ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 11.11.2020 г.
COM(2020) 699 final

# ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

## за прилагането на Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО

Съдържание

1. **Въведение**..... 2

2. Директивата ..... 4

3. Национални мерки за транспониране, съобщени от държавите членки, и предварителни констатации от тяхната оценка ..... 9

4. Проучване за осъществимостта на въвеждането на електронна платформа с информация за превозните средства……11

5. Обобщение — заключения……13

# 1. ВЪВЕДЕНИЕ

## 1.1.Контекст

Прегледите за проверка на превозните средства са от основно значение за пътната безопасност и за гарантиране на екологичните характеристики на превозните средства. Правилата на ЕС за определяне на минималните стандарти за прегледи за проверка на превозните средства са установени през 1977 г. и оттогава досега са претърпели само незначителни актуализации. Междувременно превозните средства, поведението на водачите и технологиите са се променили в много голяма степен. Първото съществено изменение в уредбата за проверка на техническата изправност е въведено с приемането на „Пакета за техническа изправност“[1] през 2014 г. Пакетът се състои от три части: периодични прегледи за проверка на техническата изправност, крайпътни технически проверки на търговските превозни средства и документи за регистрация на превозните средства.

Предложението за „Пакета за техническа изправност“ от 2012 г. е направено въз основа на насоките на Комисията за политиката в областта на пътната безопасност от 2010 г.[2] Съгласно *„Цел№ 4: По-безопасни превозни средства“* от насоките на Комисията за политиката, едно от действията, които тя ще предприеме, е да *„направи предложения с оглед на постепенното хармонизиране и подобряване на прегледите за проверка на техническата изправност и крайпътните технически проверки“*.

Директива 2014/45/ЕС[3] относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност (наричана по-долу „директивата“) се прилага от 20 май 2018 г. и въвежда съществени новости в сравнение с Директива 2009/40/ЕО[4].

Новостите включват:

- подобряване на качеството на прегледите за проверка на превозните средства чрез установяване на общи минимални стандарти за оборудването, обучението на техническите специалисти и оценката на неизправностите.
- Въвеждане на задължителен преглед за проверка на електронните компоненти за безопасност (като ABS, ESC и въздушни възглавници).
- Първи европейски мерки за борба срещу измамите с километражните броячи.
- Задължителни за целия ЕС прегледи за проверка на тежки мотоциклети, освен ако дадена държава членка не постигне еквивалентно повишаване на безопасността на движението по пътищата чрез други мерки.
- Задължителни за целия ЕС прегледи за проверка на високоскоростните трактори, използвани за автомобилен превоз на товари с търговска цел.

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en

[2] Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, *Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност* през периода 2011—2020 година, COM(2010) 389 final.

[3] Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО, *ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51—128.*

[4] Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета, *ОВ L 141, 6.6.2009 г., стр. 12—28.*

- Взаимно признаване на удостоверението за техническа изправност по време на процедурата за пререгистрация, когато честотата за извършване на прегледи е еднаква в държавата членка по произход и в държавата членка по местоназначение.

### 1.2. Цел и обхват на настоящия доклад

Съгласно член 20, параграф 1 от директивата Комисията следва да изготви доклад до 30 април 2020 г., а съгласно член 20, параграф 2 — доклад до 30 април 2019 г. Комисията признава недвусмислено и истински съжалява за късното представяне на тези доклади.

В доклада съгласно член 20, параграф 1 следва:

- да се предостави информация за прилагането на директивата и последиците от нея, по-специално по отношение на равнището на хармонизация на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност, ефективния характер на разпоредбите относно обхвата ѝ, честотата на извършване на прегледи, взаимното признаване на удостоверенията за техническа изправност в случаите на пререгистрация на превозни средства с произход от друга държава членка;
- да се обхванат резултатите от проучването на осъществимостта на въвеждането на електронна платформа с информация за превозните средства[5];
- да се анализира дали има необходимост от актуализиране на приложенията, особено в контекста на техническия напредък и техническите практики.

Докладът трябва да се представи след консултация със съответния комитет и ако е уместно, да се придружава от законодателни предложения.

