



**A9-0028/2021**

2.3.2021

# **INFORME**

sobre el informe de ejecución sobre aspectos relativos a la seguridad vial del  
paquete sobre la inspección técnica de vehículos  
(2019/2205(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Benoît Lutgen

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS – RESUMEN DE LOS HECHOS Y CONCLUSIONES.....	3
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	8
INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO.....	18
VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	19

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS – RESUMEN DE LOS HECHOS Y CONCLUSIONES

### Antecedentes sobre el marco regulador

En 2010 la Comisión Europea anunció una política de seguridad vial destinada a reducir en un 50 % el número de víctimas mortales en las carreteras durante la década siguiente. En 2011 la Comisión publicó el Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»<sup>1</sup>, en el que se establece el objetivo «visión cero», que prevé que en el transporte por carretera no haya ninguna víctima mortal para 2050.

Como parte de este marco normativo, las instituciones europeas aprobaron en 2014 el Paquete sobre la inspección técnica de vehículos, que consiste en legislación con tres objetivos: mejorar la calidad de la inspección de los vehículos, armonizar los requisitos de las inspecciones en carretera e introducir la primera medida europea para combatir el fraude en el cuentakilómetros. En particular, el Paquete sobre la inspección técnica de vehículos incluye los siguientes actos:

- Directiva 2014/45/UE relativa a las inspecciones técnicas periódicas;
- Directiva 2014/46/UE relativa a los documentos de matriculación de los vehículos;
- Directiva 2014/47/UE relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales.

En lo que respecta a la inspección técnica periódica, la Directiva 2014/45/UE deroga la Directiva 2009/40/CE y actualiza el régimen de inspecciones técnicas periódicas de vehículos en las vías públicas. Una de las novedades pertinentes incluidas en la Directiva 2014/45/UE es el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección de los vehículos de segunda mano importados de otros Estados miembros.

Otro aspecto innovador se refiere al registro de las lecturas del cuentakilómetros durante las inspecciones técnicas. La justificación lógica es que la comprobación de los valores del cuentakilómetros debería proporcionar pruebas oficiales de los kilómetros reales recorridos por los vehículos para facilitar el reconocimiento y la prevención del fraude en el cuentakilómetros.

En lo que respecta a los documentos de matriculación de los vehículos, la Directiva 2014/46/UE exige a los Estados miembros que registren electrónicamente los datos de todos los vehículos matriculados en su territorio, incluido el resultado de las inspecciones técnicas periódicas obligatorias. Los registros electrónicos también tienen por objeto verificar si se ha suspendido la circulación de un vehículo y facilitar el proceso de reconocimiento de la validez de los certificados de inspección técnica en toda la Unión.

La Directiva 2014/47/UE estableció los requisitos mínimos para las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales en circulación. Una novedad que aporta la Directiva es que establece el número mínimo de inspecciones que un Estado miembro debe realizar en función del número total de vehículos matriculados en su territorio, que debería corresponder al menos al 5 % del parque de vehículos matriculados en la Unión. También establece normas

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_es](https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_es).

mínimas comunes para los equipos, la formación de los inspectores que realizan inspecciones más detalladas, la evaluación y el seguimiento de las deficiencias. Entre otros requisitos, también se introduce la inspección de sujeción de la carga como parte de la inspección en carretera, con el fin de garantizar que la carga esté debidamente sujeta y no interfiera en la conducción segura.

Los Estados miembros tenían la obligación de transponer las tres Directivas del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos mediante la aprobación de leyes nacionales y disposiciones administrativas antes del 20 de mayo de 2017, mientras que las medidas debían entrar en vigor antes del 20 de mayo de 2018.

## **Conclusiones principales<sup>2</sup>**

En el presente informe de aplicación, el ponente se propone evaluar la transposición jurídica y el funcionamiento concreto del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos en los Estados miembros de la Unión de los 27 desde la perspectiva de la seguridad vial. En particular, se centra en la forma en que los Estados miembros han incorporado el Paquete a su legislación nacional y en si la incorporación ha dado lugar a normas comunes y niveles comparables de seguridad vial y en qué medida. También evalúa si el marco actual cuenta con una garantía de futuro.

El ponente opina que la transposición del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos a nivel nacional, así como el funcionamiento práctico de algunas de sus disposiciones, han mostrado una mejor armonización de los procedimientos nacionales en los Estados miembros, en particular en lo que respecta al contenido y los métodos de control. La transposición del Paquete también ha contribuido a aumentar la calidad de las inspecciones técnicas periódicas y la coordinación de los países en materia de inspección en carretera, así como las normas de seguridad vial.

### *Frecuencia y contenido de los controles*

La frecuencia de los controles para las inspecciones técnicas periódicas es esencial con el fin de garantizar el mantenimiento adecuado de los vehículos en funcionamiento. A este respecto, más del 90 % de las inspecciones de vehículos se realiza con arreglo a los mismos intervalos, o incluso más estrictos, que los establecidos en el Paquete, lo que contribuiría en gran medida a reducir la cantidad de vehículos que circulan en condiciones inseguras. Lo anterior cobra particular relevancia para las categorías de vehículos comerciales, debido al mayor número de kilómetros recorridos y al mayor tiempo de permanencia en la carretera.

