

Los datos comunicados parecen indicar que unos pocos Estados miembros se centran en las inspecciones en carretera de vehículos matriculados fuera de su propio territorio si se compara con otros Estados miembros con un tránsito similar. Las cifras facilitadas indican que la eficiencia de las inspecciones técnicas en carretera puede incrementarse por medio de controles selectivos. Por tanto, es posible reducir la carga administrativa tanto para las autoridades competentes como para los operadores de transporte.

Respecto al buen estado de los vehículos que circulan en los territorios de la Unión para utilizar la vía pública con seguridad, se alienta a los Estados miembros a que presten especial atención a las categorías de deficiencias que continúan siendo las más problemáticas, en concreto, los dispositivos de frenado, los neumáticos y los sistemas de alumbrado.

ANEXO I: DEFICIENCIAS DETECTADAS POR PUNTO DE INSPECCIÓN

Estado miembro	Dispositivo de frenado y componentes del dispositivo de frenado	Sistema de escape		Opacidad del humo	Emisiones gaseosas	Sistema de dirección		Luces, dispositivos de alumbrado y de señalización		Ruedas y neumáticos		Suspensión		Chasis		Tacógrafo		Dispositivo de limitación de velocidad	Fugas de combustible o de lubricante	Total						
AT	6.144	22,6 %	1.053	3,9 %	27	0,1 %	4	0,0 %	1.578	5,8 %	4.374	16,1 %	3.878	14,3 %	2.869	10,6 %	4.423	16,3 %	450	1,7 %	38	0,1 %	2.304	8,5 %	27.142	
BE	823	15,4 %		N.D.		N.D.		N.D.	90	1,7 %	2.115	39,7 %	846	15,9 %		N.D.	1.183	22,2 %	253	4,7 %		N.D.	23	0,4 %	5.333	
BG	391	28,4 %	0	0,0 %	28	2,0 %	87	6,3 %	0	0,0 %	79	5,7 %	332	24,1 %	152	11,0 %	63	4,6 %	12	0,9 %	73	5,3 %	162	11,7 %	1.379	
CY	126	11,0 %	71	6,2 %	33	2,9 %	6	0,5 %	46	4,0 %	237	20,6 %	220	19,1 %	87	7,6 %	155	13,5 %	66	5,7 %	43	3,7 %	59	5,1 %	1.149	
CZ	1.496	8,1 %	1.071	5,8 %	0	0,0 %	1	0,0 %	326	1,8 %	6.494	35,2 %	3.147	17,1 %	440	2,4 %	4.396	23,8 %	277	1,5 %	3	0,0 %	803	4,4 %	18.454	
DE	27.178	18,2 %	6.335	4,2 %	732	0,5 %	218	0,1 %	4.803	3,2 %	49.689	33,3 %	29.306	19,7 %	5.171	3,5 %	11.210	7,5 %	6.381	4,3 %	1.752	1,2 %	6.331	4,2 %	149.106	
DK	207	40,1 %	17	3,3 %		N.D.		N.D.	23	4,5 %	186	36,0 %	19	3,7 %	14	2,7 %	43	8,3 %	5	1,0 %		N.D.	2	0,4 %	516	
EE	81	5,0 %	28	1,7 %	2	0,1 %	0	0,0 %	28	1,7 %	357	22,1 %	401	24,8 %	113	7,0 %	166	10,3 %	220	13,6 %	57	3,5 %	165	10,2 %	1.618	
EL	270	5,5 %	25	0,5 %	8	0,2 %	4	0,1 %	54	1,1 %	816	16,8 %	2.181	44,8 %	121	2,5 %	179	3,7 %	976	20,1 %	154	3,2 %	78	1,6 %	4.866	
ES	127	15,7 %	7	0,9 %	8	1,0 %	0	0,0 %	25	3,1 %	303	37,4 %	140	17,3 %	25	3,1 %	88	10,9 %	56	6,9 %	18	2,2 %	13	1,6 %	810	
FI	2.572	33,8 %	44	0,6 %	7	0,1 %	1	0,0 %	237	3,1 %	2.774	36,4 %	569	7,5 %	225	3,0 %	911	12,0 %	154	2,0 %	24	0,3 %	97	1,3 %	7.615	
FR		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.