Докладът съгласно член 20, параграф 2 следва да съдържа:

- информация, основана на независими проучвания, относно ефективността на включването в приложното поле на директивата на леки ремаркета и на двуколесни или триколесни превозни средства;
- оценка на развитието на пътната безопасност в Съюза и за всяка подкатегория на двуколесни или триколесни превозни средства да съпостави резултатите от националните мерки за подобряване на безопасността по пътищата, като се взема предвид средното разстояние, изминато от тези превозни средства;
- оценка дали стандартите и разходите за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност за всяка категория превозни средства съответстват на целите, поставени по отношение на безопасността по пътищата;
- придружаваща подробна оценка на въздействието, анализираща разходите и ползите в целия Съюз, включително спецификите на държавите членки.

Както е споменато по-горе, директивата се прилага от 20 май 2018 г. С цел да бъдат направени съдържателни заключения е необходимо да се генерират данни в продължение на непрекъснат период на прилагане на директивата от приблизително три години. Следователно заключения относно последиците от директивата може да

[5] както е посочено в член 16

започнат да се правят най-рано през втората половина на 2021 г., тъй като дотогава ще бъдат събрани достатъчно данни за тази цел.

В това отношение целта на настоящия доклад е да се предостави преглед на действията на държавите членки за прилагането на директивата въз основа на предварителните констатации от контрола върху транспонирането ѝ, както и преглед на резултатите от проучването на осъществимостта на въвеждането на електронна платформа с информация за превозните средства[6].

Що се отнася до включването на двуколесни или триколесни превозни средства обаче, следва да се отбележи, че периодичните им технически прегледи ще започнат едва от 1 януари 2022 г., което ще даде възможност да се правят съдържателни заключения най-рано през 2025 г. По отношение на ефективността на включването на леки ремаркета следва да се отбележи, че те все още не са включени в приложното поле на директивата, поради което последиците от тяхното включване не могат да бъдат анализирани.

И накрая следва да се отбележи, че противно на първоначалното предложение на Комисията леките ремаркета в крайна сметка не са включени в приложното поле на директивата. Независимо от това по-голямата част от държавите членки въвеждат тази допълнителна категория превозни средства в режима на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства. Въпреки това, както е споменато по-горе, за да може да се направят съдържателни заключения, се изисква непрекъснат период на прилагане на директивата от приблизително три години.

## 2. ДИРЕКТИВАТА

### 2.1 Приложно поле на директивата и отговорности

В директивата се запазва принципът на Директива 2009/40/ЕО, съгласно който прегледите за проверка на техническата изправност трябва да се извършват от държавата членка по регистрация на превозното средство.

В директивата се запазват също и задължителните прегледи за проверка на безопасността и на екологичните характеристики за всички превозни средства, на които вече са били извършени периодични прегледи в съответствие с Директива 2009/40/ЕО, т.е. за леки пътнически автомобили, леки и тежки превозни средства, превозващи хора или стоки, както и тежки ремаркета.

Включени са обаче две нови групи превозни средства:

- прегледи за проверка на трактори с максимална конструктивна скорост над 40 km/h (скоростни трактори), ако те се използват главно по пътища, отворени за обществено ползване, за автомобилен превоз на товари с търговска цел, и
- прегледи за проверка на определени двуколесни или триколесни превозни средства с работен обем на двигателя над 125 $cm^3$ от 1 януари 2022 г.

Директивата предоставя възможността в някои случаи държавите членки да изключат от режима на извършване на прегледи определени превозни средства, регистрирани на

[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en

тяхна територия, като превозни средства от исторически интерес, превозни средства с дипломатически имунитет или превозни средства, използвани единствено на малки острови или в рядко населени райони.

По отношение на новодобавените двуколесни или триколесни превозни средства, директивата дава възможност на държавите членки да ги изключат от прегледите за проверка на техническата изправност, ако са въвели алтернативни мерки за пътна безопасност, като по-специално се вземат предвид съответните статистически данни за пътна безопасност за период от най-малко пет години.

Държавите членки следва да уведомяват Комисията за такива изключения.