En lo que respecta al contenido y los métodos de control, los Estados miembros han seguido exactamente las mismas categorías y el mismo método establecidos en la Directiva 2014/45/UE

---

<sup>2</sup> Las conclusiones se basan, en particular, en los siguientes estudios: «Implementation of the Roadworthiness Package» (Aplicación del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos), encargado por el Servicio de Estudios del Parlamento Europeo; el «Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2014/45/UE relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE» y el «Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2014/47/UE relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE».

y, en algunos casos, el alcance del control se ha detallado más de lo previsto en el anexo I de la Directiva. No obstante, algunos países siguen estableciendo intervalos más largos que los fijados por la Directiva, lo que puede reducir la seguridad en las condiciones de circulación de estas categorías particulares de vehículos.

Cuando se detectan deficiencias importantes o peligrosas en la inspección en carretera, el uso del vehículo se limita generalmente al trayecto para llegar a uno de los talleres más cercanos. La prohibición del uso de vehículos también puede aplicarse por razones de seguridad extremas. El ponente considera que, a fin de reducir la proporción de vehículos que presentan deficiencias técnicas, deberían introducirse limitaciones y requisitos más estrictos para los vehículos en los que se detecten deficiencias importantes durante las inspecciones técnicas.

#### *Equipo utilizado y formación de los inspectores*

El ponente reconoce que el contenido y los métodos de las inspecciones son similares para todos los Estados miembros y se ajustan a la lista mínima de elementos, lo que contribuye a crear un ámbito común para el control técnico de la aptitud para circular basado en normas armonizadas. Las diferencias entre los Estados miembros se refieren únicamente a la inspección de vehículos de motor de menos de cuatro ruedas (categoría L), para los que la Directiva no establece requisitos mínimos.

En todos los Estados miembros se han introducido cualificaciones mínimas para los inspectores que realizan inspecciones técnicas periódicas. Sin embargo, en algunos Estados miembros esos requisitos no son comparables con los enumerados en el anexo IV de la Directiva.

#### *Sujeción de la carga*

En lo que respecta a los métodos de control de la sujeción de la carga, solo se han establecido hasta ahora en 20 Estados miembros y únicamente 16 Estados miembros exigen un conocimiento mínimo a los inspectores que los aplican. Las disposiciones relativas a la sujeción y la inspección de la carga se inscriben en procedimientos no obligatorios, por lo que solo unos pocos países han transpuesto esas disposiciones y en la legislación nacional no se especifican detalles sobre la formación de los inspectores. Cabe destacar que los Estados miembros no han considerado que la inspección de la sujeción de la carga sea tan relevante como otras medidas y, en términos generales, se han emprendido pocas acciones, y no tan detalladas, para indicar los métodos y la competencia del personal encargado de llevar a cabo esa inspección. Por consiguiente, el ponente opina que debe considerarse que la armonización a este respecto dista mucho de haberse logrado a nivel de la Unión.

#### *Reconocimiento mutuo de los certificados de inspección*

El reconocimiento mutuo de los certificados de inspección de vehículos usados de segunda mano previamente matriculados en otro Estado miembro y para los que se requiere una nueva matriculación incluye principalmente el reconocimiento de la validez del certificado de inspección técnica.

La información proporcionada en los estudios<sup>3</sup> demuestra que las autoridades competentes reconocen la validez del certificado de inspección técnica a través de su propio sistema nacional de inspección, mediante la comprobación de los documentos del conductor, sin realizar más controles, salvo en los supuestos de dudas evidentes. En todos los casos, los intervalos de inspección técnica periódica vigentes en el país de la futura matriculación han de constar en el certificado del vehículo; de lo contrario, se realizará otro control en el país de la nueva matriculación. En caso de que sea necesario verificar los documentos, las principales cuestiones que se plantean están relacionadas con las dificultades para comunicarse con los puntos de contacto nacionales, el tiempo necesario para obtener el documento solicitado y la entrega efectiva del documento a la autoridad nacional requirente.

### *Intercambio de datos*

Para apoyar la protección y la transparencia en el mercado de vehículos de segunda mano teniendo en cuenta el historial del vehículo, todos los Estados miembros notifican efectivamente a la autoridad competente los datos recopilados durante la inspección del vehículo, incluida la lectura del cuentakilómetros, evitando la manipulación y el fraude.

Las legislaciones de los Estados miembros exigen en 22 casos el registro electrónico de los datos de todos los vehículos matriculados en el territorio de un Estado miembro, incluido el resultado de las inspecciones técnicas periódicas y su período de validez, mientras que por el momento solo tres Estados miembros no mantienen ningún registro electrónico de los vehículos suspendidos.

El ponente apoya la idea de crear una plataforma europea de información sobre vehículos para mejorar y sistematizar el intercambio de información sobre el kilometraje, los accidentes y otros sucesos entre los Estados miembros, en consonancia con las orientaciones políticas sobre seguridad vial para 2011-2020 de la Comisión Europea<sup>4</sup>.

### **Recomendaciones**

El ponente observa que los Estados miembros han adoptado un enfoque de transposición diferente basado en la naturaleza de las disposiciones de la Directiva. En particular, siempre que el Paquete establecía claramente los requisitos mínimos o los procedimientos específicos como obligatorios, la transposición por los Estados miembros, en casi todos los casos, era plenamente conforme o estaba ajustada a los requisitos de la Directiva. Así ocurre, por ejemplo, con la frecuencia de las inspecciones técnicas periódicas.

