



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

2012/0184(COD)

14.5.2013

OPINIÓN

de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se deroga la Directiva 2009/40/CE (COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Ponente (de opinión): Malcolm Harbour

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

La propuesta establece normas de la UE armonizadas y actualizadas sobre la inspección técnica de los vehículos de motor y sus remolques, a fin de reforzar los estándares mínimos de seguridad y de emisiones para las inspecciones técnicas periódicas. El objetivo de la propuesta es contribuir a reducir a la mitad los accidentes mortales de carretera en la UE antes de 2020, en consonancia con las Orientaciones Políticas sobre Seguridad Vial. Además de ello, la propuesta tiene por objetivo contribuir a reducir las emisiones resultantes del mantenimiento deficiente de los vehículos.

El ponente apoya estos objetivos fundamentales y, dadas las diferencias entre los diversos Estados miembros en cuanto a prácticas, apoya una armonización selectiva de conformidad con el principio de subsidiariedad y, por tanto, pone en duda que el instrumento elegido deba ser el reglamento, que deja a los Estados miembros menos margen de maniobra para adaptar las normas a escala nacional.

Además, el ponente estima que el objetivo de reducir los accidentes mortales debe lograrse respetando el principio de proporcionalidad y, por consiguiente, apoya soluciones adaptadas que partan de una sólida base empírica. Con ello, desea recalcar las incertidumbres que ha señalado la Unidad de Evaluación de Impacto del Parlamento Europeo, que ha indicado lo siguiente: «la hipótesis básica de que aumentar la calidad y frecuencia de las inspecciones técnicas conllevaría menores defectos en los vehículos no parece contar con respaldo empírico alguno».

El ponente señala asimismo que se ha ampliado el ámbito de aplicación más allá del de la Directiva 2009/40/CE para incluir nuevas categorías de vehículos, en particular, los de dos o tres ruedas, los remolques ligeros de hasta 3,5 toneladas y los tractores con una velocidad nominal superior a 40 km/h. Además, se incrementa también la frecuencia de las inspecciones de vehículos viejos o con alto kilometraje.

El ponente no ha propuesto modificaciones en relación con la forma o el ámbito de aplicación del proyecto legislativo, ni tampoco en lo tocante a la duración de las pruebas, puesto que se trata de cuestiones que atañen a la comisión competente para el fondo; en cambio, ha decidido centrar sus enmiendas en asuntos relacionados con el mercado único. Desde la perspectiva de la Comisión IMCO, las cuestiones de mayor pertinencia son las siguientes:

1. La definición de «inspección técnica»

El ponente propone una enmienda que modifique la definición de «inspección técnica», que actualmente podría estar siendo mal utilizada para limitar la competencia transfronteriza en el comercio de vehículos de segunda mano. Concretamente, la definición de la Comisión genera inseguridad jurídica, por cuanto confirma, en una definición general, el requisito de realizar inspecciones en función de criterios de homologación en general, mientras que los criterios de homologación pertinentes ya se especifican en los anexos. Esto sugiere que, potencialmente, todos los componentes de un vehículo pueden formar parte de la inspección, ya que puede discernirse una dimensión de seguridad en todos los componentes. Sin embargo, lo pertinente debe ser solo inspeccionar aquellos que estén homologados en relación con la seguridad y las

emisiones. Preocupa que algunos agentes puedan aprovechar esta laguna para proteger el mercado nacional de vehículos usados y rechacen vehículos sin ningún motivo válido.

2. Medidas para detectar y evitar fraudes en el kilometraje.

El Cuadro de Indicadores de los Mercados de Consumo otorga a los coches de segunda mano, de entre todos los productos, la menor puntuación en materia de Funcionamiento del Mercado por tercer año consecutivo y, en particular, le asigna la última posición en términos de confianza. En consecuencia, el ponente propone medidas reforzadas para combatir el fraude en los cuentakilómetros ampliando el alcance de la plataforma electrónica de información sobre vehículos para que esta plataforma web reúna toda la información sobre el kilometraje. Además, al ponente le preocupa que la propuesta de la Comisión prohíba toda corrección de los cuentakilómetros, incluidas las correcciones al alza que evitarían dejar a los vehículos afectados con un valor de mercado innecesariamente reducido.

3. El acceso a los resultados de las inspecciones técnicas que constan en los registros nacionales, el acceso a información técnica, y los requisitos mínimos de equipamiento de inspección.

El Reglamento introduce la posibilidad de establecer un sistema armonizado de intercambio de información en la UE mediante el cual los centros de inspección técnica de toda la Unión puedan tener acceso a información relativa a reparaciones y mantenimiento de vehículos. Sin embargo, el ponente estima que el acceso a este repositorio no debe limitarse únicamente a las autoridades competentes y los centros de inspección técnica por lo que, a fin de garantizar la igualdad de oportunidades, propone que se permita el acceso también a los fabricantes de equipamiento para talleres, ya que así podrían producir equipamiento competitivo y eficaz. El ponente propone también que se permita el despliegue de procesos alternativos de inspección, que pueden resultar imprescindibles para facilitar la inspección eficaz en términos de costes de los vehículos difíciles de inspeccionar.

4. Excepciones

El ponente se felicita por la exención de los «vehículos de interés histórico». No obstante, considera que la definición es demasiado prescriptiva, por lo que recomienda un requisito básico de antigüedad. Propone además que se mantenga el poder de discreción de los Estados miembros para establecer excepciones al cumplimiento del Reglamento para algunos vehículos de conformidad con la práctica actual.

5. Reconocimiento mutuo

Las inspecciones técnicas están vinculadas a la solicitud de nueva matriculación de vehículos de motor, dado que la mayor armonización de la UE en materia de inspecciones técnicas periódicas simplificaría el cambio de matrícula de un Estado miembro a otro. En consecuencia, el ponente ha presentado una nueva propuesta que establece el reconocimiento mutuo obligatorio de los certificados de inspección técnica en toda la Unión.

6. Revisión y control

Al objeto de seguir reforzando el mercado único, el ponente ha introducido también una cláusula de revisión para que, cinco años después de la adopción de la presente propuesta, se investigue el potencial de facilitar el intercambio de datos de los resultados de las inspecciones técnicas entre los Estados miembros.

ENMIENDAS

La Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1 Propuesta de Reglamento

Título 1

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se deroga la Directiva 2009/40/CE (Texto pertinente a efectos del EEE)	Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se deroga la Directiva 2009/40/CE (Texto pertinente a efectos del EEE)

Justificación

El reglamento no es el acto jurídico adecuado en este caso. El fin perseguido con esta legislación de reducir el número de accidentes de tráfico mediante inspecciones técnicas periódicas también puede conseguirse con un instrumento jurídico que interfiera menos en el Derecho nacional. La tesis sobre la que se basa la propuesta suscita ciertas dudas y, dado que no se consigue despejar dichas dudas, se ha de preferir la directiva como instrumento más proporcionado.

Enmienda 2 Propuesta de Reglamento

Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) En la Unión se han adoptado algunas normas y requisitos técnicos sobre la seguridad de los vehículos. No obstante, es preciso velar, a través de un régimen de inspecciones periódicas, por que los vehículos, una vez comercializados, sigan cumpliendo unas normas de seguridad a lo largo de toda su vida útil. ***Ese régimen debe aplicarse a*** las categorías de vehículos definidas en ***la Directiva 2002/24/CE*** del Parlamento Europeo y del Consejo, de ***18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo***, en la ***Directiva 2007/46/CE*** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, y en la ***Directiva 2003/37/CE*** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la ***Directiva 74/150/CEE***.