### 2.2 Честота на извършване на прегледи. Съдържание и методи за извършване на прегледи

Няма промяна по отношение на това каква да бъде честотата на извършване на прегледи на превозните средства, на които вече са били извършени периодични прегледи в съответствие с Директива 2009/40/ЕО. Освен това в директивата се запазва гъвкавостта на честотата на прегледите, което позволява на държавите членки да прилагат по-кратки периоди между два прегледа.

Към режима на прегледите за новодобавените категории превозни средства е прибавен нов елемент. Преглед на скоростните трактори трябва да се извърши за първи път четири години след първата им регистрация и след това на всеки две години.

Честотата на извършването на прегледи на двуколесните или триколесните превозни средства не е определена в директивата, но решението за нея е оставено на държавите членки, като същото важи за областите за прегледи, както и за съдържанието и методите за извършване на прегледи.

Хармонизираните минимални изисквания за всички останали категории превозни средства са подробно определени в приложение I към директивата. В нея се определят елементите, подлежащи на проверка, съдържанието, методите, причините за неизправност и тяхната класификация.

Чрез директивата се въвежда решение за случаите, в които следва да се извърши преглед на превозното средство преди датата на следващия периодичен преглед за проверка. Държавите членки могат да изискат превозното средство да бъде подложено на преглед, например след произшествие, ако някои уредби на превозното средство са променени или пък могат да изискват по-чести прегледи на превозното средство, когато то е достигнало пробег от 160 000 km.

### 2.3 Оценка на неизправностите

През 2010 г. Комисията прие препоръка[7] с цел да предостави насоки на техническите специалисти и да осигури оценка на неизправностите, изброени в приложение II към Директива 2009/40/ЕО. В препоръката са въведени три категории неизправности

[7] Препоръка на Комисията относно оценката на неизправностите при проверките на техническата изправност в съответствие с Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (2010/378/ЕС).

(незначителни, значителни и опасни) и са дадени насоки за категорията на всяка неизправност.

Въз основа на препоръката оценката на неизправностите беше въведена в директивата като мярка за хармонизиране. В зависимост от сериозността им неизправностите могат да бъдат незначителни, значителни или опасни и да се отнасят до безопасността или екологичните характеристики на превозното средство. Когато по време на проверка за техническа изправност бъдат открити няколко неизправности, попадащи в различни категории на сериозност, превозното средство следва да бъде класифицирано според най-сериозната неизправност. Освен това, ако превозното средство показва няколко неизправности в една и съща област, подлежаща на проверка (например спирачно оборудване или кормилно управление), то може да бъде класифицирано в по-горната по сериозност група неизправности, ако се сметне, че комбинираното въздействие на тези неизправности води до по-висок риск за пътната безопасност.

### 2.4 Последващи действия при неизправности

Една от най-важните новости на директивата беше хармонизирането на последващите мерки в зависимост от сериозността на неизправностите, установени по време на периодичен преглед за проверка на техническата изправност.

В случай само на незначителни неизправности прегледът за проверка на техническата изправност се счита за успешно преминат, като неизправностите се отстраняват, а превозното средство не се подлага на повторен преглед.

Ако бъдат открити значителни или опасни неизправности, прегледът за проверка за техническа изправност се счита за неуспешно преминат и след като неизправностите бъдат отстранени, превозното средство трябва да бъде подложено на нов преглед. В случай на значителни неизправности, превозното средство трябва да премине повторен преглед не по-късно от два месеца след първоначалния преглед, като през този период превозното средство може да бъде използвано. В случай на опасни неизправности компетентните органи могат да прекратят регистрацията на превозното средство и да забранят използването на превозното средство в движението по пътищата до момента на отстраняване на неизправностите и издаване на ново удостоверение за техническа изправност.

### 2.5 Удостоверение за техническа изправност и документ за извършен преглед. Административно сътрудничество между държавите членки

Удостоверението за техническа изправност с хармонизирано минимално съдържание е въведено с Директива 2010/48/ЕС[8] на Комисията от 31 декември 2013 г.

Една от добавените новости в директивата е, че всички задължителни елементи следва да бъдат предшествани от хармонизиран код на Съюза, който улеснява идентифицирането и разбирането на най-подходящата информация, показана в иначе нехармонизирания документ.

