

Edición  
en lengua española

## Comunicaciones e informaciones

<u>Número de información</u>	<u>Sumario</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicaciones</i>	
	<b>Consejo</b>	
2000/ C 29/01	Posición común (CE) nº 10/2000, de 2 de diciembre de 1999, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad .....	1

## I

(Comunicaciones)

## CONSEJO

## POSICIÓN COMÚN Nº 10/2000

aprobada por el Consejo el 2 de diciembre de 1999

**con vistas a la adopción de la Directiva 1999/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad**

(2000/C 29/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y 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 71,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social<sup>(2)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El aumento de la circulación por carretera supone para todos los Estados miembros problemas de naturaleza e importancia similares en materia de seguridad y medio ambiente.
- (2) En interés de la seguridad vial, la protección del medio ambiente y la competencia leal, los vehículos industriales sólo deberían utilizarse si se encuentran en un estado de mantenimiento tal que conservan un elevado nivel de conformidad con la normativa técnica.

<sup>(1)</sup> DO C 190 de 18.6.1998, p. 10.

<sup>(2)</sup> DO C 407 de 28.12.1998, p. 112.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 9 de febrero de 1999 (DO C 150 de 28.5.1999, p. 27), Posición común del Consejo de 2 de diciembre de 1999, y Decisión del Parlamento Europeo de ... (aún no publicada en el Diario Oficial).

- (3) En virtud de la Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques<sup>(4)</sup>, los vehículos industriales se someten cada año a una inspección técnica efectuada por un organismo autorizado.

- (4) El artículo 4 de la Directiva 94/12/CE<sup>(5)</sup> previó un enfoque multidireccional de los aspectos costes/eficacia de las medidas destinadas a reducir la contaminación provocada por los vehículos industriales; el programa europeo «Auto-oil I» incorporó este enfoque y proporcionó una evaluación objetiva del conjunto de las medidas más rentables en los ámbitos de la tecnología de vehículos, de la calidad de los carburantes, de la inspección y del mantenimiento así como de las medidas no técnicas, con el fin de reducir las emisiones producidas por los transportes por carretera.

<sup>(4)</sup> DO L 46 de 17.2.1997, p. 1; Directiva modificada por la Directiva 1999/52/CE de la Comisión (DO L 142 de 5.6.1999, p. 26).

<sup>(5)</sup> Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de marzo de 1994, relativa a las medidas contra la contaminación del aire por las emisiones de los vehículos a motor que modifica la Directiva 70/220/CEE (DO L 100 de 19.4.1994, p. 42).

- (5) Teniendo en cuenta el presente enfoque, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 98/70/CE<sup>(1)</sup> destinada a mejorar la calidad de los carburantes y con vistas a prever normas más estrictas respecto de las emisiones, la Directiva 98/69/CE<sup>(2)</sup> para los vehículos particulares y los vehículos comerciales ligeros y la Directiva 1999/.../CE<sup>(3)</sup> para los vehículos industriales.
- (6) La presente Directiva sigue la misma línea, pero parece más eficaz, desde el punto de vista de la protección del medio ambiente, que no se proceda en esta fase al refuerzo de las normas relativas a la inspección técnica previstas por la Directiva 96/96/CE sino que se establezcan inspecciones técnicas en carretera para garantizar durante todo el año la aplicación de dicha Directiva.
- (7) Efectivamente, una inspección técnica anual resulta insuficiente para garantizar que los vehículos industriales cumplan la normativa técnica durante todo el año.
- (8) La realización eficaz de nuevas inspecciones técnicas selectivas en carretera constituye una medida importante y rentable para controlar el nivel de mantenimiento de los vehículos industriales en circulación.
- (9) Las inspecciones técnicas en carretera deben llevarse a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial.
- (10) El método de selección de los vehículos industriales sometidos a inspección debería basarse en un enfoque selectivo, concediendo especial importancia a la determinación de los vehículos que aparentemente sean más susceptibles de un mal mantenimiento, mejorando así la eficacia de las inspecciones por parte de las autoridades y al mismo tiempo reduciendo al mínimo los costes y los retrasos causados a los conductores y los transportistas.
- (11) En caso de graves defectos del vehículo inspeccionado deberá poderse pedir a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o de puesta en circulación del vehículo que adopten medidas apropiadas e informen al Estado miembro solicitante sobre las posibles medidas de seguimiento adoptadas.
- (12) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva se adoptarán de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión<sup>(4)</sup>.
- (13) Con arreglo al principio de subsidiariedad y al principio de proporcionalidad contemplados en el artículo 5 del Tratado, los objetivos de la acción prevista, es decir, el establecimiento de un régimen de inspecciones en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión de la acción, a nivel comunitario; la presente Directiva no excede de lo necesario a tal fin,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

1. Con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente, la presente Directiva tiene por objeto conseguir que los vehículos industriales que circulan en el territorio de los Estados miembros de la Comunidad respeten en mayor medida determinados requisitos técnicos establecidos por la Directiva 96/96/CE.