Enmienda

(4) En la Unión se han adoptado algunas normas y requisitos técnicos sobre la seguridad de los vehículos. No obstante, es preciso velar, a través de un régimen de inspecciones periódicas, por que los vehículos, una vez comercializados, sigan cumpliendo unas normas de seguridad a lo largo de toda su vida útil. ***Los Estados miembros podrán establecer requisitos nacionales para la inspección técnica de*** las categorías de vehículos definidas en ***el Reglamento 2013/168/UE*** del Parlamento Europeo y del Consejo, de ***15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia de mercado de dichos vehículos. Este régimen debería aplicarse a las categorías de vehículos definidas*** en la ***Directiva 2007/46/CE*** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, y en la ***Directiva 2003/37/CE*** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la ***Directiva 74/150/CEE***.

Enmienda 3
Propuesta de Reglamento

Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) Existe una correlación clara entre el

Enmienda

(5) ***Se sospecha que*** existe una correlación

nivel de seguridad vial y el número de deficiencias técnicas de los vehículos. En 2009, la cifra de víctimas mortales en las carreteras europeas ascendió a 35 000. ***Si se parte de la base de que las deficiencias técnicas de los vehículos contribuyen al número de muertos de forma proporcional a su contribución al número de accidentes, más de 2 000 víctimas mortales al año en la Unión podrían atribuirse a esas deficiencias. Según los estudios disponibles, entre 900 y 1 100 de esas muertes podrían haberse evitado si se hubiera perfeccionado convenientemente el sistema de inspecciones técnicas.***

clara entre el nivel de seguridad vial y el número de deficiencias técnicas de los vehículos. En 2009, la cifra de víctimas mortales en las carreteras europeas ascendió a 35 000. ***Introducir mejoras adecuadas en el sistema de inspecciones técnicas puede ayudar a reducir a un mínimo el número de accidentes mortales.***

Justificación

La tesis científica resulta suscita dudas. Investigaciones policiales llevadas a cabo tan solo en Alemania atribuyen un papel muy inferior a la influencia de las deficiencias técnicas del vehículo sobre las consecuencias del accidente.

Enmienda 4 Propuesta de Reglamento

Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Gran parte de todas las emisiones del transporte por carretera, en particular las de CO₂, se debe a una minoría de vehículos cuyos dispositivos de control de emisiones funcionan mal. Se calcula que el 5 % del parque automovilístico provoca el 25 % de todas las emisiones contaminantes. Por consiguiente, un régimen periódico de inspecciones técnicas podría contribuir también a la mejora del medio ambiente porque permitiría reducir las emisiones medias de los vehículos.

Enmienda

(6) Gran parte de todas las emisiones del transporte por carretera, en particular las de CO₂, se debe a una minoría de vehículos cuyos dispositivos de control de emisiones funcionan mal. Se calcula que el 5 % del parque automovilístico provoca el 25 % de todas las emisiones contaminantes.

Esto se aplica también al aumento de las emisiones de partículas y NO_x procedentes de los motores de diseño moderno, que requieren una comprobación más exhaustiva de las emisiones, incluida una comprobación

electrónica de la integridad y funcionalidad del propio sistema de diagnóstico a bordo (DAB), verificado por la inspección del tubo de escape para asegurar una inspección del sistema de emisiones completa y precisa, ya que el DAB por sí solo no constituye una prueba fiable.

Por consiguiente, un régimen periódico de inspecciones técnicas podría contribuir también a la mejora del medio ambiente porque permitiría reducir las emisiones medias de los vehículos.

Justificación

El DAB no es un método garantizado de evaluación de emisiones; por ello, debe verificarse midiendo las emisiones de tubo de escape.

Enmienda 5 Propuesta de Reglamento

Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Según estudios exhaustivos, el 8 % de los accidentes en los que se ven implicadas motocicletas se debe o está relacionado con defectos técnicos. Los motociclistas son el grupo de usuarios de la carretera que presenta el riesgo más elevado, y el número de víctimas mortales está aumentando en esta categoría. El número de muertos entre conductores de ciclomotores es excesivamente alto: en 2008 fue superior a 1 400. Por consiguiente, deben someterse también a inspección los vehículos de los usuarios más amenazados, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas.

Enmienda

suprimido

Justificación

Con arreglo a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, conviene dejar a la valoración de los Estados miembros la posibilidad de ampliar el control técnico a los

vehículos de motor de dos y tres ruedas. Por otra parte, los datos de la Comisión en materia de accidentes de estos últimos vehículos no se corresponden con los de otros estudios realizados con anterioridad.

Enmienda 6 **Propuesta de Reglamento**

Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) La inspección técnica de vehículos es una actividad soberana que, por tanto, deben realizar los Estados miembros u organismos a los que confíen esa tarea bajo su supervisión. Los Estados miembros deben seguir siendo responsables siempre de las inspecciones técnicas, aun cuando el régimen nacional permita la autorización de organismos privados, incluidos los que efectúan reparaciones.

Enmienda

(10) La inspección técnica de vehículos es una actividad soberana que, por tanto, deben realizar los Estados miembros u organismos a los que confíen esa tarea bajo su supervisión. Los Estados miembros deben seguir siendo responsables siempre de **la organización de** las inspecciones técnicas, aun cuando el régimen nacional permita la autorización de organismos privados, incluidos los que efectúan reparaciones.

Enmienda 7 **Propuesta de Reglamento**

Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Para que en toda la Unión la calidad de las inspecciones sea alta, los equipos que vayan a usarse durante las pruebas, así como su mantenimiento y calibrado, deben ser objeto de especificaciones a nivel de la UE.

Enmienda

(12) Para que en toda la Unión la calidad de las inspecciones sea alta, los equipos que vayan a usarse durante las pruebas, así como su mantenimiento y calibrado, deben ser objeto de especificaciones a nivel de la UE. ***Se debe fomentar la innovación en los sistemas de inspección, los procedimientos y los equipos que permitan reducir aún más los costes y maximizar los beneficios.***

Enmienda 8 **Propuesta de Reglamento**

Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) No deben alterarse los resultados de las inspecciones con fines comerciales. Los órganos de supervisión únicamente deben estar autorizados a modificar los resultados de una inspección si estos son manifiestamente incorrectos.

Enmienda

(14) No deben alterarse los resultados de las inspecciones con fines comerciales. Los órganos de supervisión únicamente deben estar autorizados a modificar los resultados de una inspección si estos son manifiestamente incorrectos, ***en cuyo caso se deberá aplicar la sanción oportuna a la entidad que haya emitido el certificado.***

Enmienda 9
Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) ***Tras cada inspección*** debe expedirse un certificado de inspección ***técnica que incluya, entre otras cosas, información sobre la identidad del vehículo y sobre los resultados. Para garantizar un seguimiento correcto de las inspecciones técnicas,*** los Estados miembros deben recoger esa información y mantenerla en una base de datos.