[8] Директива 2010/48/ЕС на Комисията от 5 юли 2010 година за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета, *ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 47.*

Взаимното признаване на удостоверенията за техническа изправност с цел пререгистрация е една от най-важните новости в директивата, въведена въз основа на хармонизираните елементи на удостоверението за техническа изправност. По този начин с директивата се прекратяват систематичните прегледи за проверка на превозните средства преди пререгистрацията, независимо дали имат валидно удостоверение за техническа изправност. Единственото ограничение за взаимното признаване е, че по време на пререгистрацията удостоверението за техническа изправност трябва да е валидно по отношение на честотата на интервалите, установени за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност от държавата членка на пререгистрация. Такъв може да бъде случаят, например, ако лек автомобил е внесен от държава членка с честота на извършване на прегледи 4—2—2 и е пререгистриран в държава членка с честота на извършване на прегледи 3—1—1.

Друга важна мярка от директивата е, че когато държавата членка на пререгистрация има съмнения относно валидността на удостоверението за техническа изправност, тя може да провери неговата валидност, преди да го признае. За тази цел компетентните органи на държавите членки могат да използват определените национални звена за контакт, за които Комисията е уведомена. Комисията изготви списък на националните звена за контакт, за които е уведомена, актуализира го въз основа на последващите уведомления и редовно го разпространява до държавите членки.

Държавите членки бяха задължени да предадат на Комисията описание на удостоверението за техническа изправност преди 20 май 2018 г.

С директивата бяха въведени съществени мерки относно комуникацията между контролно-техническите пунктове и компетентните органи. Контролно-техническите пунктове следва да предават информацията, съдържаща се в удостоверението за техническа изправност, по електронен път и в приемлив срок след издаването на това удостоверение. С цел извършване на необходимата подготовка държавите членки разполагат с време до 20 май 2021 г., за да гарантират, че електронната комуникация е въведена и работи. И накрая, за да се свържат периодичните прегледи за проверка на техническата изправност с електронния регистър на превозните средства, въведен с Директива 2014/46/ЕС[9], държавите членки трябва да уведомяват органа по регистрация за резултатите от прегледите за проверка на техническата изправност.

### 2.6 Измами с километражните броячи

Директивата е първото европейско законодателство, което въведе мерки за хармонизиране на борбата с измамите с километражните броячи. В нея измамите с километражните броячи се разглеждат от гледна точка на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност, като се задължават държавите членки да гарантират, че данните от километражните броячи, записани при предишния преглед за проверка на техническата изправност, са предоставени на техническия специалист, извършващ следващия преглед. Информацията трябва да бъде предоставена по електронен път по възможно най-бърз начин.

[9] Директива 2014/46/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за изменение на Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства, *ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 129*-133).

Освен това държавите членки трябва да въведат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни санкции в случаите, когато се установи манипулация на километражния брояч.

### 2.7 Контролно-технически пунктове, съоръжения и оборудване за извършване на прегледи, надзор на контролно-техническите пунктове, технически специалисти

С директивата бяха въведени редица изисквания за хармонизиране на изискванията за контролно-техническите пунктове.

- Контролно-техническите пунктове трябва да получат разрешения от държавата членка или от нейния компетентен орган.
- В приложение III се определят минималните технически изисквания за съоръженията и оборудването за контролно-техническите пунктове, а държавите членки са задължени да гарантират съответствието.
- Държавите членки разполагат с време до 20 май 2023 г., за да гарантират, че всички контролно-технически пунктове отговарят на минималните технически изисквания.

За да гарантират, че контролно-техническите пунктове отговарят непрекъснато на изискванията, държавите членки трябва да гарантират, че върху тях се упражнява надзор. До 1 януари 2023 г. надзорните органи трябва да изпълнят изискванията и задълженията, посочени в приложение V към директивата, например

- изисквания относно надзорния орган;
- съдържание на правилата и процедурите;
- проверка на обучението и изпитването на техническите специалисти;
- проверка на съответствието на помещенията и оборудването за извършване на прегледи с минималните изисквания;
- потвърждаване на резултатите от измерванията при прегледи за проверка на техническата изправност;
- предложение за отнемане или временно прекратяване на действието на издадените разрешения на контролно-технически пунктове и/или за технически специалисти.