2. La presente Directiva define determinadas condiciones de realización de inspecciones técnicas en carretera para los vehículos industriales que circulan en el territorio de los Estados miembros de la Comunidad.

3. Sin perjuicio de la normativa comunitaria, las disposiciones de la presente Directiva no afectarán en modo alguno al derecho de los Estados miembros de efectuar inspecciones no incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, así como de inspeccionar otros aspectos del transporte por carretera, y en particular los relativos a los vehículos industriales. Por otra parte, nada impide a un Estado miembro que, en el contexto de inspecciones que no estén incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, controle los puntos enumerados en el anexo I en lugares que no sean la vía pública.

(1) Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

(2) Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 1).

(3) Directiva 1999/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diésel destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos y por la que se modifica la Directiva 88/77/CEE del Consejo (DO L ...).

(4) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

### Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «vehículo industrial»: los vehículos de motor pertenecientes a las categorías 1, 2 y 3 definidas en el anexo I de la Directiva 96/96/CE y sus remolques;
- b) «inspección técnica en carretera»: la inspección técnica no anunciada por las autoridades, y por tanto inesperada, de un vehículo industrial que circule en el territorio de un Estado miembro, efectuada en la vía pública por las autoridades o bajo el control de las mismas;
- c) «inspección técnica»: el control de que el vehículo cumple la normativa técnica de acuerdo con lo previsto en el anexo II de la Directiva 96/96/CE.

### Artículo 3

1. Los Estados miembros realizarán inspecciones técnicas en carretera suficientes para conseguir los objetivos contemplados en el artículo 1 con respecto a los vehículos industriales contemplados en la presente Directiva, teniendo en cuenta el régimen nacional aplicado a dichos vehículos en el marco de la Directiva 96/96/CE.

2. Las inspecciones técnicas en carretera se llevarán a cabo 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.

### Artículo 4

1. La inspección técnica en carretera comprende uno, dos o la totalidad de los elementos siguientes:

- a) una inspección visual del estado de mantenimiento del vehículo industrial, parado;
- b) un control del informe de inspección técnica en carretera contemplado en el artículo 5, establecido recientemente, o un control de la documentación que acredite la conformidad del vehículo a la reglamentación técnica aplicable y, en particular para los vehículos matriculados o puestos en circulación en un Estado miembro, del comprobante de que el vehículo industrial ha sido sometido a la inspección técnica obligatoria de acuerdo con la Directiva 96/96/CE;
- c) una inspección para detectar deficiencias de mantenimiento. Esta inspección se referirá a uno, varios o la totalidad de los puntos de control enumerados en la lista que figura en el punto 10 del anexo I.

2. La inspección de los dispositivos de frenado y de las emisiones de los tubos de escape se efectuará según las disposiciones establecidas en el anexo II.

3. El inspector, antes de proceder a inspeccionar los puntos enumerados en la lista que figura en el punto 10 del anexo I, tendrá en cuenta el último certificado de inspección técnica o un informe de inspección técnica en carretera establecido recientemente presentado(s), en su caso, por el conductor.

El inspector podrá tener en cuenta también cualquier otro certificado de seguridad expedido por un organismo autorizado, presentado, en su caso, por el conductor.

Cuando dichos certificados y/o el informe mencionados proporcionen la prueba de que en el transcurso de los tres últimos meses ya se ha efectuado una inspección sobre uno de los puntos enumerados en la lista que figura en el punto 10 del anexo I, este punto no volverá a controlarse, excepto si ello estuviere justificado, en particular, debido a un defecto o a una no conformidad manifiesta.

### Artículo 5

1. El informe de la inspección técnica en carretera relativo a la inspección contemplada en la letra c) del apartado 1 del artículo 4 será establecido por la autoridad o el inspector que lo hubiere llevado a cabo. El modelo de este informe figura en el anexo I e incluirá en el punto 10 una lista de los puntos que hayan sido controlados. La autoridad o el inspector marcarán las casillas correspondientes. El informe deberá entregarse al conductor del vehículo industrial.

2. Si la autoridad o el inspector consideran que las deficiencias en el mantenimiento del vehículo industrial pueden constituir un riesgo para la seguridad que justifique, sobre todo en lo que se refiere al frenado, una inspección más precisa, podrá someterse al vehículo a una inspección más minuciosa en un centro de inspección cercano designado por el Estado miembro de acuerdo con el artículo 2 de la Directiva 96/96/CE.

La utilización de dicho vehículo podrá suspenderse hasta la reparación de los defectos peligrosos detectados si, bien en la inspección en carretera contemplada en el apartado 1 del artículo 4, bien en la inspección técnica más minuciosa contemplada en el párrafo primero del presente apartado, se evidencia que el vehículo industrial representa un riesgo importante para sus ocupantes o para los otros usuarios de la red de carreteras.