HU	5.074	21,2 %		N.D.		N.D.	2.118	8,9 %	636	2,7 %	8.562	35,8 %	4.828	20,2 %		N.D.	1.316	5,5 %		N.D.	876	3,7 %	496	2,1 %	23.906	
IE	669	23,8 %	84	3,0 %	3	0,1 %	13	0,5 %	247	8,8 %	393	14,0 %	520	18,5 %	288	10,2 %	181	6,4 %	113	4,0 %	180	6,4 %	123	4,4 %	2.814	
IT		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.
LT	672	6,6 %	137	1,3 %	21	0,2 %	8	0,1 %	96	0,9 %	4.626	45,2 %	1.786	17,5 %	66	0,6 %	35	0,3 %	475	4,6 %	40	0,4 %	2.262	22,1 %	10.224	
LU	147	20,0 %	31	4,2 %	2	0,3 %		N.D.	28	3,8 %	172	23,4 %	135	18,4 %	103	14,0 %	68	9,3 %	3	0,4 %		N.D.	46	6,3 %	735	
LV	278	27,0 %	42	4,1 %	0	0,0 %	0	0,0 %	38	3,7 %	228	22,1 %	66	6,4 %	79	7,7 %	212	20,6 %	10	1,0 %	1	0,1 %	76	7,4 %	1.030	
MT	357	6,1 %	113	1,9 %	203	3,5 %	0	0,0 %	876	15,0 %	2.558	43,8 %	1.128	19,3 %	43	0,7 %	112	1,9 %	51	0,9 %	2	0,0 %	402	6,9 %	5.845	
NL	391	24,1 %	51	3,1 %	13	0,8 %	2	0,1 %	62	3,8 %	387	23,9 %	151	9,3 %	185	11,4 %	231	14,3 %	87	5,4 %	25	1,5 %	35	2,2 %	1.620	
PL	8.122	4,4 %	1.264	0,7 %	758	0,4 %	49	0,0 %	2.070	1,1 %	144.966	79,3 %	14.535	8,0 %	1.566	0,9 %	1.079	0,6 %	2.067	1,1 %	156	0,1 %	6.159	3,4 %	182.791	
PT	15	2,1 %	6	0,9 %		N.D.		N.D.	11	1,6 %	411	58,6 %	121	17,3 %	23	3,3 %	59	8,4 %	5	0,7 %	4	0,6 %	46	6,6 %	701	
RO	374	3,1 %	26	0,2 %	561	4,7 %	100	0,8 %	61	0,5 %	6.008	50,0 %	3.528	29,3 %	274	2,3 %	42	0,3 %	568	4,7 %	126	1,0 %	360	3,0 %	12.028	
SE	3.263	13,8 %	250	1,1 %	2	0,0 %	0	0,0 %	783	3,3 %	12.960	54,8 %	2.881	12,2 %	259	1,1 %	1.260	5,3 %	1.613	6,8 %	47	0,2 %	312	1,3 %	23.630	
SI		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.
