ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 3.11.2020 г.
COM(2020) 676 final

# ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

## относно изпълнението на Директива 2014/47/ЕС относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО

**Съдържание**

1. Въведение ..... 2
2. Директивата ..... 4
3. Национални мерки за транспониране, съобщени от държавите членки, и предварителни констатации от тяхната оценка ..... 8
4. Обобщение — заключения ..... 10

# 1. ВЪВЕДЕНИЕ

## 1.1.Контекст

Прегледите за проверка на превозните средства са от основно значение за пътната безопасност. Правилата на ЕС за определяне на минималните стандарти за прегледи за проверка на превозните средства са установени през 1977 г. и от тогава до сега 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 „Пакет 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 2014/47/ЕС[3] относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства (наричана по-долу „директивата“) се прилага от 20 май 2018 г. и въвежда съществени нови елементи в сравнение с Директива 2000/30/ЕО[4].

Новите елементи включват:

- подобряване на качеството на прегледите за проверка на превозните средства чрез установяване на общи минимални стандарти за оборудването, обучението на проверяващите за извършване на по-подробни проверки, оценката на неизправностите и съответните последващи действия;
- разширяване на системата за класифициране на риска на транспортните предприятия, въведена с Директива 2006/22[5], с получената информация от крайпътните технически проверки;

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_bg

[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 окончателен.

[3] Директива 2014/47/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО, *ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 134*.

[4] Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 юни 2000 година относно крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Общността търговски превозни средства, *ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 1*.

[5] Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета, *ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35—44*.

- използване на двуетапен подход за крайпътните проверки чрез въвеждане на първоначална проверка и на по-подробна проверка;
- първоначални мерки за проверка на обезопасяването на товара;
- задължителни за целия ЕС прегледи за проверка на високоскоростните трактори, използвани за автомобилен превоз на товари с търговска цел.

**1.2. Цел и обхват на настоящия доклад**

Съгласно член 24, параграф 1 от директивата Комисията следва да изготви доклад до 20 май 2020 г. Комисията признава недвусмислено и истински съжалява за късното представяне на доклада, който следваше да бъде изготвен до 20 май 2020 г. Друг доклад следва да бъде представен не по-късно от 20 май 2022 г. съгласно член 24, параграф 2.

В доклада съгласно член 24, параграф 1 следва:

- да се предостави информация за прилагането на директивата и нейното въздействие;
- да се анализира по-специално нейното въздействие по отношение на подобряването на безопасността по пътищата;
- да се анализират разходите и ползите от евентуалното включване на лекотоварни превозни средства (N1) и ремаркета (O2) в приложното поле на директивата.

Докладът съгласно член 24, параграф 2 следва:

- да предоставя информация за прилагането на директивата и нейното въздействие, по-специално
    - по отношение на ефективността и хармонизацията на системите за класифициране на риска, по-конкретно при определянето на взаимно сравним рисков профил на различните засегнати предприятия;
- да се придружава от подробна оценка на въздействието, в която се анализират разходите и ползите в целия Съюз, като оценката се предоставя на Европейския парламент и на Съвета поне шест месеца преди внасянето на законодателно предложение, ако такова е уместно, за включване на нови категории превозни средства в приложното поле на директивата.

Както е споменато по-горе, директивата се прилага от 20 май 2018 г. С цел да бъдат направени съдържателни заключения, по-специално за въздействието на директивата по отношение на подобряването на безопасността по пътищата, е необходимо да се генерират данни в продължение на непрекъснат период на прилагане на директивата от приблизително три години. Следователно заключения относно въздействието на директивата може да започнат да се правят най-рано през второто полугодие на 2021 г., тъй като дотогава ще бъдат събрани достатъчно данни за тази цел.

Що се отнася до анализа на разходите и ползите от възможното включване на лекотоварни превозни средства и леки ремаркета, Комисията ще извърши необходимия анализ в рамките на оценка на въздействието, преди да изготви евентуално бъдещо предложение.