Enmienda

(22) ***A fin de velar por un correcto seguimiento de los resultados de las inspecciones,*** debe expedirse un certificado ***tras cada inspección, también en formato electrónico, con el mismo nivel de detalle en relación con la identidad de los vehículos y los resultados de la inspección que la información que figure en el certificado de inspección original.*** Además, los Estados miembros deben recoger esa información y mantenerla en una base de datos ***centralizada para velar por la fácil verificación de la autenticidad de las inspecciones técnicas periódicas.***

Justificación

A partir de ahora los certificados de inspección técnica deben expedirse en un soporte físico y también en soporte electrónico para evitar falsificaciones o manipulaciones y a fin de facilitar el intercambio de información que haga posible el desarrollo de la plataforma electrónica de información sobre vehículos.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) Se considera que el fraude en los cuentakilómetros afecta a entre el 5 % y el 12 % de las ventas de vehículos de ocasión, lo que supone un coste considerable para la sociedad estimado en varios miles de millones de euros cada año, y se traduce en una evaluación incorrecta del estado de un vehículo. Para combatir el fraude en los cuentakilómetros, conviene consignar el kilometraje en el certificado de inspección técnica e imponer la obligación de presentar el certificado de la inspección anterior, pues así se facilitaría la detección de cualquier manipulación del cuentakilómetros. Además, el fraude en los cuentakilómetros debe considerarse más sistemáticamente un delito sancionable.

Enmienda

(23) Se considera que el fraude en los cuentakilómetros afecta a entre el 5 % y el 12 % de las ventas de vehículos de ocasión, lo que supone un coste considerable para la sociedad estimado en varios miles de millones de euros cada año, y se traduce en una evaluación incorrecta del estado de un vehículo. Para combatir el fraude en los cuentakilómetros, conviene consignar el kilometraje en el certificado de inspección técnica e imponer la obligación de presentar el certificado de la inspección anterior, pues así se facilitaría la detección de cualquier manipulación del cuentakilómetros **y, además, mejoraría el funcionamiento del mercado único con respecto al comercio transfronterizo de coches de segunda mano. De hecho, en la octava edición del Cuadro de Indicadores de los Mercados de Consumo «Asegurar el buen funcionamiento de los mercados en interés de los consumidores», de diciembre de 2012, este segmento recibió por tercer año consecutivo, la puntuación más baja y, en concreto, la última posición en términos de confianza.** Además, el fraude en los cuentakilómetros debe considerarse más sistemáticamente un delito sancionable.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento

Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) Para completar *el* presente **Reglamento** con más pormenores técnicos, conviene delegar a la Comisión

Enmienda

(26) Para completar *la* presente **Directiva** con más pormenores técnicos, conviene delegar a la Comisión competencias para

competencias para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con objeto de reflejar, cuando proceda, la evolución de la legislación de la UE sobre homologación en relación con las categorías de vehículos y para tener en cuenta la necesidad de actualizar los anexos al progreso técnico. Reviste especial importancia que, durante la fase preparatoria, la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con objeto de reflejar, cuando proceda, la evolución de la legislación de la UE sobre homologación en relación con las categorías de vehículos y para tener en cuenta la necesidad de actualizar los anexos al progreso técnico. Reviste especial importancia que, durante la fase preparatoria, la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

Justificación

El reglamento no es el acto jurídico adecuado en este caso. El fin perseguido con esta legislación de reducir el número de accidentes de tráfico mediante inspecciones técnicas periódicas también puede conseguirse con un instrumento jurídico que interfiera menos en el Derecho nacional. La tesis sobre la que se basa la propuesta suscita ciertas dudas y, dado que no se consigue despejar dichas dudas, se ha de preferir la directiva como instrumento más proporcionado.

Enmienda 12 **Propuesta de Reglamento**

Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) A fin de garantizar la aplicación uniforme **del** presente **Reglamento**, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Los poderes de ejecución deben ejercerse de acuerdo con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión.

Enmienda

(27) A fin de garantizar la aplicación uniforme **de la** presente **Directiva**, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Los poderes de ejecución deben ejercerse de acuerdo con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión.

Justificación

El reglamento no es el acto jurídico adecuado en este caso. El fin perseguido con esta legislación de reducir el número de accidentes de tráfico mediante inspecciones técnicas periódicas también puede conseguirse con un instrumento jurídico que interfiera menos en el Derecho nacional. La tesis sobre la que se basa la propuesta suscita ciertas dudas y, dado que no se consigue despejar dichas dudas, se ha de preferir la directiva como instrumento más proporcionado.

Enmienda 13 Propuesta de Reglamento

Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Dado que el objetivo **del** presente **Reglamento**, a saber, el establecimiento de requisitos mínimos comunes y de normas armonizadas sobre las inspecciones técnicas de vehículos en la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, **el** presente **Reglamento** no excede de lo necesario para alcanzar **ese** objetivo.

Enmienda

(29) Dado que el objetivo **de la** presente **Directiva**, a saber, el establecimiento de requisitos mínimos comunes y de normas armonizadas sobre las inspecciones técnicas de vehículos en la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, **la** presente **Directiva** no excede de lo necesario para alcanzar **este** objetivo,

Justificación

El reglamento no es el acto jurídico adecuado en este caso. El fin perseguido con esta legislación de reducir el número de accidentes de tráfico mediante inspecciones técnicas periódicas también puede conseguirse con un instrumento jurídico que interfiera menos en el Derecho nacional. La tesis sobre la que se basa la propuesta suscita ciertas dudas y, dado que no se consigue despejar dichas dudas, se ha de preferir la directiva como instrumento más proporcionado.

Enmienda 14 Propuesta de Reglamento

Considerando 30

(30) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, tal y como se contempla en el artículo 6 del Tratado de la Unión Europea.

suprimido

Enmienda 15 Propuesta de Reglamento

Considerando 31

(31) **El presente Reglamento** actualiza los requisitos técnicos de la Directiva 2009/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques, y amplía su ámbito de aplicación para incluir, en particular, el establecimiento de centros de inspección técnicas y de sus órganos de supervisión, así como la designación de inspectores a los que se encomendará la realización de las inspecciones. Esa Directiva, por tanto, debe derogarse. Además, **el presente Reglamento** incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE, con objeto de regular mejor los métodos aplicados durante esas inspecciones.

(31) **La presente Directiva** actualiza los requisitos técnicos de la Directiva 2009/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques, y amplía su ámbito de aplicación para incluir, en particular, el establecimiento de centros de inspección técnicas y de sus órganos de supervisión, así como la designación de inspectores a los que se encomendará la realización de las inspecciones. Esa Directiva, por tanto, debe derogarse. Además, **la presente Directiva** incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE, con objeto de regular mejor los métodos aplicados durante esas inspecciones.

Justificación

El reglamento no es el acto jurídico adecuado en este caso. El fin perseguido con esta legislación de reducir el número de accidentes de tráfico mediante inspecciones técnicas periódicas también puede conseguirse con un instrumento jurídico que interfiera menos en el Derecho nacional. La tesis sobre la que se basa la propuesta suscita ciertas dudas y, dado

que no se consigue despejar dichas dudas, se ha de preferir la directiva como instrumento más proporcionado.

Enmienda 16 **Propuesta de Reglamento**

Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

*El presente **Reglamento** establece un régimen de inspecciones técnicas periódicas de vehículos.*

Enmienda

*La presente **Directiva** establece un régimen de inspecciones técnicas periódicas de vehículos **que se realizarán sobre la base de normas y requisitos técnicos mínimos con objeto de asegurar un elevado nivel de seguridad vial y protección medioambiental.***

Justificación

Una Directiva establece normas mínimas comunes sobre las inspecciones técnicas periódicas, pero al mismo tiempo tiene en cuenta las diferencias entre los Estados miembros. Se permiten normas y requisitos técnicos más estrictos.