SK	645	21,4 %	12	0,4 %	87	2,9 %	0	0,0 %	9	0,3 %	84	2,8 %	521	17,3 %	1	0,0 %	9	0,3 %	1.426	47,3 %	0	0,0 %	221	7,3 %	3.015	
UK	62.840	48,3 %	3.201	2,5 %	82	0,1 %	0	0,0 %	5.031	3,9 %	12.944	9,9 %	26.835	20,6 %	13.955	10,7 %	198	0,2 %	0	0,0 %	113	0,1 %	4.952	3,8 %	130.151	
Total	122.262	19,8 %	13.868	2,2 %	2.577	0,4 %	2.611	0,4 %	17.158	2,8 %	261.723	42,5 %	98.074	15,9 %	26.059	4,2 %	27.619	4,5 %	15.268	2,5 %	3.732	0,6 %	25.527	4,1 %	616.478	
Total 2007-2008	105.135	21%	14.941	3%	2.350	0,50%	905	0,20%	16.811	3,40%	147.363	29,80%	99.132	20,10%	21.189	4,30%	33.734	6,80%	20.427	4,10%	4.167	1%	27.591	5,60%	493.745	

ANEXO II VEHÍCULOS INSPECCIONADOS Y PORCENTAJE DE SUSPENSIONES POR ESTADO MIEMBRO

NOTA: Las cifras que se indican a continuación no tienen en cuenta el desglose de los trenes de carretera y vehículos articulados.

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%
AE	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AL	2	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AT	14.199	41,0 %	101	1,0 %	864	0,3 %		n.d.	458	0,4 %		n.d.		0,0 %
AZ	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BA	174	60,9 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BE	67	29,9 %	6.173	7,1 %	330	1,8 %		n.d.	17	5,9 %		n.d.		0,0 %
BG	761	50,9 %	246	6,1 %	266.621	0,5 %		n.d.	157	3,8 %		n.d.		0,0 %
BI	2	50,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BY	91	62,6 %		n.d.		n.d.		n.d.	141	0,0 %		n.d.		n.d.
CH	144	51,4 %		n.d.		n.d.		n.d.	2	0,0 %		n.d.		n.d.
CS	361	52,4 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
CY	18	38,9 %	4	0,0 %	520	0,0 %	1.063	161,4 %	0	0,0 %		n.d.		0,0 %
CZ	2.051	41,3 %	524	6,3 %	4.498	0,3 %		n.d.	28.499	2,8 %		n.d.		0,0 %
DE	2.187	29,6 %	1.864	4,3 %	4.570	1,0 %		n.d.	1.958	0,5 %	1.510.158	1,0 %	59	n.d.
DK	22	27,3 %	37	5,4 %	73	0,0 %		n.d.	6	0,0 %		n.d.	1.066	2,9 %
EE	34	32,4 %	50	6,0 %	306	0,0 %		n.d.	157	0,0 %		n.d.	2	n.d.
EL	95	64,2 %	16	6,3 %	4.214	3,1 %		n.d.	22	0,0 %		n.d.		0,0 %
ES	62	38,7 %	650	7,5 %	271	0,0 %		n.d.	115	0,9 %		n.d.	2	n.d.
FI	13	38,5 %	20	5,0 %	131	0,0 %		n.d.	2	0,0 %		n.d.	3	n.d.
FR	37	51,4 %	1.649	4,7 %	448	2,0 %		n.d.	51	0,0 %		n.d.		0,0 %
GE	3	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%
HR	246	43,5 %		n.d.		n.d.		n.d.	20	5,0 %		n.d.		n.d.
HU	3.378	51,4 %	376	4,5 %	5.431	0,3 %		n.d.	1.062	1,0 %		n.d.		0,0 %
IE	21	23,8 %	54	1,9 %	39	0,0 %		n.d.	3	0,0 %		n.d.	2	n.d.
IN	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IR	5	40,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IT	668	40,3 %	451	3,8 %	557	0,4 %		n.d.	52	1,9 %		n.d.		0,0 %
LI	15	40,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LK	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LT	196	50,0 %	347	7,8 %	832	0,4 %		n.d.	319	0,6 %		n.d.	3	n.d.
LU	20	5,0 %	542	4,1 %	62	0,0 %		n.d.	1	0,0 %		n.d.		0,0 %
LV	56	41,1 %	61	9,8 %	505	0,4 %		n.d.	241	0,0 %		n.d.		0,0 %
Macedonia (FYROM)	42	45,2 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MD		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	6	0,0 %		n.d.		n.d.
ME	16	93,8 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MK	5	40,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	13	0,0 %		n.d.		n.d.