По отношение на ефективността и хармонизацията на системите за класифициране на риска следва да се отбележи, че директивата само допълва системата за класифициране

на риска чрез добавяне на подходяща информация във връзка с крайпътните технически проверки. Задължението за въвеждане на система за класифициране на риска обаче е определено в член 9 от Директива 2006/22/ЕО[6]. Освен това в Директива 2006/22/ЕО не са хармонизирани системите за класифициране на риска, поради което държавите членки имат право сами да определят подробностите за своите национални системи за класифициране на риска. Въпреки че в приложение I към директивата се задават критериите за определянето на рисков профил за дадено предприятие, обхватът на тези мерки е ограничен до крайпътните технически проверки, които също не са задължителни. Следователно анализът на ефективността и хармонизирането на системите за класифициране на риска ще трябва да се извършат съгласно разпоредбите на Директива 2006/22/ЕО, след като съответните мерки бъдат въведени.

Целта на настоящия доклад в това отношение е да се предостави преглед на действията на държавите членки за прилагането на директивата въз основа на предварителните констатации от контрола върху транспонирането ѝ.

## 2. ДИРЕКТИВАТА

### 2.1 Приложно поле на директивата

В директивата се запазват задължителните прегледи за проверка на всички превозни средства, на които вече са били извършвани периодични прегледи за проверка съгласно Директива 2000/30/ЕО, т.е. за тежкотоварни превозни средства (N2, N3), автобуси (M2, M3) и тежкотоварни ремаркета (O3 и O4).

Нов елемент, въведен с директивата, са обаче прегледите за проверка на трактори с максимална конструктивна скорост над 40 km/h, използването на които се извършва главно по пътища, отворени за обществено ползване, за целите на търговски автомобилен превоз на товари.

В директивата се подчертава, че държавите членки имат право да извършват крайпътни технически проверки на превозни средства, които не попадат в приложното поле на директивата, например лекотоварни автомобили (N1) или да извършват проверки на места, различни от пътищата, отворени за обществено ползване.

### 2.2 Система за класифициране на риска. Избор на превозни средства за първоначална крайпътна техническа проверка

С директивата се разширява обхватът на разпоредбите за системата за класифициране на риска, създадена с Директива 2006/22/ЕО, което е нов елемент. Понастоящем държавите членки са задължени да добавят към своите системи за класифициране на риска информацията относно броя и сериозността на неизправностите, открити по време на крайпътната техническа проверка на тежкотоварни превозни средства, автобуси и тежкотоварни ремаркета, но не и информация относно високоскоростните трактори.

В приложение I към директивата се задават критериите за определяне на рисков профил за дадено предприятие например броят и сериозността на неизправностите, но

[6] „(1) *Държавите членки въвеждат система за класифициране на риска за предприятията на базата на относителния брой и степента на сериозност на всички нарушения на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85, извършени от отделно предприятие.“*

използването на критериите не е задължително и държавите членки може да използват своя собствена система.

В допълнение към информацията, събрана по време на крайпътните технически проверки на националните превозни средства, държавите членки трябва да добавят към своята система за класифициране на риска и информацията, която получават от други държави членки.

Държавите членки може да позволяват на предприятията да подлагат своите превозни средства на допълнителни доброволни прегледи за проверка на техническата изправност, като информацията за тези прегледи може да се взема предвид за подобряване на рисковия профил на дадено предприятие.

Подлежащите на проверка превозни средства може да бъдат подбирани въз основа на това дали са експлоатирани от предприятия с високорисков профил или на произволен принцип, ако има съмнение, че превозното средство представлява риск за пътната безопасност или за околната среда.

### 2.3 Система за крайпътни проверки. Съдържание и методи на крайпътните технически проверки

Един от най-важните нови елементи в директивата е въвеждането на двуетапен подход за крайпътната техническа проверка.