Enmienda 17 **Propuesta de Reglamento**

Artículo 2 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. *El presente **Reglamento** se aplicará a los vehículos con una velocidad nominal superior a 25 km/h pertenecientes a las siguientes categorías, definidas en las Directivas **2002/24/CE**, **2007/46/CE** y **2003/37/CE**:*

Enmienda

1. *La presente **Directiva** se aplicará a los vehículos con una velocidad nominal superior a 25 km/h pertenecientes a las siguientes categorías, definidas en **el Reglamento 2013/168/UE y en las Directivas 2007/46/CE y 2003/37/CE**:*

Justificación

El reglamento no es el acto jurídico adecuado en este caso. El fin perseguido con esta legislación de reducir el número de accidentes de tráfico mediante inspecciones técnicas periódicas también puede conseguirse con un instrumento jurídico que interfiera menos en el Derecho nacional. La tesis sobre la que se basa la propuesta suscita ciertas dudas y, dado que no se consigue despejar dichas dudas, se ha de preferir la directiva como instrumento más proporcionado.

Enmienda 18
Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 1 – guión 7

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
<i>– vehículos de dos o tres ruedas – vehículos de las categorías L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e y L7e;</i>	<i>suprimido</i>

Justificación

Con arreglo a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, conviene dejar a la valoración de los Estados miembros la posibilidad de ampliar el control técnico a los vehículos de motor de dos y tres ruedas. Por otra parte, los datos de la Comisión en materia de accidentes de estos últimos vehículos no se corresponden con los de otros estudios realizados con anterioridad.

Enmienda 19
Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 2 – parte introductoria

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
<i>2. El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos siguientes:</i>	<i>2. La presente Directiva no se aplicará a:</i>

Justificación

El reglamento no es el acto jurídico adecuado en este caso. El fin perseguido con esta legislación de reducir el número de accidentes de tráfico mediante inspecciones técnicas periódicas también puede conseguirse con un instrumento jurídico que interfiera menos en el Derecho nacional. La tesis sobre la que se basa la propuesta suscita ciertas dudas y, dado que no se consigue despejar dichas dudas, se ha de preferir la directiva como instrumento más proporcionado.

Enmienda 20
Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 2 – párrafo 1 (nuevo)

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
	<i>vehículos de dos o tres ruedas – vehículos de las categorías L1e, L2e, L3e, L4e, L5e,</i>

Enmienda 21
Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los Estados miembros podrán introducir requisitos nacionales aplicables a las inspecciones técnicas de los vehículos indicados en el apartado 2 matriculados en su territorio.

Enmienda

3. Los Estados miembros podrán introducir requisitos nacionales aplicables a las inspecciones técnicas de los vehículos indicados en el **apartado 1 (guión 7) y en el** apartado 2 matriculados en su territorio.

Justificación

Esta enmienda es, automáticamente, el resultado de la transposición del Reglamento en una Directiva. No obstante, es importante mencionarlo explícitamente en esta fase. Los Estados miembros que ya cuentan con inspecciones técnicas deberían poder mantenerlas. Los Estados miembros que no prevean inspecciones técnicas no deben estar obligados a introducir este tipo de inspección.

Enmienda 22
Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

A efectos *del* presente **Reglamento**, se *entenderá por*:

Enmienda

A efectos *de la* presente **Directiva**, se *aplicarán las siguientes definiciones*:

Justificación

Terminología acorde con una Directiva.

Enmienda 23
Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 5

Texto de la Comisión

(5) «vehículos de dos o tres ruedas», todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los

Enmienda

suprimido

triciclos y los cuatriciclos;

Justificación

Con arreglo a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, conviene dejar a la valoración de los Estados miembros la posibilidad de ampliar el control técnico a los vehículos de motor de dos y tres ruedas. Por otra parte, los datos de la Comisión en materia de accidentes de estos últimos vehículos no se corresponden con los de otros estudios realizados con anterioridad.

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 7 – parte introductoria

Texto de la Comisión

(7) «vehículo de interés histórico», todo vehículo que **reúna todas las condiciones siguientes:**

Enmienda

(7) «vehículo de interés histórico», todo vehículo que **se haya fabricado o matriculado por primera vez hace treinta años como mínimo, y haya recibido la consideración de histórico por parte de las autoridades de matriculación de vehículos del Estado miembro competente.**

Justificación

La definición que la Comisión hace de vehículo de interés histórico abunda en detalles innecesarios y supondría que muchos vehículos entrasen indebidamente dentro del ámbito de aplicación del Reglamento. Un requisito simple en materia de antigüedad, acompañado de una especificación adicional a discreción de las autoridades de los Estados miembros, facilita flexibilidad suficiente y es conforme a las prácticas actuales.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 7 – guión 1

Texto de la Comisión

– se fabricó hace treinta años como mínimo;

Enmienda

suprimido

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 7 – guión 2

Texto de la Comisión

Enmienda

– su mantenimiento se realiza con piezas de recambio que reproducen los componentes históricos del vehículo;

suprimido

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 7 – guión 3

Texto de la Comisión

Enmienda

– no se han modificado en modo alguno las características técnicas de sus principales componentes, como el motor, los frenos, la dirección o la suspensión; y

suprimido

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 7 – guión 4

Texto de la Comisión

Enmienda

– su apariencia no ha sufrido ningún cambio.

suprimido

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – punto 9

Texto de la Comisión

Enmienda

(9) «inspección técnica de vehículos», la verificación de que las piezas y componentes de un vehículo son conformes con las características de seguridad y de protección del medio ambiente vigentes en el momento de su homologación, su primera matriculación o puesta en circulación, así como de su adaptación;

(9) «inspección técnica de vehículos», la inspección, de conformidad con los anexos II y III del presente Reglamento, encaminada a asegurar que un vehículo es seguro para su utilización en la vía pública y es conforme con las características ambientales exigidas;

Justificación

La definición de la Comisión genera inseguridad jurídica, por cuanto confirma (en una definición general) el requisito de realizar inspecciones en función de criterios de homologación en general, mientras que los criterios de homologación pertinentes (a los efectos del control de la seguridad y las emisiones) ya se especifican en los anexos al presente Reglamento. Sin esta enmienda, podrían realizarse pruebas de seguridad individualmente a cualquier componente que esté homologado, lo que podría ocasionar el rechazo innecesario del vehículo.

Enmienda 30 Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los vehículos de motor y sus remolques se someterán a inspecciones periódicas de acuerdo con *el* presente **Reglamento** en el Estado miembro en el que estén matriculados.

Enmienda

1. Los vehículos de motor y sus remolques se someterán a inspecciones periódicas de acuerdo con *la* presente **Directiva** en el Estado miembro en el que estén matriculados.

Justificación

El reglamento no es el acto jurídico adecuado en este caso. El fin perseguido con esta legislación de reducir el número de accidentes de tráfico mediante inspecciones técnicas periódicas también puede conseguirse con un instrumento jurídico que interfiera menos en el Derecho nacional. La tesis sobre la que se basa la propuesta suscita ciertas dudas y, dado que no se consigue despejar dichas dudas, se ha de preferir la directiva como instrumento más proporcionado.

Enmienda 31 Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los fabricantes de vehículos facilitarán a los centros de inspección técnica *o*, cuando proceda, a *la autoridad competente*, acceso a la información técnica necesaria para realizar las inspecciones, como se establece en el anexo I. La Comisión adoptará normas sobre los procedimientos de acceso a la información técnica a que se refiere el

Enmienda

3. Los fabricantes de vehículos facilitarán a los centros de inspección técnica, *a los fabricantes de equipamiento de inspección y*, cuando proceda, a *las autoridades competentes y a los operadores independientes que se ocupen de reparar, cuidar y mantener vehículos el* acceso a la información técnica necesaria

anexo I, siguiendo el procedimiento de examen previsto en el artículo 16, apartado 2.

para realizar las inspecciones, como se establece en el anexo I. La Comisión adoptará normas sobre los procedimientos de acceso a la información técnica a que se refiere el anexo I, siguiendo el procedimiento de examen previsto en el artículo 16, apartado 2.