Moldavia	42	59,5 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MT	1	0,0 %	7	42,9 %	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		0,0 %
NL	258	27,9 %	2.194	6,8 %	3.667	0,5 %		n.d.	194	0,0 %		n.d.	4	n.d.
NO	4	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	1	0,0 %		n.d.		n.d.
No UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
Otros EM UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	644.373	2,7 %		n.d.
Otros No EM UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	115.704	2,4 %		n.d.
PA	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%
PL	1.384	49,1 %	1.406	6,9 %	14.307	0,5 %		n.d.	3 961	1,5 %		n.d.	11	n.d.
PT	48	41,7 %	313	7,0 %	421	0,2 %		n.d.	14	0,0 %		n.d.		0,0 %
PY	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RO	1.835	53,8 %	316	8,2 %	21.191	0,7 %		n.d.	597	2,0 %		n.d.	2	n.d.
RS	2	50,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	50	0,0 %		n.d.		n.d.
RU	47	34,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	34	0,0 %		n.d.		n.d.
SE	12	33,3 %	35	8,6 %	145	0,7 %		n.d.	8	12,5 %		n.d.	10	n.d.
SI	935	48,1 %	225	4,0 %	838	0,5 %		n.d.	53	1,9 %		n.d.		0,0 %
SK	1.510	49,5 %	402	4,7 %	2.964	0,5 %		n.d.	3.130	1,5 %		n.d.	1	n.d.
SM	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
SV	2	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
TR	277	30,7 %		n.d.		n.d.		n.d.	25	0,0 %		n.d.		n.d.
UA	132	58,3 %		n.d.		n.d.		n.d.	54	1,9 %		n.d.		n.d.
UK	40	42,5 %	223	5,4 %	345	0,0 %		n.d.	14	0,0 %		n.d.		0,0 %
US	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
ZM	1	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%
AL		n.d.	285	28,1 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AT		n.d.	30	n.d.		0,0 %	9	n.d.	4.269	5,9 %	3.089	3,9 %		0,0 %
AZ		n.d.		n.d.		n.d.	7	14,3 %		n.d.		n.d.		n.d.
BA		n.d.	22	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BE		n.d.	25	n.d.		0,0 %	18	n.d.	78.515	5,0 %	63	6,3 %		0,0 %
BG		n.d.	2.368	3,4 %		0,0 %	55	n.d.	12.899	9,2 %	4.100	4,9 %		0,0 %
BY		n.d.		n.d.		n.d.	82	3,7 %		n.d.		n.d.		n.d.
CH		n.d.		n.d.		n.d.	2	n.d.	6.868	4,7 %		n.d.		n.d.
CY		n.d.	12	n.d.		0,0 %		n.d.	0	0,0 %	13	0,0 %		0,0 %
CZ	3	0,0 %	37	2,7 %		0,0 %	38	n.d.	24.316	7,5 %	6.317	5,0 %		0,0 %
DE	1	0,0 %	125	1,6 %		0,0 %	147	n.d.	90.300	4,9 %	2.786	2,5 %		0,0 %
DK		n.d.		n.d.		0,0 %	78	n.d.	2.692	2,9 %	23	0,0 %		0,0 %
EE	2.096	27,0 %		n.d.		0,0 %	589	0,5 %	3.249	6,8 %	161	5,0 %		0,0 %
EL		n.d.	18.530	16,0 %		0,0 %		n.d.	16.042	5,0 %	216	0,0 %		0,0 %
ES		n.d.	1	n.d.	3.808	0,0 %	9	n.d.	187.927	5,4 %	198	3,0 %		0,0 %
FI	24	8,3 %		n.d.		0,0 %	12.474	1,6 %	913	4,6 %	5	0,0 %		0,0 %
FR		n.d.	1	n.d.		0,0 %	11	n.d.	970.433	4,1 %	100	12,0 %		0,0 %
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