Проверяващият трябва да извърши поне първоначална проверка на всяко превозно средство, избрано за крайпътна техническа проверка. Първоначалната проверка съдържа както задължителни, така и незадължителни елементи. Във всеки конкретен случай проверяващият трябва да провери последното удостоверение за техническа изправност, доклада от крайпътната техническа проверка, ако има такъв, и да извърши визуална оценка на техническото състояние на превозното средство. Освен това проверяващият трябва да провери също така дали са отстранени неизправностите, посочени в доклада от предишната крайпътна техническа проверка. Незадължителните елементи включват визуалната проверка на обезопасяването на товара на превозното средство и техническите проверки посредством всеки метод, сметнат за подходящ. Целта на тези технически проверки е да се обоснове решение за подлагане на превозното средство на по-подробна проверка или да се поиска да бъдат отстранени установените значителни или опасни неизправности, преди превозното средство да бъде допуснато до използване по пътищата, отворени за обществено ползване.

Въз основа на резултата от първоначалната проверка проверяващият преценява дали е необходимо превозното средство да бъде подложено на по-подробна проверка.

По отношение на първоначалната проверка директивата служи по-скоро като рамка и дава възможност за голяма гъвкавост на държавите членки, докато по-подробните проверки трябва да се извършват при спазване на строги правила, определени в директивата.

Подобно на Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност в приложение II към директивата се определят елементите, методите, причините за неизправностите и класификацията на неизправностите, приложими като минимални хармонизирани изисквания при крайпътната техническа проверка. При периодичен преглед за проверка на техническата изправност обаче техническият специалист трябва да провери всеки елемент и да обхване цялото

приложение, докато при крайпътна техническа проверка проверяващият трябва да обхване само тези елементи, изброени в приложение II към директивата, които се считат за необходими и от значение. Въпреки това трябва да се обърне специално внимание на безопасността на спирачките, гумите, колелата, шасито и вредното въздействие.

В случай че на един от изброените в приложение II елементи е извършена проверка в течение на предходните три месеца според удостоверението за техническа изправност или доклада от крайпътна проверка, проверяващият може да провери този елемент само ако тази проверка е оправдана поради очевидна неизправност, което представлява ограничение за крайпътната техническа проверка.

След по-подробна проверка проверяващият трябва да издаде доклад в съответствие с приложение IV и да предаде копие от доклада на водача на превозното средство.

### 2.4 Задължения. Проверяващи. Съоръжения за проверка. Санкции

В директивата се определят ясни изисквания, за изпълнението на които държавите членки следва да гарантират, а именно:

- последното удостоверение за техническа изправност и докладът за последната крайпътна техническа проверка трябва да се съхраняват в превозното средство в оригинал или като заверена разпечатка. Могат да се приемат и електронни доказателства;
- предприятията и водачите на проверяваното превозно средство съдействат на проверяващите и предоставят достъп до превозното средство, неговите части и цялата необходима документация;
- отговорностите на предприятията за поддържане на техните превозни средства в безопасно и технически изправно състояние са определени, без да се засягат отговорностите на водачите;
- проверяващите се въздържат от всякакви прояви на дискриминация на основание националност на водача или държава на регистрация на превозното средство;
- проверяващите не се намират в положение на каквито и да било конфликти на интереси, които биха могли да повлияят по някакъв начин на безпристрастността и обективността на техните решения; и
- възнаграждението на проверяващите не е пряко обвързано от резултатите от първоначалните или от по-подробните крайпътни технически проверки.

Освен това с директивата се определя конкретно изискване относно проверяващите, които извършват по-подробни проверки. Тези проверяващи трябва да отговарят на минималните изисквания за професионална компетентност и обучение, определени за технически специалисти, извършващи периодични технически прегледи.

Съоръженията, използвани за по-подробни крайпътни проверки, може да бъдат подвижна станция за проверка, или предназначено за крайпътна проверка съоръжение, или контролно-технически пункт в зависимост от това кое се намира най-близо. Необходимото оборудване за извършване на определени проверки например на спирачките или окачването трябва да е налично както в подвижната станция за проверка, така и в предназначеното за крайпътна проверка съоръжение. Ако трябва да бъде проверен елемент, за който не е налично необходимото оборудване, превозното

средство трябва да бъде насочено към контролно-технически пункт, в който да се извърши проверката.