*Artículo 6*

A más tardar el 31 de marzo de cada dos años, los Estados miembros comunicarán a la Comisión los datos que hayan recogido durante los dos años precedentes sobre el número de vehículos industriales inspeccionados, clasificados por categoría conforme al punto 6 del anexo I y por país de matriculación, así como los puntos controlados y las deficiencias encontradas, conforme al punto 10 del anexo I.

La primera transmisión de datos abarcará el período de dos años que comienza el 1 de enero de ...(\*)).

La Comisión transmitirá dichas informaciones al Parlamento Europeo.

*Artículo 7*

1. Los Estados miembros se asistirán mutuamente en la aplicación de la presente Directiva. Se comunicarán, en particular, los nombres de los servicios competentes para llevar a cabo las inspecciones así como de las personas que asuman la función de punto de contacto.

2. Las deficiencias graves de un vehículo industrial perteneciente a un no residente, especialmente las que hubieren causado la suspensión de la utilización, deberán denunciarse a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o de puesta en circulación del vehículo basándose en el modelo de informe de inspección que figura en el anexo I, sin perjuicio de que se proceda contra el infractor con arreglo a la normativa aplicable en el Estado miembro donde se haya comprobado la deficiencia.

Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 5, las autoridades competentes del Estado miembro en el que se compruebe una deficiencia grave en un vehículo industrial perteneciente a un no residente podrán pedir a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o de puesta en circulación del vehículo la adopción de medidas apropiadas contra los infractores, como, por ejemplo, la presentación del vehículo a una nueva inspección técnica.

Las autoridades a las que se haya cursado la petición notificarán a las autoridades competentes del Estado miembro en que se hayan comprobado las deficiencias del vehículo industrial las medidas adoptadas, en su caso, contra el infractor o la empresa.

(\*) Dos años a partir del 1 de enero siguiente a la entrada en vigor de la presente Directiva.

*Artículo 8*

Las modificaciones necesarias para la adaptación del anexo I o para la adaptación al progreso técnico de las normas técnicas definidas en el anexo II se adoptarán según el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 9.

No obstante, dichas modificaciones no deberán suponer la ampliación del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

*Artículo 9*

1. La Comisión estará asistida por el Comité para la adaptación al progreso técnico, creado en el artículo 8 de la Directiva 96/96/CE, denominado en lo sucesivo «el Comité».

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación lo dispuesto en los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en el artículo 8 de la misma.

El plazo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

*Artículo 10*

La Comisión presentará al Consejo, a más tardar un año después de haber recibido de los Estados miembros los datos que figuran en el artículo 6, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva acompañado de un resumen de los resultados obtenidos.

El primer informe abarcará el período de dos años que comienza el 1 de enero de ...(\*)).

*Artículo 11*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del ...(\*\*). Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

(\*\*) Dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 12*

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

*Artículo 13*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en ..., el ...

*Por el Parlamento Europeo*

*La Presidenta*

*Por el Consejo*

*El Presidente*

---

## ANEXO I

**MODELO DE INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA QUE INCLUYE UNA LISTA DE LOS PUNTOS OBJETO DE CONTROL****(Directiva 1999/ ... /CE)**

1. Lugar de la inspección .....
2. Fecha .....
3. Hora .....
4. Signo distintivo del país y número de matriculación del vehículo .....
5. Signo distintivo del país y número de matriculación del remolque o semirremolque .....
6. Categoría del vehículo
 

a) <input type="checkbox"/> Camión ligero (3,5-12 toneladas) <sup>(1)</sup>	e) <input type="checkbox"/> Camión pesado (más de 12 toneladas) <sup>(2)</sup>
b) <input type="checkbox"/> Remolque <sup>(2)</sup>	f) <input type="checkbox"/> Semirremolque <sup>(6)</sup>
c) <input type="checkbox"/> Tren de carretera <sup>(3)</sup>	g) <input type="checkbox"/> Vehículo articulado <sup>(7)</sup>
d) <input type="checkbox"/> Autobús o autocar <sup>(4)</sup>	
7. Empresa que efectúa el transporte y dirección .....
8. Nacionalidad .....
9. Conductor .....

<sup>(1)</sup> Vehículo de motor destinado al transporte de mercancías, con al menos cuatro ruedas y un peso máximo que sobrepase las 3,5 toneladas pero que no supere las 12 toneladas (categoría N2).

<sup>(2)</sup> Todo vehículo destinado a ser acoplado a un vehículo de motor, excepto los semirremolques, y que en virtud de su diseño y su instalación, esté destinado al transporte de mercancías: remolques con una masa máxima superior a 3,5 toneladas, pero que no sobrepase 10 toneladas (categoría O3); remolques con una masa máxima que sobrepase las 10 toneladas (categoría O4).

<sup>(3)</sup> Vehículo de motor destinado al transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas (categorías N2, N3) acoplado a un remolque (categorías O3 y O4).