Важно нововъведено изискване е, че резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност могат да бъдат променяни само ако констатациите са очевидно неверни. Промяната следва да се бъде в съответствие с процедурата, установена от компетентния орган, или да бъде извършена от надзорния орган.

С директивата се въвеждат редица мерки, за да се гарантира, че техническите специалисти, извършващи прегледи за проверка на техническа изправност, имат определено равнище на познания и умения и че редовно получават обучение. В приложение IV от директивата се определят минимални равнища на компетентност и опит за целите на хармонизирането, които са условие за оправомощаване на технически специалист да извършва прегледи за проверка. Освен това в приложение IV се определя и минималното задължително съдържание на първоначалното и опреснителното обучение за техническите специалисти. От нововъведените изисквания се освобождават само технически специалисти, наети или оправомощени от компетентните органи на държавите членки или от контролно-технически пункт към 20 май 2018 г.

Техническите специалисти, които отговарят на минималните изисквания за професионална компетентност и обучение, трябва да получат сертификат от компетентните органи или одобрени центрове за обучение. В приложение IV се определя и минималното съдържание на свидетелството, което трябва да бъде издадено.

### 2.8 Електронна платформа за информация за превозното средство

В директивата се предвижда Комисията да извърши проучване на осъществимостта на въвеждането на електронна платформа за информация за превозните средства. Изискванията, които трябва да се вземат предвид по време на провеждането на проучването, са:

- разглеждане на съществуващи и вече внедрени международни решения за обмен на данни;
- разглеждане на най-подходящият начин за свързване на съществуващите национални системи, за да се улесни обменът на данни за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност и показанията на километражните броячи между компетентните органи на държавите членки, отговорни за прегледите, регистрацията и одобрението на превозното средство, контролно-техническите пунктове, производителите на оборудване за извършване на прегледи и производителите на превозни средства.

Освен това в директивата се поставя изискване към Комисията да извърши проучване за осъществимостта на

- съхраняването и събирането на наличната информация относно основните компоненти, свързани с безопасността на превозните средства, които са участвали в сериозни произшествия;
- представянето на информация в анонимен вид относно историята на произшествията и показанията на километражните броячи на разположение на техническите специалисти, титулярите на свидетелства за регистрация и разследващите произшествията.

## 3. НАЦИОНАЛНИ МЕРКИ ЗА ТРАНСПОНИРАНЕ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ, И ПРЕДВАРИТЕЛНИ КОНСТАТАЦИИ ОТ ТЯХНАТА ОЦЕНКА

### 3.1 Национални мерки за транспониране, съобщени от държавите членки

Държавите членки трябваше да приемат и публикуват националните мерки, необходими за спазване на директивата, до 20 май 2017 г. и впоследствие да ги предадат на Комисията. Мерките се прилагат от 20 май 2018 г.

До 20 май 2017 г. само 6 от 28-те държави членки уведомиха Комисията, че са приключили транспонирането на директивата. В съответствие с процедурните правила Комисията даде ход на процедури за нарушение, призовавайки останалите 22 държави членки да приемат необходимите национални мерки за транспониране. Започването на процедурите за нарушение беше в основата на интензивен диалог с държавите членки и в повечето случаи доведе до уведомяване за приемането на националните мерки за транспониране. Две държави членки, Нидерландия и Полша, заявиха, че транспонирането на директивата е извършено само частично. В ход са необходимите

действия, за да се приложи натиск върху тези държави членки да изпълнят задължението си за осигуряване на транспонирането на директивата.

### 3.2 Предварителни констатации

С цел изготвяне на предварителна оценка на националните мерки за транспониране по отношение на тяхното съответствие с изискванията на директивата, Комисията е сключила договор с външен изпълнител. Констатациите на изпълнителя се анализират допълнително от Комисията, като се очаква работата да бъде приключена през следващите месеци.

#### 3.2.1 Приложно поле на директивата и отговорности

Съгласно предварителния анализ на националните мерки за транспониране включването на скоростни трактори и двуколесни и триколесни превозни средства представлява трудност за някои държави членки, докато по отношение на категориите превозни средства, които вече са били част от режима на прегледите, се констатират само незначителни проблеми.