HR		n.d.	12	8,3 %		n.d.	4	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
HU	1	100,0 %	22	n.d.		0,0 %	17	n.d.	14.014	6,3 %	456.338	4,1 %		0,0 %
IE		n.d.		n.d.		0,0 %	2	n.d.	7.659	5,6 %	60	3,3 %	6.102	46,8 %
IR		n.d.	13	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IT		n.d.	63	3,2 %		0,0 %	6	n.d.	82.041	4,7 %	1.289	6,5 %		0,0 %
KZ		n.d.		n.d.		n.d.	11	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%	Inspec- ciones	%
LI		n.d.		n.d.		n.d.	3	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LT	17	23,5 %		0,0 %		0,0 %	91	n.d.	3.804	10,2 %	1.359	8,1 %		0,0 %
LU		n.d.		n.d.		0,0 %		n.d.	0	0,0 %	9	0,0 %		0,0 %
LV	40	12,5 %		n.d.		0,0 %	103	3,9 %	18.004	4,4 %	433	7,2 %		0,0 %
MD		n.d.	52	1,9 %		n.d.	7	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MK		n.d.	1.469	9,2 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MT		n.d.		n.d.		0,0 %		n.d.	0	0,0 %	1	0,0 %		0,0 %
NL		n.d.	10	n.d.		0,0 %	72	n.d.	58.187	5,5 %	665	0,2 %		0,0 %
NO		n.d.		n.d.		n.d.	12	n.d.	408	3,9 %		n.d.		n.d.
Otros No EM UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	51.983	5,0 %		n.d.		n.d.
PL	27	14,8 %	95	2,1 %		0,0 %	212	2,4 %	70.253	6,3 %	15.022	7,1 %		0,0 %
PT		n.d.		n.d.		0,0 %		n.d.	68.860	4,0 %	17	0,0 %		0,0 %
RO	1	0,0 %	463	3,0 %		0,0 %	15	6,7 %	32.116	7,1 %	30.910	5,3 %		0,0 %
RS		n.d.	109	3,7 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RU		n.d.		0,0 %		n.d.	5.106	1,7 %		n.d.		n.d.		n.d.
SE	1	0,0 %		0,0 %		0,0 %	165	n.d.	1.670	4,0 %	130	0,8 %		0,0 %
SI		n.d.		0,0 %		0,0 %	6	n.d.	7.610	6,0 %	6.600	9,2 %		0,0 %
SK	3	0,0 %		0,0 %		0,0 %	25	n.d.	23.759	6,2 %	17.438	4,9 %		0,0 %
TR		n.d.	297	2,0 %		n.d.	19	5,3 %		n.d.		n.d.		n.d.
UA		n.d.		0,0 %		n.d.	240	2,9 %		n.d.		n.d.		n.d.
UK		n.d.		0,0 %		0,0 %	9	n.d.	17.355	3,4 %	111	1,8 %	159	79,9 %

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%
AL		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	7	n.d.
AR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	23	n.d.
AT	111	n.d.	1	0,0 %	2	150,0 %		0,0 %	2	50,0 %	6	0,0 %	781	n.d.
AZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	142	n.d.
BA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	530	n.d.
BE	143	n.d.	1	0,0 %	69	98,6 %		0,0 %		0,0 %	138	8,7 %	295	n.d.
BG	324	n.d.	14	0,0 %	20	120,0 %	15	n.d.		n.d.	20	5,0 %	5.008	n.d.
BY		n.d.	244	7,0 %		n.d.	18	n.d.		n.d.		n.d.	24.737	n.d.
CH		n.d.	1	0,0 %		n.d.		n.d.	1	0,0 %		n.d.	188	n.d.
CS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	356	n.d.
CY	10	n.d.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	3	0,0 %	52	n.d.
CZ	202	n.d.	14	0,0 %	15	120,0 %	7	n.d.		0,0 %	36	2,8 %	20.660	n.d.
DE	267	n.d.	5	0,0 %	149	120,1 %	7	n.d.	2	50,0 %	191	3,7 %	10.745	n.d.