<sup>(4)</sup> Vehículo de motor destinado al transporte de personas, con al menos cuatro ruedas y con más de ocho asientos, además del asiento del conductor (categorías M2, M3).

<sup>(5)</sup> Vehículos de motor destinados al transporte de mercancías que tengan por lo menos cuatro ruedas, con una masa máxima superior a 12 toneladas (categoría N3).

<sup>(6)</sup> Todo vehículo destinado a ser acoplado a un vehículo de motor de tal manera que una parte de este semirremolque repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso o del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo y que, por su concepción y su disposición, esté destinado al transporte de mercancías (categorías O3 y O4).

<sup>(7)</sup> Vehículo tractor destinado a ser acoplado a un semirremolque.

## 10. Puntos controlados:

	Controlados	No controlados	No conformes
a) Dispositivo de frenado y componentes del dispositivo de frenado <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Sistema de escape <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Opacidad del humo (diésel) <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Emisiones gaseosas [gasolina, gas natural o gas licuado de petróleo (GLP)] <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Sistema de dirección	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Luces, dispositivos de alumbrado y de señalización	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Ruedas y neumáticos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Suspensión (defectos visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Chasis (defectos visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Tacógrafo (instalación)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Dispositivo de limitación de velocidad (instalación)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Fugas del carburante o del lubricante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Resultados de la inspección:

Suspensión de la utilización del vehículo que presenta deficiencias graves

12. Varios/observaciones .....

13. Autoridad/agente o inspector que ha efectuado la inspección .....

Firma de la autoridad, agente o inspector que ha efectuado la inspección.

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Estos puntos son objeto de pruebas y controles específicos según las disposiciones establecidas en el anexo II de la Directiva 1999/.../CE.



## ANEXO II

**MODALIDADES RELATIVAS A LAS PRUEBAS Y/O A LAS INSPECCIONES DE LOS DISPOSITIVOS DE FRENADO Y LAS EMISIONES DE GASES DE ESCAPE****1. Condiciones específicas para los dispositivos de frenado**

Se exige que cada parte del sistema de frenado y sus sistemas de accionamiento estén en perfecto estado de marcha y correctamente regulados.

Los frenos del vehículo deben ejercer las funciones de frenado siguientes:

- a) para los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques, un freno de servicio capaz de desacelerar el vehículo y detenerlo de manera segura, rápida y eficaz, independientemente de sus condiciones de carga y de la pendiente de la vía por la que circula;
- b) para los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques, un freno de estacionamiento capaz de mantener el vehículo detenido, independientemente de su carga y de la pendiente de la carretera.

**2. Condiciones específicas para las emisiones de gases de escape****2.1. Vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina)**

- a) Cuando las emisiones no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:
  1. Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que no presenta fugas.
  2. Cuando proceda, inspección visual del sistema de control de las emisiones, a fin de comprobar que el vehículo esté dotado del equipamiento requerido.
  3. Tras un período razonable de calentamiento del motor (siguiendo las recomendaciones del fabricante), se medirá el contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape con el motor al ralentí (en vacío).

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá exceder los valores siguientes:

- 4,5 % vol para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha fijada por los Estados miembros a partir de la cual estos vehículos deben cumplir la Directiva 70/220/CEE<sup>(1)</sup> y el 1 de octubre de 1986,
- 3,5 % vol para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986.

- b) Cuando las emisiones estén reguladas por un sistema avanzado de control tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:
  1. Inspección visual del sistema de escape, a fin de comprobar que no presenta fugas y que todos los componentes estén íntegros.
  2. Inspección visual del sistema de control de las emisiones, a fin de comprobar que el vehículo esté dotado del equipamiento requerido.
  3. Determinación de la eficacia del sistema de control de las emisiones mediante medición del valor lambda y el contenido de CO en los gases de escape de acuerdo con las disposiciones del punto 4.

<sup>(1)</sup> Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor (DO L 76 de 6.4.1970, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/77/CE de la Comisión (DO L 286 de 23.10.1998, p. 34).

#### 4. Emisiones a la salida del tubo de escape: valores límite

- Medición con el motor al ralentí:

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá exceder del 0,5 % vol.

- Medición al ralentí acelerado, la velocidad del motor (desembragado) debe ser al menos igual a 2 000 minL<sup>-1</sup>K:

Contenido de CO: máximo 0,3 % vol.

Lambda:  $1 \pm 0,03$ , o según las especificaciones del fabricante.

#### 2.2. Vehículos equipados con motores de encendido por compresión (diésel)

Medida de la opacidad de los gases de escape en aceleración libre (motor desembragado, de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión). El nivel de concentración no debe superar<sup>(1)</sup> los valores límite siguientes del coeficiente de absorción:

- motores diésel de aspiración natural: 2,5 mL<sup>-1</sup>K,

- motores diésel con turbocompresor: 3,0 mL<sup>-1</sup>K;

o valores equivalentes, si se utiliza otro tipo de equipo distinto al que responde a estos requisitos.