### 2.5 Оценка на неизправностите. Последващи действия при значителни или опасни неизправности. Такси за проверка

През 2010 г. Комисията прие препоръка[7] с цел да предостави насоки на техническите специалисти и да гарантира хармонизирана оценка на неизправностите, изброени в приложение II към Директива 2009/40/ЕО. В препоръката са въведени три групи неизправности (незначителни, значителни и опасни) и са дадени насоки за групата на всяка неизправност.

Въз основа на препоръката с Директива 2014/45/ЕС беше въведена оценката на неизправностите като мярка за хармонизиране на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства. Същият подход е използван при преразглеждането на мерките за крайпътната техническа проверка. С директивата бяха въведени три различни групи неизправности. Неизправностите могат да бъдат незначителни, значителни или опасни в зависимост от тяхната сериозност. Когато по време на крайпътна проверка бъдат установени няколко неизправности, попадащи в различни групи съобразно тежестта, превозното средство трябва да се класифицира в групата, съответстваща на по-сериозната неизправност. Освен това, ако превозното средство показва няколко неизправности в една и съща област, подлежаща на проверка (например спирачното оборудване или кормилното управление), то може да бъде класифицирано в следващата по сериозност група неизправности, ако се счете, че комбинираното въздействие на тези неизправности води до по-висок риск за пътната безопасност.

### 2.6 Процентен дял на подлежащите на проверка превозни средства. Доклад от проверката и бази данни за крайпътни технически проверки. Предоставяне на информация на Комисията

Нов елемент, въведен с директивата е определянето на общата цел, а именно че всяка година общият брой на първоначалните крайпътни технически проверки в ЕС трябва да съответства на поне 5 % от общия брой регистрирани тежкотоварни превозни средства, автобуси и тежкотоварни ремаркета.

За държавите членки това означава, че всяка от тях е длъжна да положи усилия за извършване на пропорционален брой първоначални крайпътни технически проверки, като се вземе предвид броят на въпросните превозни средства, регистрирани на нейна територия.

Държавите членки са длъжни да събират определена информация както след първоначалните, така и след по-подробните крайпътни технически проверки. Събраната информация служи като основа за докладите, които те трябва да изпращат на Комисията веднъж на две години.

---

[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).

Първите национални доклади ще обхващат 2019 г. и 2020 г. и следва да бъдат изпратени на Комисията до 31 март 2021 г.

### 2.7 Определяне на звено за контакт. Сътрудничество между държавите членки. Координирани крайпътни проверки

В директивата се поставя изискване към държавите членки да определят националното си звено за контакт и да уведомят за това Комисията. Задълженията на тези звена за контакт са:

- да осигурят координация с националните звена за контакт на останалите държави членки по въпроси, свързани с директивата, по-специално при установяване по време на крайпътна проверка на значителни или опасни неизправности в превозно средство, регистрирано в друга държава членка;
- да изпращат на Комисията данните от извършените от тях крайпътни технически проверки веднъж на всеки две години.

## 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 да публикуват националните мерки, необходими за спазването на директивата, до 20 май 2017 г. и впоследствие да ги съобщят на Комисията. Мерките се прилагат от 20 май 2018 г.

До 20 май 2017 г. само 8 от 28-те държави членки уведомиха Комисията, че са приключили транспонирането на директивата. В съответствие с процедурните правила Комисията стартира процедури за нарушение, призовавайки останалите 20 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 липсващите национални мерки за транспониране.

### 3.2 Предварителни констатации

Комисията сключи договор с външен изпълнител с цел изготвяне на предварителна оценка на националните мерки за транспониране по отношение на тяхното съответствие с изискванията на директивата. 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

Според предварителния анализ на националните мерки за транспониране включването на високоскоростни трактори представляваше трудност за някои държави членки. Бяха констатирани незначителни проблеми и във връзка с категориите превозни средства, които вече са били част от режима на крайпътни проверки, което ще изисква допълнителни пояснения.