Enmienda 32 **Propuesta de Reglamento**

Artículo 5 – apartado 1 – guión 1

Texto de la Comisión

Enmienda

– Vehículos de las categorías L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e y L7e: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación; a continuación, dos años después, y a partir de entonces, cada año.

suprimido

Justificación

Con arreglo a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, conviene dejar a la valoración de los Estados miembros la posibilidad de ampliar el control técnico a los vehículos de motor de dos y tres ruedas. Por otra parte, los datos de la Comisión en materia de accidentes de estos últimos vehículos no se corresponden con los de otros estudios realizados con anterioridad.

Enmienda 33 **Propuesta de Reglamento**

Artículo 5 – apartado 1 – guión 2

Texto de la Comisión

Enmienda

– Vehículos de las categorías M1, N1 y O2: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación; a continuación, dos años después, y a partir de entonces, cada año.

– Vehículos de las categorías M1, N1 y O2: cuatro años después de la fecha de la primera matriculación; a partir de entonces, cada dos años como máximo.

Enmienda 34
Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 1 – guión 3

Texto de la Comisión

– Vehículos de la categoría M1 matriculados como taxis o ambulancias, vehículos de las categorías M2, M3, N2, N3, T5, O3 y O4: **un año** después de la fecha de la primera matriculación; después, cada **año**.

Enmienda

Vehículos de la categoría M1 matriculados como taxis o ambulancias, vehículos de las categorías M2, M3, N2, N3, T5, O3 y O4: **dos años** después de la fecha de la primera matriculación; después, cada **dos años como máximo**.

Justificación

Las deficiencias técnicas solo se pueden detectar incrementando la profundidad de la inspección; si una inspección se limita a lo superficial, de nada sirve incrementar su frecuencia. El aumento del número de inspecciones no tendría una eficacia significativa.

Enmienda 35
Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Si en la primera inspección técnica tras la primera matriculación, un vehículo de las categorías M1 o NI ha alcanzado un kilometraje de 160 000 km, se someterá después a inspección cada año.

Enmienda

suprimido

Justificación

Resulta dudoso que exista una relación entre el kilometraje o la edad del vehículo y la falta de seguridad vial. Los vehículos antiguos no se ven implicados en accidentes con más frecuencia que los vehículos nuevos.

Enmienda 36
Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. No obstante la fecha de la última inspección técnica, la autoridad competente

Enmienda

4. No obstante la fecha de la última inspección técnica, la autoridad competente

puede exigir que un vehículo se someta a inspección o a pruebas adicionales antes de la fecha indicada en los apartados 1 y 2 en los casos siguientes:

tras un accidente que haya provocado daños graves en los principales componentes relacionados con la seguridad del vehículo, como las ruedas, la suspensión, las zonas de deformación, la dirección o los frenos;

cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados;

en caso de cambio de titular del certificado de matriculación.

puede exigir que un vehículo se someta a inspección o a pruebas adicionales antes de la fecha indicada en los apartados 1 y 2 en los casos siguientes:

tras un accidente que haya provocado daños graves en los principales componentes relacionados con la seguridad del vehículo, como las ruedas, la suspensión, las zonas de deformación, la dirección o los frenos;

cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados;

Justificación

Esta propuesta legislativa se centra en la mejora de las inspecciones técnicas. No se comprende por qué en el caso de producirse un cambio de titularidad del vehículo se ha de sospechar automáticamente que existan deficiencias técnicas.

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 4 – párrafo 1 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

tras un control de carretera;

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente que inspeccionó un vehículo, expedirá un certificado ***electrónico*** de inspección técnica para ese vehículo en ***el que se consignarán***, como mínimo, los elementos

1. El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente que inspeccionó un vehículo, expedirá un certificado de inspección técnica para ese vehículo ***que también estará disponible en formato electrónico y que contendrá,***

indicados en el anexo IV.

como mínimo, los elementos indicados en el anexo IV.

Enmienda 39 **Propuesta de Reglamento**

Artículo 8 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. El centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente, entregará *el* certificado o, en **caso de certificado electrónico**, una copia impresa **del mismo debidamente certificada, a la persona que haya presentado el vehículo a inspección.**

Enmienda

2. **Tan pronto se haya completado satisfactoriamente el texto**, el centro de inspección técnica o, si procede, la autoridad competente, entregará **un** certificado o, **cuando el certificado se entregue en forma electrónica, facilitará** una copia impresa **de los resultados de la prueba.**

Enmienda 40 **Propuesta de Reglamento** **Artículo 8 – apartado 2 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Cuando se reciba una solicitud de nueva matriculación de un vehículo procedente de otro Estado miembro, las autoridades de matriculación reconocerán su certificado de inspección técnica tras haberse verificado su validez en el momento de la nueva matriculación. El reconocimiento se concederá por el mismo período de validez que el del certificado original, excepto cuando el período de validez de este último supere la duración máxima permitida por ley en el Estado miembro de la nueva matriculación. En tal caso, la validez se ajustará a la baja y se calculará a partir de la fecha de recepción del certificado original de inspección técnica. Antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros se comunicarán mutuamente el formato del certificado de inspección técnica que

reconozcan sus respectivas autoridades competentes, así como las instrucciones para verificar su autenticidad.

Justificación

Para facilitar la nueva matriculación de los vehículos de motor en la Unión, la presente enmienda introduce un sistema de reconocimiento mutuo entre Estados miembros de los certificados de inspección técnica, con efectos a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento.

Enmienda 41 **Propuesta de Reglamento** **Artículo 8 – apartado 3**

Texto de la Comisión

3. A partir de la entrada en vigor ***del*** presente ***Reglamento*** y a más tardar tres años después, los centros de inspección técnica comunicarán por vía electrónica a la autoridad competente del Estado miembro la información que figura en los certificados de inspección técnica que expidan. Esa notificación tendrá lugar en un plazo de tiempo razonable tras la emisión de los certificados. Hasta esa fecha, los centros de inspección técnica podrán comunicar esa información a la autoridad competente por otros medios. La autoridad competente conservará esa información durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.

Enmienda

3. A partir de la entrada en vigor ***de la*** presente ***Directiva*** y a más tardar tres años después, los centros de inspección técnica comunicarán por vía electrónica a la autoridad competente del Estado miembro la información que figura en los certificados de inspección técnica que expidan. Esa notificación tendrá lugar en un plazo de tiempo razonable tras la emisión de los certificados. Hasta esa fecha, los centros de inspección técnica podrán comunicar esa información a la autoridad competente por otros medios. La autoridad competente conservará esa información ***en una base datos centralizada*** durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.

Justificación

La presente enmienda se propone facilitar el intercambio de información que permita el desarrollo de la plataforma electrónica de información sobre vehículos.

Enmienda 42 **Propuesta de Reglamento** **Artículo 8 – apartado 5**

Texto de la Comisión

5. Los resultados de la inspección técnica se notificarán a la autoridad de matriculación del vehículo. Esa notificación incluirá la información que figura en el certificado de inspección técnica.

Enmienda

5. Los resultados de la inspección técnica se notificarán **sin demora** a la autoridad de matriculación del vehículo. Esa notificación incluirá la información que figura en el certificado de inspección técnica.

Enmienda 43
Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los inspectores contratados por las autoridades competentes de los Estados miembros o por un centro de inspección en la fecha de aplicación **del** presente **Reglamento** estarán exentos de los requisitos establecidos en el anexo VI, punto 1. Los Estados miembros concederán a esos inspectores un certificado de equivalencia.