Estas disposiciones no serán aplicables a los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980.

#### 2.3. Equipo de control

Las emisiones de los vehículos se controlarán mediante un equipo que permita determinar de manera precisa el cumplimiento de los valores límite prescritos o indicados por el fabricante.

---

<sup>(1)</sup> Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diésel destinados a la propulsión de vehículos (DO L 190 de 20.8.1972, p. 1), Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 97/20/CE de la Comisión (DO L 125 de 16.5.1997, p. 2).

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

1. El 20 de mayo de 1998, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta de Directiva relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad, basada en el artículo 75 del Tratado CE (convertido, previa modificación, en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 71 CE)<sup>(1)</sup>.
2. El Parlamento Europeo emitió su dictamen el 9 de febrero de 1999<sup>(2)</sup> y lo confirmó, en primera lectura en el marco del procedimiento de codecisión, el 16 de septiembre de 1999<sup>(3)</sup>.
3. El Comité Económico y Social emitió su dictamen el 9 de septiembre de 1998<sup>(4)</sup>.

El Comité de las Regiones, a raíz de la solicitud de consulta del Consejo de 25 de mayo de 1999, comunicó mediante carta de 22 de julio de 1999 su decisión de renunciar a emitir un dictamen.

4. A la luz del dictamen del Parlamento Europeo, la Comisión presentó al Consejo, el 15 de octubre de 1999, una propuesta modificada<sup>(5)</sup>.
5. El 2 de diciembre de 1999, el Consejo adoptó su Posición común de conformidad con lo dispuesto en el artículo 251 del Tratado CE.

### II. OBJETIVO

El objetivo de la propuesta de la Comisión es mejorar el nivel de seguridad y de calidad ecológica de los vehículos industriales pesados destinados al transporte de pasajeros y de mercancías que circulan en los Estados miembros, y establecer una evaluación uniforme de la calidad del mantenimiento de dichos vehículos, disuadiendo a los transportistas de obtener una ventaja respecto a sus competidores mediante la explotación de vehículos en mal estado de mantenimiento.

La Directiva 96/96/CE<sup>(6)</sup> establece que los vehículos industriales pesados deberán someterse a una inspección técnica anual obligatoria.

El objetivo de la propuesta de Directiva es completar la normativa establecida por la Directiva 96/96/CE. En ella se dispone que los Estados miembros establezcan inspecciones técnicas en carretera no anunciadas, para controlar, a lo largo de todo el año, el nivel de mantenimiento de una parte representativa de los vehículos industriales en circulación. El ámbito de aplicación de la propuesta es más amplio que el de la Directiva 96/96/CE, ya que abarca todos los vehículos industriales que circulen por las carreteras de un Estado miembro, incluidos los que provengan de terceros países. La Comisión considera que la necesidad de garantizar unos niveles mínimos de seguridad y de protección del medio ambiente justifica el hecho de que también se someta a tales inspecciones a los vehículos procedentes de terceros países.

<sup>(1)</sup> DO C 190 de 18.6.1998, p. 10.

<sup>(2)</sup> DO C 150 de 28.5.1999, p. 27.

<sup>(3)</sup> Aún no publicado en el Diario Oficial.

<sup>(4)</sup> DO C 407 de 28.12.1998, p. 112.

<sup>(5)</sup> Aún no publicada en el Diario Oficial.

<sup>(6)</sup> Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 46 de 17.2.1997, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 1999/52/CE de la Comisión (DO L 142 de 5.6.1999, p. 26).

El sistema de inspección técnica en carretera propuesto consiste en una inspección de los elementos más visibles de los sistemas y equipos de seguridad y protección del medio ambiente instalados en los vehículos, con el fin de detectar las deficiencias más manifiestas.

Dichas inspecciones pueden realizarse en las carreteras, en los puertos, en otros puntos de estacionamiento de los vehículos o en las instalaciones de los transportistas.

La propuesta de Directiva se inscribe en el marco del programa europeo «Auto-oil I», que ha incorporado el enfoque contemplado en el apartado 2 del artículo 4 de la Directiva 94/12/CE<sup>(1)</sup> y ha proporcionado una evaluación objetiva del conjunto de medidas más rentables en los ámbitos de la tecnología de los vehículos, de la calidad de los combustibles, del control y el mantenimiento, así como de las medidas no técnicas, con el fin de reducir las emisiones debidas a los transportes por carretera.

Según este enfoque, la Comisión debería haber procedido a un refuerzo de las condiciones establecidas en la Directiva 96/96/CE. La Comisión, sin embargo, consideró que en esta fase era más eficaz, desde el punto de vista de la protección del medio ambiente, instaurar inspecciones técnicas en carretera para garantizar, a lo largo de todo el año, la aplicación de dicha Directiva.