Може да се каже, че селскостопанските превозни средства като цяло не са регистрирани в някои държави членки[10], което направи трудно въвеждането на периодични прегледи за проверка на тези превозни средства.

Само две държави членки, Ирландия и Холандия, са уведомили за алтернативни мерки за пътна безопасност и следователно изключват прегледите за проверка на двуколесни и триколесни превозни средства. Като се има предвид, че периодичните прегледи за проверка на тези превозни средства ще се изискват едва от 1 януари 2022 г., много държави членки закъсняха с приемането и съобщаването на транспонираните национални мерки, като отбелязаха, че действителната дата на прилагане ще даде известно време за транспонирането.

Други категории за изключване от изискванията на директивата, които повечето държави членки (18) използваха, се отнасят до:

- превозни средства, които никога или почти никога не се използват по пътищата, отворени за обществено ползване, като превозни средства, които представляват исторически интерес, или състезателни превозни средства;
- превозни средства, използвани от въоръжените сили, противопожарните служби, службите за гражданска защита, службите за бърза помощ или спасителните служби.

Освен това някои държави членки се възползваха от възможността да изключат превозни средства, използвани за целите на земеделието, градинарството, горското стопанство, животновъдството или риболова, както и превозни средства, използвани единствено на малки острови или в рядко населени райони.

По-голямата част от държавите членки (18) въведоха допълнителни категории превозни средства към режима на периодични прегледи за проверка на техническата изправност, главно категории по-малки ремаркета (O1, O2), допълнителни категории двуколесни и триколесни превозни средства и селскостопански превозни средства.

[10] Забележка: При липса на европейско законодателство решението за това кои превозни средства се регистрират и вследствие на това се издава документ за регистрация на превозно средство и регистрационни номера е от национална компетентност.

### 3.2.2 Честота на извършване на прегледи. Съдържание и методи за извършване на прегледи

Изглежда, че повечето държави членки поддържат честотата на извършване на прегледи, която вече са установили в съответствие с Директива 2009/40/ЕО, което означава, че в някои случаи държавите членки имат по-малки честоти от тези, определени в директивата като минимални изисквания, главно за пътнически автомобили, например Австрия (3-2-1), Хърватия (1-1-1) или Германия (3-2-2).

Предварителният анализ показа, че държавите членки не са имали проблеми с въвеждането на честотата на извършване на прегледи за новата категория скоростни трактори (4-2-2).

Както бе посочено по-горе, в директивата е поставено изискване държавите членки да определят честотата на извършване на прегледи, елементите, подлежащи на проверка и методите и причините за неизправности по отношение на двуколесните или триколесните превозни средства, като по този начин се предоставя голяма гъвкавост на държавите членки. Някои от примерите са Германия, с въведена честота на извършване на прегледи 2-2-2, Испания — 4-2-2, Хърватия — 2-1-1.

Въз основа на предварителната оценка може да се каже, че някои държави членки са избрали буквалното транспониране на приложение I от директивата относно подлежащите на проверка елементи, съдържанието, методите, причините за неизправност и тяхната класификация. Някои държави членки обаче транспонират мерките от приложение I в няколко различни национални акта, което прави определянето и оценката на националните мерки за транспониране на това изключително техническо приложение по-трудни.

Не бяха въведени изцяло незадължителните мерки, позволяващи на държавите членки да изискват превозното средство да бъде подложено на преглед за проверка преди датата на следващия периодичен преглед (вж. точка 2.2 по-горе). Става ясно, че двата случая, въведени от повечето държави членки, са:

- когато превозното средство е претърпяло произшествие, засегнало неговите основни компоненти, свързани с безопасността, като колела, окачване, зони за деформация, системи за въздушни възглавници, кормилно управление или спирачна уредба (около 19 държави членки), и
- когато са били поправени или изменени системи и компоненти, свързани с безопасността на превозното средство и опазването на околната среда (около 12 държави членки).