Por otra parte, siempre que los Estados miembros tuvieron más discreción en la transposición y aplicación, ello dio lugar a una gama más amplia de disposiciones introducidas y aplicadas a nivel nacional, a veces sin coherencia con los objetivos reales de las Directivas. Tal es el caso, por ejemplo, de las sanciones por infracciones, en las que se exigió a los Estados miembros que establecieran normas en virtud de sus disposiciones nacionales con la única previsión de que estas fueran eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

---

<sup>3</sup> Véase la nota 2.

<sup>4</sup> COM(2010) 389.

Las Directivas no proporcionan detalles sobre la formación del personal que participa en la inspección de la sujeción de la carga, ya que solo especifican que el personal deberá estar debidamente formado para tal fin. En particular, la disposición sobre la sujeción de la carga no se considera obligatoria y muchos Estados miembros no incluyeron esa medida en su legislación nacional.

A este respecto, el número y los criterios de selección de los vehículos que han de inspeccionarse en carretera solo constituyen disposiciones recomendadas, lo que ha dado lugar claramente a diferentes aplicaciones a nivel de los Estados miembros. Algunos países utilizan criterios basados en el perfil de alto riesgo a que se refiere la Directiva 2006/22/CE, mientras que otros utilizan su propio sistema nacional de riesgos o realizan inspecciones aleatorias.

Así pues, el carácter indicativo de algunas disposiciones en comparación con los requisitos detallados establecidos por otras ha limitado la aproximación de las normas y la armonización de las reglas como se pretende con el Paquete. En opinión del ponente, es necesario impulsar un enfoque más armonizado para las disposiciones que solo se han aplicado parcialmente debido a su carácter no obligatorio.

También se ha revelado que, aunque no es obligatorio, algunos Estados miembros mantienen un registro electrónico de los vehículos en los que se han detectado deficiencias importantes o peligrosas durante las inspecciones en carretera. La utilización de esos registros electrónicos facilitará la obligación de notificación electrónica de los vehículos con deficiencias importantes o peligrosas establecida en el acto de ejecución<sup>5</sup>. Cabe señalar que actualmente esa notificación no se realiza a los puntos de contacto nacionales en casi ninguno de los Estados miembros. A este respecto, el ponente opina que se debe mejorar y seguir promoviendo la cooperación entre los Estados miembros en beneficio del intercambio de información, la disponibilidad internacional de apoyo mutuo y la transparencia, así como la aplicación y el desarrollo de instrumentos electrónicos de alcance europeo para facilitar esas medidas de colaboración.

El ponente desea destacar que, incluso en el mejor de los casos, la correcta transposición del Paquete por los Estados miembros no garantiza, por sí misma, una aplicación eficaz y eficiente, y que en el futuro será necesario realizar un mayor seguimiento para comprobar a medio plazo los efectos de la aplicación del Paquete en relación con las mejoras de la seguridad vial.

Por último, el ponente también recomienda que el marco de la inspección técnica cuente con garantía de futuro. A partir de 2022, los nuevos vehículos deberán estar equipados con nuevos sistemas avanzados de asistencia a la conducción, de conformidad con el Reglamento 2019/2144 sobre seguridad general actualizado. El ponente señala que sería necesario introducir los nuevos sistemas de seguridad avanzados obligatorios, así como el sistema eCall, en el ámbito de las inspecciones técnicas periódicas.

---

<sup>5</sup> Reglamento de Ejecución de la Comisión (UE) 2017/2205, de 29 de noviembre de 2017, relativo a las normas detalladas sobre los procedimientos de notificación de vehículos comerciales con deficiencias graves o peligrosas identificadas en inspecciones técnicas en carretera.

## PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

### sobre el informe de ejecución sobre aspectos relativos a la seguridad vial del paquete sobre la inspección técnica de vehículos (2019/2205(INI))

*El Parlamento Europeo,*

- Visto el Paquete sobre la inspección técnica de vehículos, que comprende la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques<sup>1</sup>, la Directiva 2014/46/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos<sup>2</sup>, y la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión<sup>3</sup>,
- Vista su Resolución, de 14 de noviembre de 2017, sobre «Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE»<sup>4</sup>,
- Vista su Resolución, de 31 de mayo de 2018, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre la manipulación del cuentakilómetros en los vehículos de motor: revisión del marco jurídico de la UE<sup>5</sup>,
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 20 de julio de 2010, titulada «Hacia un espacio de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» (COM(2010)0389),
- Visto el documento de trabajo de los servicios de la Comisión titulado «EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards ‘Vision Zero» (Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Próximos pasos hacia la «Visión Cero») (SWD(2019)0283),
- Vistos los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS), en particular el ODS 3.6 de reducir a la mitad para 2020 el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, y el ODS 11.2 de proporcionar de aquí a 2030 acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad,
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia de movilidad sostenible e

---

<sup>1</sup> DO L 127 de 29.4.2014, p. 51.

<sup>2</sup> DO L 127 de 29.4.2014, p. 129.

<sup>3</sup> DO L 127 de 29.4.2014, p. 134.

<sup>4</sup> DO C 356 de 4.10.2018, p. 2.

<sup>5</sup> DO C 76 de 9.3.2020, p. 151.

- inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» (COM(2020)0789),
- Vista su Resolución sobre una estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos<sup>6</sup>, que pide a la Comisión Europea que publique rápidamente una propuesta legislativa sobre acceso a los datos y recursos en los vehículos,
  - Vista la Comunicación de la Comisión Europea, de 16 de febrero de 2020, titulada «Una Estrategia Europea de Datos» (COM(2020)0066), que se notifica la revisión de la legislación vigente sobre el acceso a los datos integrados en los vehículos a fin de garantizar un acceso equitativo a determinados datos de los vehículos,
  - Vista la evaluación europea de la aplicación, encargada por el Servicio de Estudios del Parlamento Europeo y publicada en septiembre de 2020, acerca de la aplicación del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos,
  - Visto el informe de la Comisión, de 4 de noviembre de 2020, sobre la ejecución de la Directiva 2014/45/UE relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques (COM(2020)0699),
  - Visto el informe de la Comisión, de 3 de noviembre de 2020, sobre la aplicación de la Directiva 2014/47/UE relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión (COM(2020)0676),
  - Visto el estudio encargado por la Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE) de la Comisión y publicado en febrero de 2019 sobre la inclusión de los remolques ligeros y los vehículos de dos o tres ruedas en el ámbito de la inspección técnica periódica,
  - Visto el estudio encargado por la DG MOVE y publicado en febrero de 2019 sobre la inclusión del sistema eCall en la inspección técnica periódica de los vehículos de motor,
  - Visto el estudio de viabilidad encargado por la DG MOVE y publicado en abril de 2015 sobre la plataforma de información sobre vehículos,
  - Visto el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública<sup>7</sup>,
  - Vistos el artículo 54 de su Reglamento interno, así como el artículo 1, apartado 1, letra e), y el anexo 3 de la Decisión de la Conferencia de Presidentes, de 12 de diciembre de 2002, sobre el procedimiento de autorización para la elaboración de informes de propia iniciativa,
  - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0028/2021),

---

<sup>6</sup> DO C 162 de 10.5.2019, p. 2.

<sup>7</sup> DO L 325 de 16.12.2019, p. 1.

- A. Considerando que en 2010 la Unión adoptó una política de seguridad vial destinada a reducir en un 50 % el número de víctimas mortales en las carreteras para 2020; que en 2011 la Unión estableció el objetivo de «visión cero», que prevé que no haya ninguna víctima mortal en el transporte por carretera para 2050; que en 2019 murieron alrededor de 22 800 personas y unas 135 000 resultaron gravemente heridas en las carreteras europeas; que, para alcanzar el objetivo de «visión cero», es necesario adoptar medidas más eficaces y coordinadas a escala de la Unión y de los Estados miembros;
- B. Considerando que, a pesar de los esfuerzos por mejorar la seguridad vial en la Unión, los progresos en la reducción de las tasas de mortalidad en las carreteras han sido, aunque considerables, demasiado lentos en los últimos años; que los defectos técnicos de los vehículos se consideran responsables de alrededor del 5 % de los accidentes en los que están implicados los vehículos de transporte de mercancías; que el mantenimiento deficiente de los vehículos se considera responsable del 4 % de los accidentes en los que están implicados los usuarios de las carreteras;
- C. Considerando que las cifras preliminares para 2019 muestran que hubo menos muertes en las carreteras de la Unión en comparación con el año anterior, pero que los progresos siguen siendo demasiado lentos; que es seguro que el objetivo de la Unión de reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras entre 2010 y finales de 2020 se quedará aproximadamente en la mitad, ya que hasta ahora solo se ha registrado una disminución del 23 %; que las inspecciones frecuentes, exhaustivas y periódicas de los vehículos realizadas por inspectores bien cualificados, así como las inspecciones técnicas en carretera, son fundamentales para aumentar la seguridad vial;
- D. Considerando que la enorme divergencia en las tasas de mortalidad en carretera entre los Estados miembros, que presentan cuatro veces más víctimas mortales en el país con peores resultados que en el mejor, subraya la necesidad de un seguimiento especial, una colaboración y una asistencia a los Estados miembros con peores resultados;
- E. Considerando que todavía persisten grandes diferencias en la seguridad vial entre los Estados miembros de Europa oriental y los de Europa occidental; que los primeros se convierten a menudo en el destino del parque de vehículos de segunda mano originado en los segundos, lo que puede plantear riesgos para la seguridad humana y para el medio ambiente que deben ser considerados a nivel de la Unión;
- F. Considerando que, además de las preocupaciones relativas al clima y el medio ambiente, la inspección técnica de vehículos es también una cuestión de salud pública, tanto en lo que respecta a garantizar la seguridad vial, como también en relación con el efecto de las emisiones sobre la calidad del aire; que los recientes escándalos de emisiones han puesto de manifiesto la necesidad de inspecciones independientes a lo largo de toda la vida de un vehículo, teniendo en cuenta sus emisiones reales;
- G. Considerando que un análisis de la transposición y la aplicación del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos por parte de los Estados miembros revela que es necesario mejorar los procedimientos de armonización a nivel de la Unión;
- H. Considerando que el mercado de vehículos de segunda mano en la Unión es dos o tres veces mayor que el mercado de vehículos nuevos y que el fraude en el cuentakilómetros de los vehículos de segunda mano pone en peligro la seguridad vial; que existen estudios que estiman que el porcentaje de vehículos manipulados es de entre el 5 % y el 12 % de

los vehículos usados en las ventas nacionales y de entre el 30 % y el 50 % de las ventas transfronterizas; que solo seis Estados miembros reconocen la manipulación del cuentakilómetros como infracción penal; que la ausencia de una base de datos europea común también impide la aplicación de la ley contra esas prácticas fraudulentas;