### III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

El proyecto de Directiva no se aparta, en lo esencial, de la propuesta de la Comisión. No obstante, prevé algunas modificaciones, de las que a continuación se exponen las principales:

1. La limitación del ámbito de aplicación de la Directiva a las inspecciones efectuadas en la vía pública [letra b) del artículo 2], excepto en el caso de una inspección más detenida, justificada por motivos de seguridad (apartado 2 del artículo 5).
2. La supresión, para la realización de la inspección técnica en carretera, del enfoque gradual en tres etapas y su sustitución por un enfoque más simple, no necesariamente gradual (artículo 4).

El inspector realiza la inspección técnica en carretera efectuando uno, dos o el conjunto de los controles siguientes:

- a) una inspección visual del estado de mantenimiento del vehículo industrial, parado;
- b) un control de la documentación que certifique que el vehículo ha pasado satisfactoriamente la inspección técnica y, si el conductor lo presenta, de un informe de inspección técnica en carretera establecido recientemente;
- c) una inspección para detectar irregularidades de mantenimiento, referida a uno, varios o la totalidad de los puntos de control enumerados en la lista que figura en el punto 10 del anexo I. Entre estos puntos figuran los dispositivos de frenado y las emisiones de los tubos de escape, cuyas modalidades de inspección se precisan en el anexo II.

Procede indicar que se ha suprimido la parte introductora del anexo II, dado que las disposiciones específicas relativas a una inspección en carretera más precisa sólo se refieren al frenado y a las emisiones.

En caso de que el inspector efectúe la inspección contemplada en la anterior letra c), deberá tener en cuenta los últimos, y consecuentemente más recientes, documentos mencionados en la letra b). Podrá tener en cuenta asimismo cualquier otro certificado de seguridad expedido por un organismo homologado, presentado, en su caso, por el conductor.

3. El tipo de inspección aplicable al vehículo eventualmente sometido a una inspección más precisa (apartado 2 del artículo 5).

<sup>(1)</sup> Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de marzo de 1994, relativa a las medidas que deben tomarse contra la contaminación del aire por las emisiones de vehículos de motor y que modifica la Directiva 70/220/CEE (DO L 100 de 19.4.1994, p. 42).

La propuesta modificada de la Comisión establece que el inspector tiene la posibilidad de someter el vehículo industrial a una inspección técnica en un centro de inspección homologado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 de la Directiva 96/96/CE, si considera que las deficiencias en el mantenimiento del vehículo requieren una inspección más precisa.

La Posición común del Consejo establece que el inspector tiene la posibilidad de someter el vehículo a una inspección más detenida en un centro de inspección cercano designado por el Estado miembro de acuerdo con el artículo 2 de la Directiva 96/96/CE, si considera que las deficiencias en el mantenimiento del vehículo pueden constituir un riesgo para la seguridad que justifique, sobre todo en lo que se refiere al frenado, una inspección más precisa.

4. La posibilidad, para el conductor, de ser dispensado de la inspección técnica en carretera sobre uno de los puntos de inspección contemplados en el proyecto de Directiva si acredita que en el transcurso de los tres últimos meses ya se ha efectuado una inspección técnica o una inspección técnica en carretera (apartado 3 del artículo 4).
5. La elección del procedimiento de comitología, es decir, del procedimiento de reglamentación en vez del procedimiento consultivo (artículo 9)<sup>(1)</sup>.
6. La supresión, de la propuesta modificada de la Comisión, del artículo 9, dirigido a establecer un régimen de sanciones.
7. La instauración de un modelo común de informe de inspección técnica en carretera, basado en el anexo I de la propuesta de la Comisión (anexo I).

La Comisión aceptó todas las modificaciones de la propuesta contempladas en la Posición común del Consejo.

#### IV. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

##### 1. Enmiendas del Parlamento Europeo acogidas por la Comisión

La Comisión hizo suyas once de las 17 enmiendas presentadas por el Parlamento Europeo, diez de ellas textualmente (enmiendas 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 y 17) y una en lo esencial (enmienda 15).

##### 2. Enmiendas del Parlamento Europeo aceptadas por el Consejo y asumidas por la Comisión

El Consejo aceptó textualmente, en parte o en su esencia, 9 de las 11 enmiendas acogidas por la Comisión:

- en el considerando 10 de la Posición común, la enmienda 1 (esta enmienda queda reflejada igualmente en el apartado 2 del artículo 3),
- en el anexo I, la enmienda 3, para la parte relativa a la normalización de los documentos relativos a la inspección técnica en carretera (modelo de informe normalizado).

El objetivo de esta enmienda es, en efecto, añadir al apartado 2 del artículo 3 de la propuesta [letra b) del apartado 1 del artículo 4 de la Posición común] una disposición que obliga a los Estados miembros a normalizar los documentos que certifican que el vehículo cumple la normativa técnica, con el fin de evitar cualquier dificultad lingüística durante las inspecciones técnicas en carretera.