Изглежда, че около 10 държави членки са въвели прегледи за всички останали случаи, при които пътната безопасност е сериозно засегната. Става ясно обаче, че само три държави членки възнамеряват да изискват превозното средство да бъде подложено на периодичен преглед, ако се е сменил титулярят на свидетелството за регистрация на превозното средство и само една държава членка би желала да подлага на по-чести прегледи превозни средства с по-голям пробег (160 000 km).

### 3.2.3 Оценка на неизправностите

Вероятно поради препоръката от 2010 г., в предварителната оценка на националните мерки за транспониране не са идентифицирани възможни съществени проблеми с

несъответствието по отношение на задължителните понастоящем категории неизправности (незначителни, значителни и опасни).

Възможните проблеми, които може да изискват разяснения при предстоящия диалог с държавите членки, се отнасят до случая, когато по време на преглед за проверка на техническата изправност са открити няколко неизправности, попадащи в различни категории на сериозност, и превозното средство следва да бъде класифицирано според най-сериозната неизправност.

#### 3.2.4 Последващи действия при неизправности

Предварителната оценка на националните мерки не породи особени опасения във връзка с последващите мерки при неизправности, открити по време на проверката на превозните средства.

#### 3.2.5 Удостоверение за техническа изправност и документ за извършен преглед. Административно сътрудничество между държавите членки

Във връзка с изискванията на директивата възникнаха редица проблеми:

- няколко държави членки не предадоха в срок описанието на удостоверението за техническа изправност въпреки неколкократни напомняния и искания, изпратени от Комисията;
- в много случаи държавите членки не обърнаха внимание, че директивата въвежда задължителната употреба на хармонизираните кодове на Съюза, което изисква промени в националното законодателство, а това от своя страна доведе до допълнителни закъснения;
- използването на хармонизираните кодове на Съюза се оказа подвеждащо за много държави членки и вместо да използват кодовете от приложение II към директивата, те въведоха други кодове. Тези грешки бяха изяснени в рамките на диалога между Комисията и заинтересованите държави членки. Коригирането на тези грешки изискваше изменение на националното законодателство, водещо до допълнително забавяне.

През 2016 г., предвид задължението, свързано с удостоверенията за техническа изправност, подлежащо на изпълнение през 2018 г., Комисията поиска становището на Комитета относно възможен бъдещ инструмент на Комисията, който да показва удостоверенията за техническа изправност, документите за извършен преглед и документите за регистрация на превозното средство. Въз основа на подкрепата на Комитета, Комисията даде ход на процедурата и създаде новия инструмент, в който могат да бъдат проверени образците на документите за регистрация[11] и удостоверенията за техническа изправност[12] на превозното средство.

Държавите членки уведомиха своите национални звена за контакт до 20 май 2015 г. и от този момент досега изпращат редовни актуализации, както е посочено в директивата.

По отношение на мерките, свързани с взаимното признаване на удостоверенията за техническа изправност, в предварителния анализ беше установено, че в повечето държави членки транспонирането е било задоволително и ще бъдат необходими

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_en
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en

допълнителни разяснения само в няколко случая. Повечето държави членки са използвали незадължителната мярка, за да проверят в случай на съмнение валидността на удостоверението за техническа изправност.

Въз основа на предварителния анализ изглежда, че повечето държави членки осъществяват необходимата електронна комуникация между контролно-техническите пунктове и компетентните органи. За да се изясни обаче дали е осигурена електронната комуникация и между органите по техническа изправност и органите по регистрация, ще бъде необходима допълнителна оценка и вероятен диалог с държавите членки.

### 3.2.6 Измами с километражните броячи[13]

От предварителния анализ става ясно, че без сериозни трудности са транспонирани мерките, съгласно които се изисква държавите членки да гарантират, че данните от километражния брояч, записани при предишния преглед за проверка на техническата изправност, се предоставят възможно най-скоро по електронен път при следващия преглед.

Що се отнася обаче до задължението за въвеждане на ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни санкции в случаите, когато се установи манипулация на километражния брояч, изглежда, че националните мерки в много случаи са по-скоро общи, а не конкретно насочени към измамите с километражния брояч. По-задълбоченият анализ на националните мерки и бъдещият диалог със съответните държави членки ще бъдат насочени към изясняване на тези въпроси.