Enmienda

3. Los inspectores contratados por las autoridades competentes de los Estados miembros o por un centro de inspección en la fecha de aplicación **de la** presente **Directiva** estarán exentos de los requisitos establecidos en el anexo VI, punto 1. Los Estados miembros concederán a esos inspectores un certificado de equivalencia.

Justificación

El reglamento no es el acto jurídico adecuado en este caso. El fin perseguido con esta legislación de reducir el número de accidentes de tráfico mediante inspecciones técnicas periódicas también puede conseguirse con un instrumento jurídico que interfiera menos en el Derecho nacional. La tesis sobre la que se basa la propuesta suscita ciertas dudas y, dado que no se consigue despejar dichas dudas, se ha de preferir la directiva como instrumento más proporcionado.

Enmienda 44
Propuesta de Reglamento
Artículo 14 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros y la Comisión en lo que

Enmienda

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros y la Comisión en lo que

respecta a la aplicación **del** presente **Reglamento**.

respecta a la aplicación **de la** presente **Directiva**.

Justificación

Terminología acorde con una Directiva.

Enmienda 45
Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el nombre y dirección de sus puntos de contacto nacionales a más tardar [un año después de la entrada en vigor **del** presente **Reglamento**] y le notificarán sin demora cualquier cambio que se haya producido en esos datos. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.

Enmienda

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el nombre y dirección de sus puntos de contacto nacionales a más tardar [un año después de la entrada en vigor **de la** presente **Directiva**] y le notificarán sin demora cualquier cambio que se haya producido en esos datos. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.

Justificación

Terminología acorde con una Directiva.

Enmienda 46
Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – párrafo 1

Texto de la Comisión

La Comisión **estudiará la viabilidad y los costes–beneficios** de una plataforma **electrónica europea** de información sobre vehículos **con vistas al intercambio de información en relación con la inspección técnica** entre las autoridades de los Estados miembros responsables de las inspecciones, de la matriculación y de la homologación, los centros de inspección técnica y los fabricantes de vehículos.

Enmienda

Sobre la base de un análisis detallado de los costes y beneficios, incluida una evaluación de las mejoras en la seguridad de los vehículos y en las pruebas a las que estos se sometan, y únicamente si el resultado del análisis de costes y beneficios es positivo, la Comisión propondrá la creación de una plataforma de información sobre vehículos **que facilite el acceso a información sobre los**

resultados de las inspecciones técnicas de vehículos, las lecturas de los cuentakilómetros y las matriculaciones de los vehículos entre las autoridades de los Estados miembros responsables de las inspecciones, de la matriculación y de la homologación, los centros de inspección técnica, los fabricantes de vehículos, *los fabricantes de instrumentos de prueba y medición y otros operadores independientes.*

Enmienda 47
Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Basándose en ese estudio, la Comisión presentará y analizará diferentes opciones, incluida la posibilidad de suprimir el requisito de la prueba de inspección a que se refiere el artículo 10. *A más tardar dos años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de los resultados del examen y presentará, si procede, una propuesta legislativa.*

Enmienda

Aun cuando el análisis de costes y beneficios arroje un resultado negativo o no permita extraer conclusiones, la Comisión *examinará la viabilidad de un método que permita facilitar el acceso a los datos y a la información y, si procede, propondrá que se adopte*, y presentará y analizará diferentes opciones, incluida la posibilidad de suprimir el requisito de la prueba de inspección a que se refiere el artículo 10.

Enmienda 48
Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

En ambos casos, la Comisión tomará en consideración las soluciones informáticas y las plataformas electrónicas existentes desde el punto de vista de los datos y la información disponibles.

Enmienda

Enmienda 49
Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – párrafo 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

A más tardar dos años después de la fecha de aplicación de la presente Directiva, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo y presentará, si procede, una propuesta legislativa.

Enmienda 50
Propuesta de Reglamento
Artículo 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 18 bis

Informes

En un plazo de [cinco años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva], la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la ejecución y los efectos de la presente Directiva, particularmente en relación con la eficacia de las disposiciones relativas al ámbito de aplicación, la frecuencia de las inspecciones y la puesta en práctica del reconocimiento mutuo de los certificados de inspección técnica. Dicho informe analizará asimismo si es necesario actualizar los anexos a la presente Directiva a la luz de los avances técnicos y de la práctica. El informe se presentará previa consulta al Comité contemplado en el artículo 16 y se acompañará, cuando proceda, de propuestas legislativas.

Enmienda 51
Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. **La delegación de** poderes a que se refiere el artículo 17 se **confiere por tiempo indefinido** a partir de [fecha de entrada en vigor **del presente Reglamento**].

Enmienda

2. Los poderes **para adoptar actos delegados** a que se refiere el artículo 17 se **confieren a la Comisión por un período de cinco años** a partir de [fecha de entrada en vigor **de la presente Directiva**]. **La Comisión elaborará un informe en relación con la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.**

Justificación

Es más adecuado un período temporal de delegación de poderes. La Comisión debe elaborar un informe respecto al funcionamiento de los actos delegados.

Enmienda 52
Propuesta de Reglamento

Artículo 19 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones **del** presente **Reglamento** y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones serán eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

Enmienda

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones **de la** presente **Directiva** y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones serán eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias

Justificación

Terminología acorde con una Directiva.

Enmienda 53
Propuesta de Reglamento
Artículo 19 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que la manipulación de un cuentakilómetros se considere un delito sancionable con multas eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

Enmienda

2. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que la manipulación de un cuentakilómetros se considere un delito sancionable con multas eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, ***excepto en el caso de los ajustes al alza de las lecturas de los cuentakilómetros que estén autorizados por un centro de inspección o por una autoridad competente para la corrección de manipulaciones ilegales previas.***

Justificación

La presente enmienda vela por que los centros de inspección o las autoridades competentes puedan ajustar legalmente al alza las lecturas de cuentakilómetros que se hayan manipulado de forma ilegal a fin de que los vehículos afectados no se consideren en la práctica no aptos y puedan seguir superando en el futuro las inspecciones técnicas periódicas.

Enmienda 54
Propuesta de Reglamento

Artículo 19 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión el [un año después de la entrada en vigor ***del*** presente ***Reglamento***], a más tardar, y le comunicarán de inmediato cualquier modificación posterior.

Enmienda

3. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión el [un año después de la entrada en vigor ***de la*** presente ***Directiva***], a más tardar, y le comunicarán de inmediato cualquier modificación posterior.

Justificación

Terminología acorde con una Directiva.

Enmienda 55
Propuesta de Reglamento

Artículo 20 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Las instalaciones y equipos a que se refiere el artículo 11 que no cumplan los requisitos mínimos establecidos en el anexo V el [fecha de aplicación *del* presente **Reglamento**] podrán utilizarse para realizar inspecciones técnicas durante un período máximo de cinco años después de esa fecha.

Enmienda

1. Las instalaciones y equipos a que se refiere el artículo 11 que no cumplan los requisitos mínimos establecidos en el anexo V el [fecha de aplicación *de la* presente **Directiva**] podrán utilizarse para realizar inspecciones técnicas durante un período máximo de cinco años después de esa fecha.

Justificación

Terminología acorde con una Directiva.

Enmienda 56
Propuesta de Reglamento

Artículo 20 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los Estados miembros aplicarán los requisitos previstos en el anexo VII a más tardar a partir del quinto año siguiente a la fecha de aplicación *del* presente **Reglamento**.