<sup>(1)</sup> Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, que establece las modalidades del ejercicio de las competencias de ejecución conferidas a la Comisión (DO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

En cuanto a la normalización del documento relativo a la inspección en carretera, el Consejo ha previsto que el anexo I de la Posición común revista la forma de un modelo común de informe de inspección técnica en carretera: así pues, los datos solicitados figuran en el mismo lugar del informe, cualquiera que sea la lengua utilizada.

Por el contrario, en lo referente a la normalización de los documentos que certifican que el vehículo industrial pasó una inspección técnica obligatoria, el Consejo recuerda que en el marco de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa se hallan en curso trabajos de normalización y que la Comisión prevé presentar una propuesta de modificación de la Directiva 96/96/CE que recogería los resultados de dichos trabajos. De esta forma, se normalizará una gran parte de los documentos relativos a los vehículos industriales que circulan en el territorio de la Comunidad, ya estén matriculados en terceros países o en la Comunidad,

- en el apartado 3 del artículo 1, la enmienda 4,
- en el artículo 6, la enmienda 6,
- en el apartado 3 del artículo 4, la enmienda 7,
- en el apartado 2 del artículo 3, la primera parte (brevedad de la inmovilización del vehículo) de la enmienda 9,
- en el apartado 1 del artículo 7, la enmienda 10,
- en el apartado 2 del artículo 7, la enmienda 11,
- en la letra l) del punto 10 del anexo I, la enmienda 15.

Se indica que la enmienda 17, dirigida a incluir la enmienda 15 en la parte introductoria (entre las comprobaciones mencionadas a título ilustrativo) del anexo II, ha quedado sin objeto. En efecto, la parte introductoria del anexo II no figura en la Posición común [véase la letra c) del punto 2 de la sección III anterior].

### 3. Enmiendas del Parlamento Europeo desestimadas por el Consejo

#### a) *Desestimadas por la Comisión*

El Consejo no aceptó las enmiendas 2, 12 y 13:

- la enmienda 2 tiene por objeto añadir al apartado 1 del artículo 3 de la propuesta modificada de la Comisión (apartado 1 del artículo 4 de la Posición común) una disposición por la que se establece que la duración y el contenido de la formación del inspector que efectúa las inspecciones técnicas en carretera se determinarán de conformidad con el procedimiento de comitología.

El Consejo consideró que no era necesario exigir que el inspector tuviera una formación específica en materia de inspección técnica en carretera de los vehículos y que, por lo tanto, la armonización del contenido y de la duración de dicha formación no formaban parte del objeto de la Posición común. Por otra parte, la Directiva 96/96/CE no prevé ninguna armonización a este respecto. Además, el procedimiento de comitología establecido en el artículo 9 se utiliza únicamente para adaptar el anexo I o para adaptar al progreso técnico las normas técnicas del anexo II;

- la enmienda 12 tiene por objeto añadir al artículo 9 de la propuesta modificada, que obliga a los Estados miembros a establecer un régimen de sanciones, una disposición a fin de que las sanciones decididas por los Estados miembros no presenten disparidades demasiado grandes.

El Consejo no incorporó este artículo porque considera que no es necesario que la presente Directiva contenga disposiciones específicas sobre las sanciones aplicables en caso de su violación;

- las partes primera y tercera de la enmienda 13 tienen por objeto posponer seis meses las fechas de adaptación del Derecho interno a la Directiva y de aplicación de esta última contempladas en el apartado 1 del artículo 10 de la propuesta modificada, por haber quedado desfasadas.

La segunda parte de la enmienda 13 supedita la entrada en vigor de la Directiva a la adopción por los Estados miembros, previa consulta a la Comisión, de las disposiciones requeridas en lo referente a la formación de los inspectores, la disponibilidad de los recursos técnicos y humanos necesarios para la realización de las inspecciones y la armonización de las sanciones.

Por lo que se refiere a las partes primera y tercera de la enmienda 13, el Consejo consideró preferible establecer en el apartado 1 del artículo 11 de la Posición común una sola fecha, la de puesta en aplicación de la Directiva, y fijar esta fecha con respecto a la de la entrada en vigor de la Directiva.

En lo que respecta a la segunda parte de la enmienda 13, el Consejo:

- alegó que no era posible establecer en un artículo que la Directiva entre en vigor en una fecha precisa y, en otro artículo, que la Directiva sólo puede entrar en vigor a partir del momento en que los Estados miembros hayan adoptado determinadas disposiciones.

El artículo 11 de la propuesta modificada, que no es objeto de enmienda, así como el artículo 12 de la Posición común fijan, en efecto, una fecha precisa de entrada en vigor de la Directiva, definida con respecto a la fecha de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*,

- consideró que no era aceptable supeditar la entrada en vigor de la Directiva a una determinada armonización de la formación de los inspectores, de los regímenes de sanciones y recursos técnicos y humanos necesarios para la realización de las inspecciones. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, los Estados miembros son libres de adoptar, de forma armonizada o no, o de no adoptar disposiciones en dichos ámbitos.