### 3.2.7 Контролно-технически пунктове, съоръжения и оборудване за извършване на прегледи, надзор на контролно-техническите пунктове, технически специалисти

Въз основа на предварителната оценка изглежда, че няма пропуски по отношение на изискването за издаване на разрешение на контролно-техническите пунктове, както и по отношение на общото изискване да се осигури надзорът на контролно-техническите пунктове. Освен това общите мерки, съгласно които се изисква от държавите членки да гарантират, че техническите специалисти отговарят на минималните изисквания за професионална компетентност и обучение, очевидно са транспонирани без съществени проблеми.

Изглежда обаче, че Комисията ще трябва да започне диалог с няколко държави членки, за да изясни националните мерки, целящи транспонирането на приложение III относно минималните изисквания към съоръженията и оборудването за извършване на прегледи, приложение IV относно професионалната компетентност, обучението и сертифицирането на техническите специалисти и приложение V относно подробните задачи на органите за надзор.

## 2. ПРОУЧВАНЕ ЗА ОСЪЩЕСТВИМОСТТА НА ВЪВЕЖДАНЕТО НА ЕЛЕКТРОННА ПЛАТФОРМА С ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА[14]

[13] Благодарение на щедрата подкрепа на Европейския парламент, Комисията работи по пилотен проект относно обмена на данни от километражните броячи с държави членки на доброволен принцип. Пилотният проект ще се изпълнява до края на 2020 г.

[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274

В съответствие с изискванията на директивата Комисията сключи договор с дружеството Unisys за извършване на проучването за осъществимост през 2014 г. Окончателният доклад беше публикуван през април 2015 г.

В проучването бяха идентифицирани три бизнес сценария или потоци от технически данни:

1. Държави членки -> Комисия: за държавите членки — да представят своите национални статистически данни за крайпътни технически проверки на всеки две години.
2. Контролно-технически пунктове/държави членки, производители на оборудване за изпитване <-> производители на превозни средства: за предоставяне на специфична техническа информация за превозните средства, необходима за извършване на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност.
3. Държава членка -> държава членка: за процедурата за уведомяване след крайпътна техническа проверка, за регистрация и за периодичен преглед за проверка на техническата изправност.

В проучването се прави заключението, че за да се увеличи максимално повторното използване на съществуващите системи и като се вземе предвид икономическа ефективност, би било по-изгодно, ако за всяка цел се използва отделна система, вместо да се разработи една обща система. Също така, независимо от потока от данни за превозното средство, предпоставка за прилагането на платформа с информация за превозните средства е общият формат и общата структура на данните. Това ще бъде от полза за всички заинтересовани страни, защото ще улесни обмена на данни и ще повиши качеството на данните на всички етапи от жизнения цикъл на превозното средство.

Следователно, ако могат да бъдат осигурени определени условия за защита на данните, административното сътрудничество, правните бариери и условията на управление, то прилагането на платформа с информация за превозните средства може да бъде осъществимо чрез надграждане на съществуващите системи. Ако тези условия не могат да бъдат изпълнени, в проучването се констатира, че внедряването на нова система би било възможно, но ще изисква допълнителни разходи и време.

## 5. ОБОБЩЕНИЕ — ЗАКЛЮЧЕНИЯ

„Пакетът за техническа изправност“, приет през 2014 г., въведе редица новости в областта на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства, крайпътната техническа проверка на търговски превозни средства и документите за регистрация на превозни средства, като в същото време запази по-голямата част от съществуващите и функциониращи изисквания.

Държавите членки успешно приключиха транспонирането на мерките на директивата в националното си законодателство, с изключение на две от тях. Що се отнася до съответствието на националните мерки с тези на директивата, предварителната оценка показва, че транспонирането като цяло изглежда задоволително в повечето държави членки, но в някои случаи Комисията може да обмисли започването на диалог със съответните държави членки с цел изясняване на потенциални проблеми с несъответствието.

По отношение на въздействието на последиците от директивата върху различните аспекти на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства, съдържателни заключения може да се направят само въз основа на данни, генерирани след тригодишен непрекъснат период на прилагане на директивата. Независимо от това Комисията ще следи отблизо ситуацията и ще извърши последваща оценка в подходящия момент.