Enmienda

2. Los Estados miembros aplicarán los requisitos previstos en el anexo VII a más tardar a partir del quinto año siguiente a la fecha de aplicación *de la* presente **Directiva**.

Justificación

Terminología acorde con una Directiva.

Enmienda 57
Propuesta de Reglamento

Artículo 21 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Quedan derogadas la Directiva 2009/40/CE y la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión con efectos a partir del [fecha de

Enmienda

Quedan derogadas la Directiva 2009/40/CE y la Recomendación 2010/378/UE de la Comisión con efectos a partir del [fecha de

aplicación *del* presente **Reglamento**].

aplicación *de la* presente **Directiva**].

Enmienda 58
Propuesta de Reglamento

Artículo 22 – párrafo 1

Texto de la Comisión

El presente **Reglamento** entrará en vigor *el vigésimo* día siguiente *al* de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Enmienda

La presente **Directiva** entrará en vigor *al* día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Enmienda 59
Propuesta de Reglamento

Artículo 22 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Será aplicable a partir *del* [*doce meses* después de su entrada en vigor].

Enmienda

Será aplicable a partir *de* [*24 meses* después de su entrada en vigor].

Enmienda 60
Propuesta de Reglamento

Artículo 22 – párrafo 3

Texto de la Comisión

El presente **Reglamento** será *obligatorio* en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Enmienda

La presente **Directiva** será *obligatoria* en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Enmienda 61
Propuesta de Reglamento
Anexo 2 – parte 1 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En situaciones excepcionales, cuando el diseño de un vehículo no sea compatible con la aplicación de los métodos de inspección que figuran en el presente

anexo, la inspección se realizará de conformidad con los métodos alternativos específicos que recomienden las autoridades competentes de los Estados miembros. La autoridad competente de que se trate deberá aprobar por escrito todo método de inspección utilizado que no se especifique en el presente anexo.

Justificación

Algunos vehículos, como los tractores rápidos y la maquinaria montada, pueden resultar especialmente difíciles de inspeccionar debido a las características de su diseño o a que la ubicación de los centros de inspección es tan distante que el coste de mejorar el equipamiento para acomodar a algunos vehículos de escasa presencia resultaría desproporcionado. Por tanto, es necesario que se disponga de métodos de inspección alternativos y no convencionales que, no obstante, hayan recibido la aprobación clara de la autoridad competente de que se trate.

Enmienda 62 **Propuesta de Reglamento** **Anexo II – punto 4.1.2**

Texto de la Comisión

4.1.2 Orientación	Determinar la orientación horizontal de cada faro en la posición de luz de cruce utilizando un dispositivo de determinación de la orientación o una pantalla.	Haz luminoso orientado fuera de los límites establecidos en los requisitos.
-------------------	---	---

Enmienda del Parlamento

4.1.2 Orientación	Determinar la orientación horizontal y vertical de cada faro en la posición de luz de cruce utilizando un dispositivo de determinación de la orientación y	<i>a) Haz luminoso orientado fuera de los límites establecidos en los requisitos.</i> <i>b) Compruébese el funcionamiento y la orientación del sistema dinámico de faros.</i>
-------------------	--	--

un dispositivo de control electrónico para controlar el funcionamiento dinámico cuando proceda.

Justificación

Las mediciones verticales constituyen los criterios de orientación más importantes, y por lo tanto deben incluirse.

Para asegurar una orientación precisa de los faros y el ajuste de la distancia focal, es necesario un dispositivo de determinación de la orientación, en especial para la iluminación con lámparas de descarga de alta intensidad y los sistemas de control dinámico. Esto no puede hacerse de manera adecuada utilizando únicamente una pantalla de medición. Para los sistemas de faros de alta intensidad de control dinámico, debe utilizarse un dispositivo de control electrónico junto con un regulador de faros adecuado.

Enmienda 63
Propuesta de Reglamento
Anexo II – punto 4.1.2

Texto de la Comisión

4.1.3 Conmutación	Inspección visual y funcionamiento.	(a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos (número de faros iluminados al mismo tiempo). (b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.
-------------------	-------------------------------------	--

Enmienda del Parlamento

4.1.3 Conmutación	Inspección visual y funcionamiento <i>mediante el uso de un dispositivo de control electrónico en caso necesario.</i>	(a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos (número de faros iluminados al mismo tiempo). (b) Funcionamiento anómalo del
-------------------	--	--

dispositivo de conmutación.

Justificación

Para inspeccionar adecuadamente la conmutación automática de los faros (por ejemplo el asistente de luces de carretera), la inspección debe realizarse utilizando un dispositivo de control electrónico para verificar su correcto funcionamiento.

Enmienda 64
Propuesta de Reglamento
Anexo II – punto 4.1.5

Texto de la Comisión

4.1.5. Dispositivos niveladores (cuando sean obligatorios)

Inspección visual y mediante funcionamiento *si es posible*.

- (a) Dispositivo inoperante.
- (b) El dispositivo manual no se puede accionar desde el asiento del conductor.

Enmienda del Parlamento

4.1.5. Dispositivos niveladores (cuando sean obligatorios)

Inspección visual y mediante funcionamiento *mediante el uso de un dispositivo de control electrónico en caso necesario*.

- (a) Dispositivo inoperante.
- (b) El dispositivo manual no se puede accionar desde el asiento del conductor.

Justificación

Para inspeccionar adecuadamente la función de los dispositivos niveladores automáticos de los faros, la inspección debe realizarse utilizando un dispositivo de control electrónico para asegurar el funcionamiento correcto de los dispositivos niveladores.

Enmienda 65
Propuesta de Reglamento
Anexo II – punto 4.3.2

Texto de la Comisión

4.3.2. Conmutación

Inspección visual

- a) La conmutación no

y funcionamiento.

funciona de acuerdo con los requisitos

b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.

Enmienda del Parlamento

4.3.2 Luces de frenado – conmutación de las luces de freno de emergencia

Inspección visual y funcionamiento ***mediante el uso de un dispositivo de control electrónico para variar el valor de entrada del sensor del pedal de freno y verificación mediante la observación del funcionamiento de la luz de freno de emergencia.***

a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos

b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.

c) La luz de freno de emergencia no funciona o no funciona correctamente

Justificación

Debe utilizarse un dispositivo de control electrónico para generar señales de entrada del sensor del pedal de freno a fin de comprobar el correcto funcionamiento de la luz de freno de emergencia (incluido el accionamiento automático de las luces de emergencia), que posteriormente se comprueba mediante observación directa.

Enmienda 66 Propuesta de Reglamento Anexo II – punto 4.5.2

Texto de la Comisión

4.5.2 Orientación (X)(2)

Inspección del funcionamiento utilizando un dispositivo de determinación de la orientación

Orientación horizontal del faro antiniebla fuera de límites cuando su diagrama luminoso presenta una línea de sombra.

Enmienda del Parlamento

4.5.2 Orientación
(X)(2)

Inspección del funcionamiento utilizando un dispositivo de determinación de la orientación

Orientación horizontal **y vertical** del faro antiniebla fuera de límites cuando su diagrama luminoso presenta una línea de sombra.

Justificación

Las mediciones verticales constituyen los criterios de orientación más importantes, y por lo tanto deben incluirse.

Enmienda 67
Propuesta de Reglamento
Anexo II – punto 5.3.2

Texto de la Comisión

5.3.2. Amortiguadores

Inspección visual con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada **o utilización de** equipos especiales, **si se dispone de ellos.**

(a) Amortiguadores mal sujetos al chasis o al eje.
(b) Amortiguador dañado que presenta señales de fugas importantes o funcionamiento incorrecto.