El Consejo no hizo suyas las enmiendas 8 y 16.

- La primera parte de la enmienda 8 tiene por objeto añadir al apartado 2 del artículo 5 una disposición que autorice al inspector a decidir la inmovilización del vehículo para que sea remolcado inmediatamente hacia un centro homologado, cuando considere que las deficiencias en el mantenimiento del vehículo presentan un grave riesgo para la circulación.

El Consejo consideró que, cuando resulta evidente que el vehículo constituye un riesgo importante, la medida adecuada es la suspensión de la utilización del vehículo y que su remolque es responsabilidad del propietario del vehículo, que debe tener la libertad de elegir el lugar en el que será reparado.

La segunda parte de la enmienda 8 contempla el caso en el que las deficiencias se consideran suficientemente importantes como para exigir una inspección más precisa. En este caso, el vehículo deberá someterse a una nueva inspección técnica en un centro homologado y deberá enviarse una copia del certificado expedido por el centro técnico al servicio de inspección que hubiere constatado las deficiencias.

El Consejo considera preferible establecer que el vehículo sólo se someta a una inspección más detenida y no al conjunto de los controles requeridos en el marco de una inspección técnica según la Directiva 96/96/CE. El Consejo consideró, por otra parte, que dicha inspección más detenida debía efectuarse en un centro cercano, a fin de reducir al mínimo, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 3, los gastos y los retrasos ocasionados a los conductores y a las empresas.

En cuanto a la transmisión de la copia del certificado al servicio de inspección, disposición que no figura en la propuesta modificada, el Consejo consideró que era preferible dejar a los Estados miembros la libertad de establecer las modalidades de información al servicio de inspección.

- La enmienda 16 tiene por objeto incluir, en el punto 16 del anexo I de la propuesta modificada (punto 11 del anexo I de la Posición común), los dos casos que son objeto de la enmienda 8. En consecuencia, el Consejo tampoco aceptó la enmienda 16.

Por otra parte, el Consejo redujo a uno solo el número de casos que figuraban en el punto 11 del anexo I. Habida cuenta de las indicaciones que el inspector debe proporcionar con arreglo al punto 10 del anexo I, el Consejo consideró, en efecto, que era suficiente que, como resultado del control, el punto 11 estableciera únicamente la suspensión de la utilización del vehículo que presenta deficiencias graves.

El Consejo no hizo suya la enmienda 14.

Esta enmienda tiene por objeto añadir al punto 6 del anexo I una nueva categoría de vehículos sujetos a la inspección técnica en carretera, a saber: los vehículos utilizados para el transporte de animales. El Parlamento Europeo, en efecto, consideró que esta categoría de vehículos debe ser objeto de una inspección aparte, dada la necesidad de considerar características adicionales, como la temperatura en el compartimento destinado al transporte o el buen funcionamiento de las rampas de carga.

El Consejo consideró, de acuerdo con la propuesta modificada de la Comisión, que la Directiva sólo debería instaurar inspecciones técnicas en carretera para las categorías de vehículos contempladas en la Directiva 96/96/CE, sin tener en cuenta la utilización del vehículo. La comprobación de la observancia de la reglamentación técnica aplicable al transporte de animales no forma parte del objeto de la presente Directiva, que es una Directiva particular inscrita en el marco de la Directiva 96/96/CE, de la que retoma, textualmente o en su esencia, los puntos de control y las modalidades de realización de las inspecciones establecidas.

b) *Asumidas por la Comisión*

El Consejo desestimó la enmienda 5 dirigida a precisar, en el apartado 1 del artículo 4 de la propuesta modificada (apartado 1 del artículo 3 de la Posición común), que la instauración de las inspecciones técnicas en carretera no anunciadas, contempladas en la Directiva, deberá hacerse por los Estados miembros de común acuerdo y previa consulta a la Comisión. El Consejo puso de relieve la sobrecarga burocrática que resultaría de la aceptación de esta enmienda, así como las dificultades que plantearía, incluso a nivel nacional, la eventual planificación de dichas inspecciones.

El consejo considera suficiente que, en aplicación del artículo 6, los Estados miembros comuniquen a la Comisión, y la Comisión al Parlamento Europeo, los datos relativos a las inspecciones efectuadas y que, en aplicación del artículo 7, los Estados miembros se asistan mutuamente en la aplicación de la Directiva.

El Consejo desestimó la segunda parte de la enmienda 9, que prevé que los tiempos de inmovilización del vehículo se sometan a un control estadístico.

Se recuerda que la primera parte de esta enmienda queda cubierta por el apartado 2 del artículo 3 de la Posición común (véase el punto 2 de la sección IV anterior).

El Consejo consideró que la instauración de tal control estadístico constituiría una carga administrativa demasiado grande.

---