DK	13	n.d.	26	15,4 %	2	0,0 %	19	n.d.		0,0 %	8	0,0 %	383	n.d.
EE	15	n.d.	122	3,3 %	4	100,0 %	217	n.d.		0,0 %	14	0,0 %	7.766	n.d.
EL	174	n.d.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	9	0,0 %	737	n.d.
ES	321	n.d.	1	0,0 %	50	94,0 %		0,0 %		0,0 %	31	9,7 %	1.174	n.d.
FI	12	n.d.	11	9,1 %		0,0 %	16	n.d.		0,0 %	2	0,0 %	234	n.d.
FR	735	n.d.	1	0,0 %	34	132,4 %		0,0 %	1	0,0 %	14	7,1 %	216	n.d.
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	309	n.d.
HR		n.d.	2	0,0 %		n.d.	2	n.d.	2	0,0 %		n.d.	1.098	n.d.
HU	235	n.d.	8	0,0 %	15	133,3 %	5	n.d.		0,0 %	18	11,1 %	5.424	n.d.
IE	21	n.d.	0	0,0 %	2	150,0 %	2	n.d.	6	33,3 %	8	0,0 %	236	n.d.
IS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	133	n.d.

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%
IT	19.717	n.d.	1	0,0 %	14	135,7 %	3	n.d.	22	40,9 %	12	8,3 %	1.454	n.d.
KG		n.d.	2	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1.051	n.d.
KZ		n.d.	6	0,0 %		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.	750	n.d.
LI		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	420	n.d.
LT	72	n.d.	39.923	1,3 %	10	80,0 %	675	n.d.		0,0 %	64	1,6 %	43.678	n.d.
LU	39	n.d.	0	0,0 %	112	119,6 %		0,0 %		0,0 %	9	0,0 %	115	n.d.
LV	15	n.d.	317	3,2 %	6	166,7 %	4.840	12,4 %		0,0 %	13	7,7 %	13.987	n.d.
Macedonia (FYROM)		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MD		n.d.	8	0,0 %		n.d.	4	n.d.		n.d.		n.d.	1.763	n.d.
MK		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	623	n.d.
MT	12	n.d.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %	4.958	52,0 %	0	0,0 %	4	n.d.
NL	128	n.d.	13	0,0 %	26	92,3 %	12	n.d.	1	0,0 %	2.131	3,1 %	2.549	n.d.
NO		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	124	n.d.
No UE	1.156	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
PL	482	n.d.	833	5,9 %	41	131,7 %	285	n.d.	5	40,0 %	246	4,1 %	982.932	0,9 %
PT	86	n.d.	0	0,0 %	12	216,7 %		0,0 %		0,0 %	13	0,0 %	478	n.d.
PY		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RO	302	n.d.	8	0,0 %	18	133,3 %	2	n.d.	1	0,0 %	22	9,1 %	5.971	n.d.
RS		n.d.	3	0,0 %		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RU		n.d.	861	2,8 %		n.d.	91	n.d.		n.d.		n.d.	38.813	n.d.
SE	21	n.d.	5	20,0 %		0,0 %	2	n.d.		0,0 %	7	0,0 %	438	n.d.
SI	221	n.d.	6	0,0 %		0,0 %	2	n.d.		0,0 %	8	12,5 %	2.280	n.d.
SK	287	n.d.	21	4,8 %	26	92,3 %	18	n.d.		0,0 %	18	0,0 %	11.294	n.d.

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%
SM		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	6	n.d.
TJ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	24	n.d.
TM		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	14	n.d.
TR		n.d.	2	0,0 %		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.	4.539	n.d.
UA		n.d.	71	9,9 %		n.d.	22	n.d.		n.d.		n.d.	32.632	n.d.
UK	94	n.d.	1	0,0 %	6	16,7 %	1	n.d.	7	71,4 %	15	6,7 %	201	n.d.
UZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	24	n.d.
VA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%
AT		0,0 %	4	25,0 %	42	40,5 %	55	27,3 %	22	n.d.	504	58,3 %
AZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	224	2,7 %		n.d.
BE		0,0 %	2	0,0 %	34	44,1 %	2	0,0 %		0,0 %	2.164	68,3 %
BG	3	n.d.	24	58,3 %	120	154,2 %	79	3,8 %	83	6,0 %	3.119	84,6 %
BY		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.		n.d.
CH		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	4	n.d.		n.d.
CY		0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %		0,0 %	56	82,1 %
CZ		0,0 %	12	8,3 %	251	65,7 %	552	31,3 %	31	9,7 %	5.012	66,3 %
DE		0,0 %	10	20,0 %	486	34,0 %	24	12,5 %	5	n.d.	5.977	51,9 %

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%
DK		0,0 %	0	0,0 %	937	49,3 %	0	0,0 %		0,0 %	203	64,5 %
EE		0,0 %	0	0,0 %	393	54,2 %	15	26,7 %	1	n.d.	432	51,4 %
EL		0,0 %	0	0,0 %	6	33,3 %	4	0,0 %	1	n.d.	251	84,1 %
ES	41	n.d.	8	62,5 %	38	71,1 %	6	0,0 %	14	n.d.	8.293	79,4 %
FI		0,0 %	1	0,0 %	1.251	35,5 %	3	33,3 %	1	n.d.	25	32,0 %
FR		0,0 %	5	20,0 %	21	42,9 %	3	0,0 %		0,0 %	2.613	57,2 %
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.		n.d.
HR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	236	2,1 %		n.d.
HU		0,0 %	142	32,4 %	106	63,2 %	303	23,1 %	162	5,6 %	4.778	63,2 %
IE		0,0 %	0	0,0 %	27	51,9 %	0	0,0 %		0,0 %	10.661	68,0 %
IT		0,0 %	21	28,6 %	5	100,0 %	9	11,1 %	61	3,3 %	4.072	80,4 %
LT		0,0 %	4	100,0 %	425	82,1 %	32	3,1 %	18	n.d.	4.184	71,3 %
LU		0,0 %	0	0,0 %	6	n.d.	1	0,0 %		0,0 %	225	62,7 %
LV		0,0 %	2	50,0 %	196	63,3 %	12	8,3 %	3	n.d.	694	64,7 %
MD		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	8	n.d.		n.d.
ME		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	3	n.d.		n.d.
MK		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	35	n.d.		n.d.
MT		0,0 %	0	0,0 %	3	100,0 %	0	0,0 %		0,0 %	81	92,6 %
NL		0,0 %	10	30,0 %	492	35,0 %	1	0,0 %		0,0 %	6.580	55,4 %
PL		0,0 %	101	24,8 %	1.932	80,4 %	1.368	8,6 %	145	2,8 %	17.907	72,3 %
PT	598	2,7 %	0	0,0 %	17	82,4 %	0	0,0 %		0,0 %	3.193	85,2 %
RO		0,0 %	20.879	46,3 %	122	96,7 %	196	18,4 %	163	3,1 %	4.916	86,4 %
RS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	148	1,4 %		n.d.
RU		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	15	n.d.		n.d.

País inspeccionado	País inspector (número de inspecciones; % de suspensiones)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%	Inspecciones	%
SE		0,0 %	0	0,0 %	26.550	8,6 %	1	0,0 %		0,0 %	86	67,4 %
SI		0,0 %	2	50,0 %	37	48,6 %	23	0,0 %	3.469	2,9 %	1.657	71,5 %
SK		0,0 %	21	38,1 %	103	63,1 %	0	0,0 %	97	2,1 %	3.430	69,0 %
TR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	12	8,3 %		n.d.
UA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	17	5,9 %		n.d.
UK		0,0 %	1	100,0 %	37	59,5 %	1	0,0 %		0,0 %	122.853	38,6 %