Enmienda del Parlamento

5.3.2. Amortiguadores

Inspección visual con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada **utilizando** equipos especiales.

(a) Amortiguadores mal sujetos al chasis o al eje.
(b) Amortiguador dañado que presenta señales de fugas importantes o funcionamiento incorrecto.

Justificación

Solo es posible evaluar objetivamente la eficiencia de la amortiguación del sistema de suspensión del vehículo mediante el uso de un aparato de comprobación de amortiguación.

En el caso de los sistemas de suspensión de control electrónico, debe utilizarse un dispositivo de control electrónico para controlar el sistema de suspensión del vehículo mientras se efectúan mediciones simultáneas utilizando un aparato de comprobación de amortiguación para evaluar el correcto funcionamiento del sistema. Se propone que se aplique un criterio de superación/no superación práctico y realista basado en una diferencia del 30 % entre el lado izquierdo y derecho del mismo eje.

Enmienda 68
Propuesta de Reglamento
Anexo II – punto 5.3.2.1

Texto de la Comisión

5.3.2.1 Prueba de la eficacia de la amortiguación

Utilícese un ***equipo especial*** y compárense las diferencias del lado izquierdo y lado derecho y/o los valores ***absolutos proporcionados por el fabricante.***

(a) Diferencia significativa entre lado izquierdo y derecho.
b) No se alcanzan los valores mínimos indicados.

Enmienda del Parlamento

5.3.2.1 Prueba de la eficacia de la amortiguación

Utilícese un ***aparato de comprobación de amortiguación*** y compárense las diferencias del lado izquierdo y lado derecho y los valores ***del coeficiente de amortiguación de los fabricantes si estos valores superan el valor límite general para el coeficiente de amortiguación de 0,1.***

(a) Diferencia significativa entre lado izquierdo y derecho.
(b) No se alcanzan los valores del coeficiente de amortiguación
(c) Desequilibrio de valores de medición entre el lado izquierdo y derecho del mismo eje de más del 30 %

Justificación

Solo es posible evaluar objetivamente la eficiencia de la amortiguación del sistema de suspensión del vehículo mediante el uso de un aparato de comprobación de amortiguación. En el caso de los sistemas de suspensión de control electrónico, debe utilizarse un dispositivo de control electrónico para controlar el sistema de suspensión del vehículo mientras se efectúan mediciones simultáneas utilizando un aparato de comprobación de amortiguación para evaluar el correcto funcionamiento del sistema.

Se propone que se aplique un criterio de superación/no superación práctico y realista basado en una diferencia del 30 % entre el lado izquierdo y derecho del mismo eje.

Enmienda 69 **Propuesta de Reglamento** **Anexo II – punto 8.2.2.2**

Texto de la Comisión

8.2.2.2 Opacidad. Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito

a) Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión).

(b) Preacondicionamiento del vehículo:

1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias.

2. Requisitos previos:

(i) El motor deberá estar completamente caliente; por ejemplo, la temperatura del

(a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos,

la opacidad supera el nivel registrado en la plaqueta del fabricante colocada en el vehículo.

(b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos no permitan la utilización de valores de referencia,

en motores de aspiración natural: 2,5 m-1 ,

en motores de turbocompresión: 3,0 m-1,

aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter del motor medida por el nivel de radiación infrarroja que debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor.

(ii) el tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o un método equivalente.

(c) Procedimiento de ensayo:

1. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador.

2. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de

o, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos o

matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos,

1.5 m^{-1.7}

inyección.

3. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta inicialmente el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías 1 y 2 del anexo I, debe ser, de al menos, 2 segundos.

4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida ***o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas***. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo.

5. Para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden rechazar

los vehículos que hayan dado medidas considerablemente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o después de los ciclos de purga. Igualmente para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden aprobar los vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga.

Enmienda del Parlamento

8.2.2.2 Opacidad. Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito

(a) Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión). ***Esta comprobación del tubo de escape deberá ser siempre el método de evaluación de las emisiones de escape por defecto, aunque se combine con un DAB.***

(b) Preacondicionamiento del vehículo:

1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias.

(a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos,

la opacidad supera el nivel registrado en la plaqueta del fabricante colocada en el vehículo.

(b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos no permitan la utilización de valores de referencia,

2. Requisitos previos: en motores de aspiración natural: $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- (i) El motor deberá estar completamente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de $80 \text{ }^\circ\text{C}$, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter del motor medida por el nivel de radiación infrarroja que debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor. en motores de turbocompresión: $3,0 \text{ m}^{-1}$,
o, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos,
 $1,5 \text{ m}^{-1,7}$
o
 $0,2 \text{ m}^{-1}$
- (ii) el tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o un método equivalente.
- (c) Procedimiento de ensayo:
1. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador.

2. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección.

3. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta inicialmente el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías 1 y 2 del anexo I, debe ser, de al menos, 2 segundos.

4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida **o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas.** Los Estados miembros podrán limitar el número de

Nivel de NOx no conforme con los requisitos

Valores de partículas no conformes con los requisitos

ciclos de ensayo.

5. Para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden rechazar los vehículos que hayan dado medidas considerablemente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o después de los ciclos de purga. Igualmente para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden aprobar los vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga. ***Medición del nivel de NOx y las partículas que utilice equipos adecuados o medidor de humo adecuadamente equipado, utilizando el método existente de ensayos de aceleración libre.***

Justificación

El DAB no es un método garantizado de evaluación de emisiones; por ello, debe verificarse midiendo las emisiones de escape del tubo. Los NOx son un problema particular de los vehículos de motor diésel, donde los bajos niveles de humo normalmente crean elevados niveles de NOx. En el caso de los vehículos equipados con un filtro de partículas diésel, es importante medir el nivel partículas y no el valor de opacidad. Para garantizar mediciones armonizadas y precisas, deben medirse tanto la temperatura como la velocidad del motor de conformidad con las condiciones de ensayo del fabricante del vehículo.

Enmienda 70 Propuesta de Reglamento

Parte técnica – Anexo V – punto 10

Texto de la Comisión

(10) un dispositivo para probar la eficiencia de los amortiguadores;

Enmienda

(10) *un aparato de comprobación de amortiguación para medir la absorción de la energía de las oscilaciones de suspensión del vehículo a fin de verificar la eficiencia de la amortiguación de los componentes del sistema de suspensión del vehículo.*

Justificación

Solo es posible evaluar objetivamente la eficiencia de la amortiguación del sistema de suspensión del vehículo mediante el uso de un aparato de comprobación de amortiguación, utilizando los valores del coeficiente de amortiguación del fabricante del vehículo si los valores superan el valor límite general para el coeficiente de amortiguación de 0,1.

PROCEDIMIENTO

Título	Inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques		
Referencias	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 11.9.2012		
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	IMCO 11.9.2012		
Ponente de opinión Fecha de designación	Malcolm Harbour 18.9.2012		
Examen en comisión	24.1.2013	21.3.2013	24.4.2013
Fecha de aprobación	25.4.2013		
Resultado de la votación final	+: 28	–: 7	0: 0
Miembros presentes en la votación final	Adam Bielan, Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Sandra Kalniete, Toine Manders, Franz Obermayr, Phil Prendergast, Mitro Repo, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Bernadette Vergnaud		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Ashley Fox, Ildikó Gáll-Pelcz, Anna Hedh, Constance Le Grip, Morten Løkkegaard, Pier Antonio Panzeri, Patricia van der Kammen, Kerstin Westphal		
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Bendt Bendtsen, Seán Kelly, Paul Rübig		