- I. Considerando que el uso cada vez mayor de las funciones de conducción automatizadas requiere actualizar el Paquete sobre la inspección técnica de vehículos para incluir la inspección y la formación en relación con los nuevos componentes avanzados de asistencia a la conducción, que debe introducirse a partir de 2022;
- J. Considerando que algunos Estados miembros ya han instaurado instrumentos para reducir al mínimo la manipulación del cuentakilómetros, como «Car-Pass» en Bélgica y «Nationale AutoPas» (NAP) en los Países Bajos; que estos dos Estados miembros utilizan una base de datos que se alimenta con las lecturas de los cuentakilómetros efectuadas en cada acto de mantenimiento, servicio, reparación e inspección periódica del vehículo, sin recopilar datos personales, y que ambos han logrado prácticamente erradicar el fraude en los cuentakilómetros en un corto espacio de tiempo;
- K. Considerando que la calidad de la infraestructura de carreteras es de suma importancia para la seguridad vial; que la conectividad y la infraestructura digital son y serán cada vez más importantes para la seguridad vial debido al aumento de los vehículos conectados y autónomos;

### ***Recomendaciones***

#### *Transposición y aplicación del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos – objetivos de seguridad de la Unión*

- 1. Celebra que la transposición del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos y la aplicación de algunas de sus disposiciones hayan mostrado una mejor armonización de los procedimientos nacionales, en particular en lo que respecta a la frecuencia, al contenido y al método de los controles de inspección de vehículos;
- 2. Celebra que la transposición del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos haya contribuido a mejorar la calidad de las inspecciones técnicas periódicas, el nivel de cualificación de los inspectores y la coordinación y las normas de los Estados miembros relativas a la inspección de vehículos en carretera, con el fin de aumentar la seguridad vial;
- 3. Lamenta que, a pesar de la mejor calidad de las inspecciones técnicas periódicas y de las consecuencias positivas que ello tiene para la seguridad vial, el Paquete sobre la inspección técnica de vehículos contenga algunas disposiciones no obligatorias que no se han transpuesto con suficiente rigor o que simplemente no se han transpuesto en absoluto; destaca la necesidad de apartarse gradualmente de las disposiciones voluntarias y desarrollar un sistema de requisitos obligatorios para aumentar la armonización a escala de la Unión de aspectos como la sujeción de la carga, el intercambio de información y la cooperación entre los Estados miembros y recuerda la importancia especial de estas medidas para las regiones transfronterizas;
- 4. Lamenta que varios Estados miembros no hayan transpuesto a tiempo el Paquete sobre la inspección técnica de vehículos y que la Comisión haya tenido que iniciar procedimientos

de infracción contra un Estado miembro; insta a los Estados miembros en cuestión a que transpongan rápidamente a su legislación nacional las disposiciones que faltan del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos y que ejecuten plenamente todas sus obligaciones para crear una información técnica completa, dado que la seguridad vial de los ciudadanos europeos es una prioridad de la Unión;

5. Lamenta que la financiación insuficiente de las actividades de inspección, así como de los inspectores, los equipos y la formación, siga poniendo en peligro la consecución de los objetivos de la inspección técnica; subraya que los Estados miembros deben poner a disposición de las autoridades nacionales de seguridad vial un apoyo financiero y administrativo suficiente para aplicar con eficacia el Paquete sobre la inspección técnica de vehículos y su futura versión revisada;

#### *Frecuencia y contenido de los controles*

6. Acoge con satisfacción que, tras la entrada en vigor del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos, el 90 % de las inspecciones de vehículos se haya realizado con arreglo a los mismos intervalos o a intervalos aún más estrictos que los establecidos en el Paquete, lo que ha contribuido en gran medida a reducir el número de vehículos inseguros que circulan por las carreteras de la Unión; lamenta, no obstante, que algunos Estados miembros sigan estableciendo intervalos más largos que los establecidos en el Paquete, lo que reduce la seguridad de las condiciones de circulación; pide a los Estados miembros en cuestión que cumplan sin más demora los intervalos establecidos en el Paquete, ya que están en juego la seguridad y la vida de los ciudadanos de la Unión;
7. Pide a la Comisión que considere la posibilidad de hacer más estricto el régimen de inspecciones e introducir la obligación de realizar inspecciones adicionales después de alcanzar un kilometraje determinado para los vehículos de la categoría M1 utilizados como ambulancias o taxis y los vehículos de la categoría N1 utilizados por los proveedores de servicios de paquetería y que estudie la ampliación de esta obligación a otros vehículos de estas categorías utilizados con otros fines comerciales;
8. Observa el aumento del uso de vehículos particulares y de la movilidad compartida con fines de transporte público o logísticos; pide a la Comisión que evalúe si la frecuencia de las inspecciones de estos vehículos debe aumentarse en consecuencia, incluyendo la posibilidad de una inspección anual obligatoria o reflejando, por ejemplo, la intensidad de su circulación en términos de kilometraje y la consiguiente obsolescencia de sus componentes, así como la cantidad de pasajeros transportados;
9. Observa que no se prevé el reconocimiento mutuo de las inspecciones técnicas de vehículos de segunda mano importados de otros Estados miembros en los casos en que los Estados miembros tengan una periodicidad diferente para las inspecciones, por lo que el Paquete solo prevé un reconocimiento mutuo limitado a este respecto; pide a la Comisión que incorpore una certificación de la Unión para los vehículos de segunda mano en la próxima revisión del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos;
10. Señala que los motociclistas están considerados usuarios vulnerables de la vía pública, y que sus índices de mortalidad son los que disminuyen más lentamente entre todos los usuarios de vehículos de la Unión; señala que la manipulación y la modificación de ciclomotores, en particular, aumenta el riesgo de accidentes para los jóvenes y los adultos jóvenes; pide, por tanto, a la Comisión que estudie la posibilidad de ampliar la obligación

de realizar inspecciones en carretera a los vehículos de dos y tres ruedas, incluido el objetivo mínimo de inspección anual del 5 %, ya que actualmente estos vehículos están completamente excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2014/47/UE<sup>8</sup>;