#### 3.2.2 Система за класифициране на риска. Избор на превозни средства за първоначална крайпътна техническа проверка

В предварителната оценка бяха посочени възможни проблеми в няколко държави членки относно разширяването на системата за класифициране на риска с информацията, получавана от крайпътните технически проверки. Това ще изисква допълнителен анализ и диалог със съответните държави членки.

Може да се каже, че по-голямата част от държавите членки са въвели незадължителните мерки от директивата относно избора на превозни средства и по време на предварителната оценка не са се появили сериозни опасения.

### 3.2.3 Система за крайпътни проверки. Съдържание и методи на крайпътните технически проверки

Според предварителните констатации въвеждането на първоначалната и по-подробната проверка като отделни етапи от крайпътната техническа проверка се е оказало трудна задача. Може да се каже, че в някои държави членки не е въведено ясното разграничаване на двата етапа, което може да повдигне допълнителни въпроси относно проблемите, пряко свързани с различните етапи, като например събирането на данни, доклада от по-подробната крайпътна проверка или обучението на проверяващите.

### 3.2.4 Задължения. Проверяващи. Съоръжения за проверка. Санкции

В предварителния анализ не бяха посочени сериозни опасения, но някои елементи във връзка с изискванията, предвидени за проверяващите, ще се нуждаят от допълнителна оценка и диалог със съответните държави членки.

### 3.2.5 Оценка на неизправностите. Последващи действия при значителни или опасни неизправности. Такси за проверка

Общите заключения от предварителната оценка бяха положителни, но някои точки ще изискват допълнителни уточнения.

Става ясно, че само няколко държави членки са въвели незадължителните мерки, с които се изисква заплащане на такса, свързана с извършването на проверката, когато по време на по-подробната проверка бъдат установени неизправности.

### 3.2.6 Процентен дял на подлежащите на проверка превозни средства. Доклад от проверката и бази данни за крайпътни технически проверки. Предоставяне на информация на Комисията

Във връзка с прага от 5 % и пропорционалния брой на проверките на равнище държава членка, както и предоставянето на информация на Комисията на всеки две години националните мерки за транспониране в някои случаи бяха трудни за установяване, но в предварителната оценка не бяха посочени съществени проблеми.

От друга страна, новото задължение за събиране на различни набори от информация след първоначалните и по-подробните проверки изглежда много трудно за някои държави членки и ще бъдат необходими допълнителни разяснения и диалог с въпросните държави членки.

По отношение на информацията, която трябва да се събира на национално равнище, следва да се отбележи, че с директивата беше създадена трудна ситуация за държавите членки поради липсата на преходни мерки. Директивата се прилага от 20 май 2018 г., но първите национални доклади в съответствие с директивата ще обхващат само 2019 г. и 2020 г. Това означава, че все още се изисква събирането на

данните за цялата 2018 г. и изготвянето на националните доклади в съответствие с Директива 2000/30/ЕО, но тя беше отменена на 20 май 2018 г. с началото на прилагането на директивата. Този правен вакуум създаде съществени практически проблеми за държавите членки по време на съставянето на техните доклади за крайпътни проверки за периода 2017—2018 г.

### 3.2.7 Определяне на звено за контакт. Сътрудничество между държавите членки. Координирани крайпътни проверки

Държавите членки уведомиха за своите национални звена за контакт до 20 май 2015 г. и от този момент досега изпращат редовни актуализации. Въз основа на уведомленията и техните последващи актуализации Комисията изготви списък на националните звена за контакт, за които е уведомена, и редовно го разпространява до държавите членки.

## 4. ОБОБЩЕНИЕ — ЗАКЛЮЧЕНИЯ

С „Пакета за техническа изправност“, приет през 2014 г., бяха въведени редица нови елементи 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 бяха запазени по-голямата част от съществуващите и функциониращите изисквания.

Осем държави членки приключиха в срок транспонирането на мерките на директивата в националното си законодателство. Останалите 20 държави членки изпълниха задължението си за транспониране, след като Комисията стартира официалните процедури, чрез които ги прикани да го изпълнят.

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 несъответствия.

По отношение на въздействието на директивата върху различните аспекти на крайпътната техническа проверка на търговски превозни 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.