11. Pide a la Comisión que estudie la posibilidad de poner fin a las excepciones a la obligación de realizar inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de dos y tres ruedas, como permite actualmente la Directiva 2014/45/UE<sup>9</sup>; pide a la Comisión que valore en su próxima evaluación la posibilidad de incluir en el régimen de inspecciones técnicas periódicas obligatorias también categorías de vehículos de dos y tres ruedas con una cilindrada inferior a 125 cm<sup>3</sup> y remolques ligeros, sobre la base de los datos pertinentes sobre accidentes de tráfico y factores de rentabilidad, como la proximidad de los lugares de inspección en zonas remotas, la carga administrativa y los costes financieros para los ciudadanos de la Unión; pide a la Comisión que base su evaluación en una comparación de los resultados entre los países en los que ya están en vigor inspecciones técnicas periódicas para todos los vehículos de estas categorías y los países que no realizan tales ensayos y los efectos en términos de seguridad vial; pide que se introduzca un programa de control adicional, basado en el kilometraje alcanzado, para las motocicletas utilizadas para la entrega de paquetes, alimentos u otros transportes comerciales de mercancías o personas;
12. Observa que el nivel de tolerancia para inspecciones técnicas periódicas caducadas varía enormemente entre los Estados miembros, desde un máximo de cuatro meses hasta una tolerancia cero; pide a la Comisión que armonice el nivel de tolerancia introduciendo un breve período de tiempo como nivel máximo que no comprometa la ejecución oportuna de las inspecciones técnicas periódicas y aumentando las sanciones correspondientes por incumplimiento;
13. Recuerda que los vehículos adaptados para las personas con discapacidad tienen funciones y adaptaciones particulares; señala que los vehículos utilizados para el transporte de pasajeros con discapacidad deben cumplir condiciones técnicas específicas, como cinturones anclados, así como habitáculos adaptados para garantizar su seguridad; subraya la necesidad de asegurar que todos estos elementos esenciales se incorporen debidamente en cada inspección;
14. Lamenta profundamente que los Estados miembros hayan establecido hasta ahora solo medidas genéricas al transponer las disposiciones sobre las sanciones por fraude en el cuentakilómetros; insta a los Estados miembros a que cumplan este claro requisito del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos, que transpongan sin más demora en su legislación nacional medidas más específicas y que proporcionen los recursos humanos y financieros necesarios para su aplicación; lamenta que la actual disposición sobre sanciones por fraude en el uso del cuentakilómetros siga siendo débil, ya que solo exige que sean «eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias», dejando los importes reales y las correspondientes medidas disuasorias en su mayor parte a la discreción de los Estados miembros; considera que en la próxima revisión deben

---

<sup>8</sup> Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE. DO L 127 de 29.4.2014, p. 134.

<sup>9</sup> Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE. DO L 127 de 29.4.2014, p. 51.

establecerse sanciones más armonizadas y concretas para el fraude en los cuentakilómetros, junto con nuevas medidas enérgicas contra la manipulación, incluidos mecanismos de ciberseguridad adecuados y tecnologías de cifrado que dificulten la manipulación electrónica y faciliten su detección; pide a la Comisión que prescriba la accesibilidad garantizada de determinados datos, funciones e información de programas informáticos específicos de los vehículos para las organizaciones de inspección; pide que se exija a los Estados miembros la creación de barreras jurídicas, técnicas y operativas que hagan imposible la manipulación de los cuentakilómetros; subraya que la ausencia de una base de datos coherente de recogida de datos sobre kilometraje para los vehículos de segunda mano, mutuamente reconocida y compartida entre los Estados miembros, constituye un obstáculo esencial para detectar fraudes en los cuentakilómetros;

15. Pide a la Comisión que, en la próxima revisión del Paquete, incluya disposiciones que permitan a los Estados miembros registrar las lecturas obligatorias del cuentakilómetros realizadas en cada inspección, revisión, operación de mantenimiento y reparación importante, empezando por el primer registro del vehículo;
16. Pide a la Comisión que tenga debidamente en cuenta las nuevas pruebas de emisiones en condiciones reales de conducción previstas en el Reglamento Euro 6 y las posibles revisiones futuras; pide a la Comisión que incluya mediciones que reflejen dichas pruebas en el ámbito de las inspecciones técnicas periódicas y de cualquier otro posible cambio en la próxima revisión del paquete sobre la inspección técnica de vehículos; pide a la Comisión y a los Estados miembros que armonicen tanto las tecnologías de medición de las emisiones en las inspecciones técnicas como los niveles máximos tolerables para garantizar que todos los vehículos que circulan por las carreteras europeas cumplan la normativa sobre emisiones;

#### *Equipo utilizado y formación de los inspectores*

17. Acoge con satisfacción que, en todos los Estados miembros, tras la entrada en vigor del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos, el equipo de inspección se haya armonizado y cumpla determinados requisitos mínimos, mejorando así la uniformidad de las inspecciones técnicas en toda la Unión;
18. Observa que, si bien todos los Estados miembros han introducido cualificaciones mínimas para los inspectores que realizan inspecciones técnicas, algunos no cumplen los requisitos prescritos en el anexo IV de la Directiva 2014/45/UE relativa a las inspecciones técnicas periódicas; pide a esos Estados miembros que adapten sus requisitos en consecuencia; pide a la Comisión que promueva el intercambio de buenas prácticas y lecciones aprendidas entre los Estados miembros con respecto a la aplicación del anexo IV de la Directiva 2014/45/UE y que evalúe la necesidad de formaciones complementarias y exámenes adecuados; pide a la Comisión que promueva actualizaciones periódicas y la armonización del contenido de la formación entre los Estados miembros para ajustar los conocimientos y las competencias de los inspectores al proceso de desarrollo de la automatización y digitalización del sector del automóvil, en particular en relación con la asistencia a la conducción avanzada, los sistemas sin conductor y el uso de sistemas electrónicos de intercambio de información entre las autoridades nacionales responsables de la seguridad vial, en particular sobre el intercambio seguro de datos, la ciberseguridad y la protección de los datos personales de los conductores; subraya que la manipulación y el fraude en los elementos electrónicos de seguridad, como los sistemas avanzados de

asistencia a la conducción, representan un alto riesgo para la seguridad y, por lo tanto, deben ser detectados por los inspectores; subraya que los inspectores deben recibir formación específica sobre el control de la integridad de los programas informáticos;

19. Reitera que deben adoptarse medidas para garantizar la independencia de los inspectores y las organizaciones de inspección respecto del comercio, el mantenimiento y la reparación de vehículos, a fin de evitar cualquier conflicto de intereses financieros, también para el control de las emisiones, ofreciendo al mismo tiempo garantías más estrictas en términos de responsabilidad civil para todas las partes;

#### *Inspecciones técnicas en carretera y sujeción de la carga*

20. Observa que, según los informes de la Comisión, las inspecciones en carretera de los vehículos comerciales han ido disminuyendo en los últimos seis años; lamenta profundamente esta tendencia y recuerda que, con arreglo al Paquete sobre la inspección técnica de vehículos, los Estados miembros están obligados desde 2018 a garantizar un número mínimo de inspecciones en carretera en relación con el número de vehículos matriculados en su territorio (5 %); pide a los Estados miembros que redoblen sus esfuerzos para alcanzar el objetivo mínimo del 5 %, y recuerda que la primera obligación de información cuando se examine este objetivo deberá cumplirse antes del 31 de marzo de 2021 para el período 2019-2020; pide a la Comisión que incluya en el ámbito de las inspecciones en carretera los vehículos de la categoría N1<sup>10</sup> utilizados para el transporte comercial de mercancías por carretera, habida cuenta de su aumento en número y su elevado kilometraje;
21. Pide a la Comisión que colabore con los Estados miembros para seguir mejorando la calidad y el carácter no discriminatorio de estas inspecciones en carretera de conformidad con las normas del mercado interior, por ejemplo, mediante el establecimiento y la recopilación de indicadores clave de rendimiento y el fomento del uso de sistemas de «clasificación de riesgos» para orientar mejor los controles y las sanciones, especialmente en el caso de los reincidentes, al tiempo que se respeta plenamente el marco de protección de datos de la Unión;
22. Lamenta que los recortes en las partidas del presupuesto nacional destinadas a la aplicación de las normas de seguridad vial y el mantenimiento de las carreteras parecen haber contribuido a una disminución de la frecuencia de las inspecciones en carretera durante los últimos años; pide, a este respecto, a las autoridades nacionales que garanticen una mayor financiación de las actividades de inspección, en particular en vista de la posible introducción de inspecciones obligatorias para nuevos tipos de vehículos;
23. Lamenta que las disposiciones del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos relativas a la inspección de la sujeción de la carga no sean obligatorias, lo que supone que solo unos pocos Estados miembros transpongan las medidas de seguridad pertinentes; concluye, por consiguiente, que la armonización dista mucho de haberse logrado a este respecto; insta a la Comisión a que proponga un refuerzo de estas disposiciones en la próxima revisión, en particular sobre los requisitos mínimos armonizados para la sujeción de la carga, los equipos obligatorios de sujeción de la carga para cada vehículo y para la gama mínima de competencias, formación y conocimientos tanto para el personal que

---

<sup>10</sup> Vehículos utilizados para el transporte de mercancías y cuya masa máxima no exceda de 3,5 toneladas (por ejemplo, camionetas y furgonetas).

interviene en la sujeción de la carga como para los inspectores;

*Registros de información e intercambio de datos entre los Estados miembros*

24. Lamenta que solo unos pocos Estados miembros mantengan una base de datos electrónica nacional sobre las deficiencias importantes y peligrosas detectadas en las inspecciones en carretera y que los Estados miembros rara vez notifiquen los resultados de esas inspecciones al punto de contacto nacional del Estado miembro en el que está matriculado el vehículo; lamenta que en el Paquete sobre la inspección técnica de vehículos no se establezca ninguna medida que deba adoptar el Estado miembro de matriculación una vez que se le hayan notificado esas deficiencias importantes y peligrosas; insta a la Comisión a que refuerce esas disposiciones en la próxima revisión, también fijando un plan unificado con las medidas que debe adoptar el Estado miembro de matriculación tras recibir una notificación;
25. Pide a la Comisión que, teniendo en cuenta el registro electrónico de los datos de los vehículos en el marco del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos, estudie la posibilidad de modificar la Directiva 2014/46/UE relativa a los documentos de matriculación de los vehículos para poner fin a la obligación de entregar los documentos físicos y de que el conductor presente los certificados de matriculación impresos; señala que se deben establecer las condiciones para que los inspectores puedan utilizar plenamente los registros electrónicos;
26. Pide a los Estados miembros que faciliten el intercambio sistemático de datos sobre la inspección técnica y la lectura del cuentakilómetros entre sus respectivas autoridades competentes en materia de inspección, matriculación y homologación de vehículos, los fabricantes de equipos de inspección y los fabricantes de vehículos; acoge con satisfacción, a este respecto, el estudio de viabilidad de la Comisión acerca de la plataforma de información sobre vehículos; pide a la Comisión y a los Estados miembros que se esfuercen por garantizar la creación de una plataforma de información sobre vehículos en el marco de la próxima revisión, a fin de agilizar y facilitar el intercambio de datos y velar por una coordinación más eficaz entre los Estados miembros; destaca que esta plataforma de información sobre vehículos debe permitir la eliminación del papel en el proceso de inspección e intercambio de datos, respetando plenamente la ciberseguridad y la protección de datos frente a terceros; acoge con satisfacción, a este respecto, el despliegue por parte de la Comisión de la plataforma EU MOVEHUB y su módulo ODOCAR, recientemente desarrollado, que proporciona una infraestructura informática para el intercambio de lecturas de cuentakilómetros en toda la Unión sobre la base de una solución de base de datos, incluida la posibilidad de intercambiar información con la red EUCARIS; pide a la Comisión que evalúe si el uso de EU MOVEHUB debería ser obligatorio para los Estados miembros en una futura revisión;
27. Pide a la Comisión que evalúe durante la próxima revisión la posibilidad de incluir, como parte del intercambio obligatorio de datos sobre el historial de los vehículos entre las autoridades de matriculación, no solo las lecturas del cuentakilómetros, sino también información sobre los accidentes y la frecuencia de las disfunciones significativas, ya que ello garantizaría la protección frente al fraude y una mejor información de los ciudadanos de la Unión sobre el historial y el estado de sus vehículos, así como sobre reparaciones anteriores ocultas del vehículo; considera que los accidentes de tráfico deben dar lugar a inspecciones adicionales que contribuyan a garantizar que los vehículos se reparen

adecuadamente y a mejorar la seguridad vial;

*Un marco con garantía de futuro*

28. Pide a la Comisión que tenga debidamente en cuenta los progresos técnicos en materia de seguridad de los vehículos para la próxima revisión; toma nota de que, de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/2144, los vehículos nuevos deberán empezar a equiparse con nuevos sistemas avanzados de seguridad y ayuda a la conducción a partir de 2022; pide a la Comisión que incluya esos nuevos sistemas en el ámbito de aplicación de las inspecciones técnicas periódicas, así como en las competencias y conocimientos de los inspectores de vehículos, y que reduzca el riesgo de alteración y manipulación de dichos sistemas; pide a la Comisión que incluya también eCall, así como programas informáticos y actualizaciones inalámbricas en las inspecciones técnicas periódicas<sup>11</sup>, y que elabore directrices y normas para la realización periódica de controles e inspecciones de seguridad de los vehículos autónomos y conectados; pide a la Comisión que estudie la posibilidad de seguir utilizando sensores integrados en los vehículos en el contexto de las inspecciones en carretera, y que preste especial atención a los requisitos particulares de los sistemas de autodiagnóstico de los vehículos y al principio superior de protección de la salud pública; pide, en este sentido, a los fabricantes de automóviles y a las autoridades que cooperen para la instalación de nuevas tecnologías de asistencia a la conducción, con el fin de garantizar el cumplimiento permanente de las normas y ayudar a prevenir tendencias futuras;
29. Observa, además, el aumento de nuevos medios de transporte que utilizan la vía pública, como patinetes eléctricos, monociclos y monopatines, entre otros; pide que la Comisión evalúe si esos nuevos modos de transporte deben abordarse en la próxima revisión con el objetivo de mejorar la seguridad vial;
30. Pide a la Comisión que organice un Año Europeo de la Seguridad Vial en los próximos años, como preparación para 2030 como fecha intermedia para el logro de la «visión cero»;
31. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que garanticen una financiación adecuada para una infraestructura de carreteras de calidad, en particular para su mantenimiento; pide, además, a la Comisión que refuerce su enfoque respecto al mantenimiento mediante la adopción de medidas adecuadas para mejorar la planificación del mantenimiento a largo plazo por parte de los Estados miembros; observa que la conectividad y la seguridad digital serán primordiales ante el próximo aumento del número de vehículos conectados y autónomos;
  - o
  - o o
32. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión y a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.

---

<sup>11</sup> Véanse los anexos I y III de la Directiva 2014/45/UE.

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO**

<b>Fecha de aprobación</b>	25.2.2021
<b>Resultado de la votación final</b>	+ :                48 - :                1 0 :                0
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

## VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

48	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
NI	Dorien Rookmaker

0	0

### Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones