

Съдържание

[**1.** **ВЪВЕДЕНИЕ** 3](#_Toc475884678)

[**2.** **ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО** 4](#_Toc475884679)

[**3.** **ДАННИ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ** 5](#_Toc475884680)

[**4.** **СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА** 6](#_Toc475884681)

[**5.** **СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ** 7](#_Toc475884682)

[**5.1.**  **Общ брой на проверените МПС и техния произход** 7](#_Toc475884683)

[**5.2.** **Спрени от движение МПС** 8](#_Toc475884684)

[**5.3.** **Видове неизправности и данни по държави членки** 12](#_Toc475884685)

[**5.4.**  **Спрени от движение превозни средства по категория и по държава на регистрация** 13](#_Toc475884686)

**1.** **ВЪВЕДЕНИЕ**

В интерес на пътната безопасност, опазването на околната среда и лоялната конкуренция, европейското законодателство предвижда набор от мерки, които гарантират, че търговските превозни средства по пътищата на Европа са в подходящо техническо състояние. Сред тях са:

* правила за достъп до професията, които изискват от превозвачите достатъчни финансови възможности за осигуряване на адекватна поддръжка на превозните средства (Регламент (ЕО) № 1072/2009[[1]](#footnote-1));
* периодични прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства, извършвани в държавите членки на превозните средства, регистрирани на тяхната територия, с минимална честота, определена на европейско ниво (Директива 2009/40/ЕО[[2]](#footnote-2));
* крайпътни технически проверки — предмет на настоящия доклад — които гарантират, че търговските превозни средства се използват, само ако се поддържат по начин, който осигурява висока степен на техническа изправност (Директива 2000/30/EО[[3]](#footnote-3)).

По силата на Директива 2000/30/ЕО (наричана по-нататък „директивата“) търговските превозни средства и техните ремаркета и полуремаркета, движещи се на териториите на държавите членки, са обект на крайпътни технически проверки на тяхната техническа изправност с цел подобряване на пътната безопасност и опазване на околната среда.

В член 6 от директивата се предвижда, че на всеки две години държавите членки следва да предоставят на Комисията събраните през предходните две години данни за:

* броя на проверените търговски превозни средства, групирани в седем категории превозни средства и допълнително групирани по държава на регистрация;
* проверените съгласно директивата елементи; и
* откритите неизправности.

В директивата се изброяват девет различни елемента (вж. раздел 4 по-долу), които могат да бъдат проверени при крайпътна техническа проверка. Ако някои от проверените елементи не отговарят на съответните изисквания за безопасност по пътищата, използването на превозното средство може да бъде забранено. Всеки недостатък в изправността на проверяваното превозно средство трябва да бъде посочен в протокола от проверката, който трябва да бъде връчен на водача на превозното средство. В директивата се изисква Комисията да представя на Съвета и Европейския парламент, въз основа на получените от държавите членки данни, доклад за прилагането на директивата, както и обобщение на постигнатите резултати.

През 2014 г. Европейският парламент и Съветът преразгледаха правилата и процедурите за крайпътната техническа проверка на търговските превозни средства. На 3 април 2014 г. беше приета Директива 2014/47/ЕС[[4]](#footnote-4), която трябва да се прилага от държавите членки от 20 май 2018 г. В новата директива се въвежда *inter alia* изискването, че общият брой на първоначалните крайпътни проверки в ЕС трябва да съответства най-малко на 5 % от общия брой на превозните средства, регистрирани в държавите членки. Изпълняването на първото задължение за докладване, когато тази цел ще трябва да бъдат взета под внимание, трябва да бъде до 31 март 2021 г за периода 2019—2020 г.

**2.** **ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО**

Съгласно Директива 2009/40/ЕО[[5]](#footnote-5) относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета, превозните средства, използвани за търговски цели, трябва да се подлагат на преглед ежегодно. Тъй като обаче се смята, че ежегодният преглед не е достатъчен да се гарантира, че тези превозни средства остават в състояние на техническа изправност през цялата година, необходимо е като мярка за правоприлагане да се прилагат целенасочени допълнителни крайпътни технически проверки.

В изменената директива[[6]](#footnote-6), която ще се прилага до 19 май 2018 г., се определят редица условия за крайпътните технически проверки на търговски превозни средства, които се движат на територията на ЕС.

С Директива 2010/47/ЕС, считано от 1 януари 2012 г. се изменят категориите превозни средства и списъкът на елементите от приложение I към директивата.

Преди изменението превозните средства в доклада за крайпътни проверки (приложение I) са били дефинирани чрез класове, например автовлак, което означава всяко моторно превозно средство, предназначено за превоз на стоки с максимална маса над 3,5 тона (категория N2 и N3), съчленено с ремарке (категории O3 и O4). Същевременно, превозните средства от категория N2 трябва да се означават като „лекотоварно превозно средство“, тези от категория N3 — като „камион“, докато превозните средства от категории О3 и О4 трябва да се означават като „ремарке“ или „полуремарке“.

С изменението на Директива 2010/47/ЕС обаче беше въведен различен начин на групиране на превозните средства чрез обозначението за категория съгласно законодателството в областта на одобряването на типа. В резултат на това, превозно средство, което е могло да бъде посочено като спадащо към различни класове, вече може да бъде посочено, че принадлежи само към една категория превозни средства. Във връзка с това, теглещото превозно средство и ремаркето трябва да се посочват поотделно. Като се има предвид, че теглещото превозно средство и ремаркето могат да бъдат регистрират в различни държави членки, това разделение осигурява по-точна информация и също така е важно за задължението за уведомяване на държавата членка на регистрация в случай, че на едно от превозните средства са установени сериозни неизправности.

Крайпътна техническа проверка означава внезапна проверка на търговско превозно средство, движещо се на територията на дадена държава членка. Проверката се извършва предимно на обществени пътища от органите на тази държава членка или от друг орган, действащ под техен надзор.

Всички крайпътни технически проверки трябва да се извършват без дискриминация на основата на националността на водача или държавата, в която търговското превозно средство е било регистрирано или въведено в експлоатация. Те също така трябва да се извършват по такъв начин, че да се сведат до минимум разходите и забавянето за водачи и превозвачи.

Следва да се прилага целеви подход при подбора на търговските превозни средства, подлагани на крайпътни технически проверки, като се отдава особена важност на разпознаването на превозните средства, за които изглежда най-вероятно да са обект на лоша поддръжка.

Крайпътните проверки обикновено се извършват, като се използва степенуван подход. Първо се предприема визуална проверка на състоянието на поддръжка на търговското превозно средство в спряло положение, придружена с проверка на документите за извършена крайпътна техническа проверка и за технически преглед. На място или в разположен в близост контролно-технически пункт може да бъде извършена подробна проверка за неизправности въз основа на списъка с елементи, посочени в директивата. В случай на подробна проверка, резултатите от крайпътната проверка трябва да бъдат документирани в протокол за крайпътна техническа проверка, изготвен по модела, определен в директивата. Тези данни залягат в информацията, която държавите членки са длъжни да съобщават на Комисията.

Ако дадено търговско превозно средство с опасни неизправности представлява сериозен риск за пътната безопасност, то може да бъде спряно от движение до отстраняване на откритите неизправности. Чуждестранните превозни средства със сериозни неизправности трябва да бъдат докладвани на държавата членка на регистрация с оглед предприемане на подходящи последващи мерки.

**3.** **ДАННИ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ**

Това е петият доклад относно начина, по който Директива 2000/30/ЕО се прилага в държавите членки и той обхваща периода 2013—2014 г. Данните, събрани от държавите членки за този период, трябваше да бъдат съобщени на Комисията най-късно до 31 март 2015 г.

С цел да се улесни изпълнението на задължението на държавите членки за докладване, в началото на март 2015 г. Комисията изпрати уведомително писмо, към което беше приложена таблица с образец. Образецът беше разработен съвместно от Комисията и държавите членки с цел да се улесни събирането и докладването на много сложен набор от данни; използването му обаче не е задължително. Всяка държава членка, която е изпълнила задължението, е използвала образеца и е предоставила данните в електронна версия, което е направило последващия анализ значително по-лесен.

Данните обаче не винаги бяха представяни своевременно. 18 държави членки (Белгия, България, Хърватия, Дания, Естония, Финландия, Гърция, Унгария, Латвия, Литва, Малта, Нидерландия, Полша, Румъния, Словения, Испания, Швеция, Обединеното кралство) са предоставили данни за броя на проверените превозни средства, класифицирани по категории и по държави на регистрация, както и данни за проверените елементи и установените дефекти. След дискусии между Комисията и останалите 10 държави членки, 8 от тях предоставиха необходимите данни. В хода на диалога с Франция и Германия обаче се изясни, че тези държави членки не са в състояние да предоставят необходимите данни в съответствие с изискванията на директивата.

Франция предостави само сборни данни относно две категории тежкотоварни превозни средства (N2 и N3) и за двете категории автобуси (M2 и M3), вместо данни поотделно за всяка категория. Освен това Франция не предостави никаква информация за ремаркета (категории O3 и O4). Вследствие на това в доклада бяха използвани само данните за общия брой и при сравнението на подробностите предоставените от Франция данни не бяха взети под внимание.

Същевременно Германия използва класовете на превозните средства в сила преди въвеждането на измененията на Директива 2010/47/ЕС и не беше в състояние да предостави данните за различните категории превозни средства, изисквани по силата на измененията. В резултат на това, подробните данни за категориите превозни средства не можеха да се идентифицират, поради което за настоящия доклад бяха използвани само данните за общия брой.

Държавите членки са предоставили данните с различна степен на пълнота. Австрия, Чешката република, Румъния, Нидерландия, Гърция, Люксембург, Полша и Хърватия предоставиха данни и за превозните средства, регистрирани извън ЕС, класифицирани по държава на регистрация, а Белгия и Италия предоставиха обобщени данни за държавите извън ЕС.

**4.** **СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА**

Елементите, които е най-вероятно да бъдат проверявани и включвани в данните, изпращани от държавите членки, са най-малкото изброените в точка 10 от образеца на протокол, посочен в приложение І към Директива 2000/30/ЕО. Такива са:

* идентификация;
* спирачно оборудване;
* кормилно управление;
* видимост;
* осветително оборудване и електрическа система;
* оси, колела, гуми, окачване;
* шаси и приставки на шасито;
* друго оборудване, вкл. тахограф и устройства за ограничаване на скоростта;
* вредно въздействие, вкл. емисии и разлив на гориво и/или масло.

**5.** **СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ**

**5.1.**  **Общ брой на проверените МПС и техния произход**

Съгласно член 3 от Директива 2000/30/ЕО проверките трябва да се извършват без дискриминация на основата на националността на водача или държавата на регистрация.

В сравнение с предходния период са направени **2 561 820 по-малко проверки** през 2013—2014 г., **което представлява намаление от 31,5 %.**

Може да се наблюдава изключителна промяна в данните, съобщени от Финландия, които не включват проверки на превозни средства извън ЕС, в резултат на което общият брой на проверките е намалял наполовина в сравнение с предходния период, а делът на регистрираните във Финландия превозни средства се е увеличил с 30 %.

Въпреки че Полша също е отчела данни за превозни средства от държави извън ЕС, общият брой на проверките е два пъти по-нисък от този за предходния период. Същевременно делът на проверените полски превозни средства е намалял от 92,1 % на 47,3 %, което означава, че Полша е акцентирала предимно върху проверката на чуждестранните превозни средства, регистрирани по-специално в държави извън ЕС, като се има предвид, че броят на тези проверки е пет пъти по-голям, отколкото през 2011—2012 г.

Белгия и Люксембург се отчели по-висок дял на подложените на крайпътни проверки чуждестранни превозни средства, какъвто е бил случаят в двата предходни периода (2011—2012 г. и 2009—2010 г.)[[7]](#footnote-7). Други държави членки със значителен транзитен трафик докладват по-балансирано съотношение между проверените местни и чуждестранни превозни средства. Поради географското си положение Кипър и Ирландия са докладвали само за превозни средства, регистрирани в самите държави членки, а много висок дял от местни превозни средства може да се наблюдава и в Малта, Естония и Румъния.

**Таблица 2: Произход на проверените превозни средства**

| **Докладваща държава членка** | **Регистрирани в държавата членка** | **Регистрирани в друга държава членка** | **Регистрирани извън ЕС** | **Общо** | **Превозни средства от държавите членки (%)** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Белгия** | 6203 | 11 287 | 583 | **18 073** | **34,3 %** |
| **България** | 254 651 | 65 752 | 922 | **321 325** | **79,3 %** |
| **Чешка република** | 81 711 | 51 945 | 3325 | **136 981** | **59,7 %** |
| **Дания** | 1748 | 333 |  | **2081** | **84,0 %** |
| **Германия** | 989 524 | 541 168 | 70 036 | **1 600 728** | **61,8 %** |
| **Естония** | 1669 | 20 |  | **1689** | **98,8 %** |
| **Ирландия** | 12 939 |  |  | **12 939** | **100,0 %** |
| **Гърция** | 14 922 | 1424 | 470 | **16 816** | **88,7 %** |
| **Испания** | 652 259 | 70 991 |  | **723 250** | **90,2 %** |
| **Франция\*** | 460 918 | 572 841 | 19 933 | **1 053 692** | **43,7 %** |
| **Италия** | 10 153 | 4576 | 414 | **15 143** | **67,0 %** |
| **Кипър** | 1174 |  |  | **1174** | **100,0 %** |
| **Латвия** | 4196 | 1711 | 194 | **6 101** | **68,8 %** |
| **Литва** | 64 531 | 15 329 |  | **79 860** | **80,8 %** |
| **Люксембург** | 125 | 584 | 17 | **726** | **17,2 %** |
| **Унгария** | 164 307 | 52 197 |  | **216 504** | **75,9 %** |
| **Малта** | 3968 | 44 |  | **4012** | **98,9 %** |
| **Нидерландия** | 4373 | 4256 | 231 | **8860** | **49,4 %** |
| **Австрия** | 23 416 | 23 932 | 1536 | **48 884** | **47,9 %** |
| **Полша** | 420 147 | 74 007 | 393 957 | **888 111** | **47,3 %** |
| **Португалия** | 602 | 29 |  | **631** | **95,4 %** |
| **Румъния** | 7 404 | 516 | 215 | **8135** | **91,0 %** |
| **Словения** | 3948 | 1165 |  | **5113** | **77,2 %** |
| **Словакия** | 11 135 | 5076 |  | **16 211** | **68,7 %** |
| **Финландия** | 9 250 | 1902 |  | **11 152** | **82,9 %** |
| **Швеция** | 46 059 | 7468 |  | **53 527** | **86,0 %** |
| **Обединеното кралство** | 174 678 | 118 160 |  | **292 838** | **59,7 %** |
| **Общо** | **3 455 127** | **1 629 421** | **499 616** | **5 584 164** | **61,9 %** |

\* Франция не е докладвала данни за ремаркетата от категории O3 и O4

**5.2.** **Спрени от движение МПС**

Превозни средства с опасни неизправности, които представляват сериозен риск за пътуващите в тях или за другите участници в пътното движение, могат да бъдат спрени от движение до отстраняване на тези неизправности. Съгласно информацията, изпратена от държавите членки, отношението на спрените от движение превозни средства спрямо общия брой на проверените превозни средства варира значително между отделните държави членки — от високите **90,1 % в Естония** до само **0,2 % в Чешката република и дори 0 % в Португалия.**

Съотношението на броя на спрените от движение превозни средства, регистрирани в съответната държава членка, спрямо този на спрените от движение превозни средства, регистрирани в друга държава членка, показва, че е вероятно местните превозни средства да са по-лошо поддържани от онези, които се изпращат в чужбина и се поддържат в по-добро състояние. Значителни разлики се наблюдават в **Естония с 90,1 % спрени от движение местни превозни средства** и **45 % спрени от движение превозни средства от други държави членки**. Същото съотношение в **Швеция** е **82,3 % към 39,6 %,** в  **Малта — 48,7 % към 13,6 %,** докато в **Италия то е 44,6 % към 26,1 %.**

**Австрия**  е докладвала относително високи, но в същото време балансирани дялове на **местни — 55,9 % — и чуждестранни — 58,7 % — превозни средства, спрени от движение.** Тези цифри сочат, че в Австрия целевото откриване на зле поддържаните превозни средства се извършва с по-висок успех, което повишава оперативната ефективност и намалява административната тежест. Някои държави членки, като **Естония (от 90,1 % към 45 %), Финландия (56 % към 34,9 %) или Италия (44,6 към 26,1 %),** постигат по-големи успехи в откриването на местни превозни средства, докато делът на спрените от движение превозни средства, регистрирани в други държави членки, сочи, че е по-малко вероятно зле поддържаните превозни средства да станат обект на крайпътна проверка. Забележително ниските дялове на спиране от движение както на местни, така и на чуждестранните превозни средства, наблюдавани в **Чешката република — 0,5 % към 0,2 %, България — 1,7 % към 2,3 %, Латвия — 0,7 % към 1,1 %, Литва — 1 % към 2 % или Нидерландия — 1,2 % към 1,3 %**, сочат, че методът за откриване на неизправни търговски превозни средства е доста слабо развит.

В сравнение с равнищата на спиране от движение за предходния период, резултатите показват впечатляващото развитие в методите за откриване в някои държави членки. Общият **дял на спрените от движение превозни средства**  от ЕС  **в Швеция** за периода **2011—2012 г. е бил 17,8 %,**  докато за **текущия период той е 76,4 %.** **Италия**  също е докладвала за значително подобрение с едва **12,9 %** за предходния и с **38,9 %** за настоящия период, докато цифрите за **Словакия са 22,6 % и 38 %**. Независимо от това, данните сочат значително **влошаване на показателите в Румъния,** където делът на спрените от движение превозни средства  **е намалял от 39,9 % на 4,3 %,** а в **Люксембург — от 58,9 % на 4,4 %.** В **Ирландия** намаляването е **37,4 %**, като делът на спрените от движение превозни средства е **43,4 % за предходния и 6 % за текущия период,** като се отчита и фактът, че Ирландия е докладвала изключително само за проверки на местни превозни средства и за двата периода. Причините за намаляването на дела на спрените от движение превозни средства са неизвестни за Комисията.

Делът на спрените от движение превозни средства в Естония (90,1 %), Швеция (82,3 %) и в Кипър (146,4 %) сочи възможното наличие на разлики не само в методите за проверка и оценка на неизправностите, но също и в метода за съставянето на доклада в държавите членки. В Кипър, където докладваните случаи на спиране от движение на превозни средства са повече от броя на проверените превозни средства, вероятно става дума за различни неизправности, водещи до спиране от движение, които са регистрирани на едно превозно средство, като отделните неизправности са отчетени като отделни случаи на спиране от движение. Трябва също да се отбележи, че независимо от задължението съгласно директивата да се съобщава „броят на проверените търговски превозни средства“, едно и също превозно средство може да бъде проверено от една и съща държава членка повече от веднъж през обхванатия период, което да се прояви в доклада като „брой на извършените проверки“.

**Таблица 3: Дял на спрените от движение превозни средства спрямо общия брой на проверените превозни средства от ЕС**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Докладваща  държава  членка** | **Превозни средства, регистрирани в докладващата държава членка** | | | **Превозни средства, регистрирани в ЕС (включително докладващата държава членка)** | | |
| **Брой  на проверените  превозни средства** | **Брой на  спрените от движение превозни средства** | **Дял на  спрените от движение превозни средства (%)** | **Брой  на проверените  превозни средства** | **Брой на  спрените от движение превозни средства** | **Дял на  спрените от движение превозни средства (%)** |
| Белгия | 6203 | 452 | 7,3 % | 17 490 | 972 | 5,6 % |
| България | 254 651 | 4319 | 1,7 % | 320 403 | 5804 | 1,8 % |
| Чешка република | 81 711 | 402 | 0,5 % | 133 656 | 507 | 0,4 % |
| Дания | 1748 | 432 | 24,7 % | 2081 | 532 | 25,6 % |
| Германия | 989 524 | 13 628 | 1,4 % | 1 530 962 | 32 125 | 2,1 % |
| Естония | 1669 | 1504 | 90,1 % | 1689 | 1513 | 89,6 % |
| Ирландия | 12 939 | 779 | 6,0 % | 12 939 | 779 | 6,0 % |
| Гърция | 14 922 | 202 | 1,4 % | 16 346 | 228 | 1,4 % |
| Испания | 652 259 | 79 872 | 12,2 % | 723 250 | 83 280 | 11,5 % |
| Франция**\*** | 460 918 | 77 327 | 16,7 % | 1 033 759 | 165 465 | 16,0 % |
| Италия | 10 153 | 4533 | 44,6 % | 14 729 | 5728 | 38,9 % |
| Кипър | 1174 | 1719 | 146,4 % | 1174 | 1719 | 146,4 % |
| Латвия | 4196 | 28 | 0,7 % | 5907 | 47 | 0,8 % |
| Литва | 64 531 | 625 | 1,0 % | 79 860 | 933 | 1,2 % |
| Люксембург | 125 | 8 | 6,4 % | 709 | 31 | 4,4 % |
| Унгария | 164 307 | 2955 | 1,8 % | 216 504 | 5651 | 2,6 % |
| Малта | 3968 | 1931 | 48,7 % | 4012 | 1937 | 48,3 % |
| Нидерландия | 4373 | 51 | 1,2 % | 8629 | 107 | 1,2 % |
| Австрия | 23 416 | 13 078 | 55,9 % | 47 348 | 27 123 | 57,3 % |
| Полша | 420 147 | 28 697 | 6,8 % | 494 154 | 29 740 | 6,0 % |
| Португалия | 602 | 11 | 1,8 % | 631 | 11 | 1,7 % |
| Румъния | 7404 | 326 | 4,4 % | 7920 | 342 | 4,3 % |
| Словения | 3948 | 386 | 9,8 % | 5113 | 477 | 9,3 % |
| Словакия | 11 135 | 4738 | 42,6 % | 16 211 | 6154 | 38,0 % |
| Финландия | 9250 | 5177 | 56,0 % | 11 152 | 5840 | 52,4 % |
| Швеция | 46 059 | 37 917 | 82,3 % | 53 527 | 40 871 | 76,4 % |
| Обединеното кралство | 174 678 | 37 310 | 21,4 % | 292 838 | 80 283 | 27,4 % |
| **Общо** | **3 455 127** | **319 420** | **9,2 %** | **5 084 818** | **499 837** | **9,8 %** |

**\*** Франция не е докладвала данни за ремаркетата от категории O3 и O4

**Таблица 4: Дял на спрените от движение местни превозни средства спрямо проверените превозни средства от други държави на ЕС**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Докладваща  държава  членка** | **Превозни средства, регистрирани в докладващата държава членка** | | | **Превозни средства, регистрирани в ЕС (в държава членка, различна докладващата)** | | |
| **Брой  на проверените  превозни средства** | **Брой на  спрените от движение превозни средства** | **Дял на  спрените от движение превозни средства (%)** | **Брой  на проверените  превозни средства** | **Брой на  спрените от движение превозни средства** | **Дял на  спрените от движение превозни средства (%)** |
| Белгия | 6203 | 452 | 7,3 % | 11 287 | 520 | 4,6 % |
| България | 254 651 | 4319 | 1,7 % | 65 752 | 1485 | 2,3 % |
| Чешка република | 81 711 | 402 | 0,5 % | 51 945 | 105 | 0,2 % |
| Дания | 1748 | 432 | 24,7 % | 333 | 100 | 30,0 % |
| Германия | 989 524 | 13 628 | 1,4 % | 541 438 | 18 497 | 3,4 % |
| Естония | 1669 | 1504 | 90,1 % | 20 | 9 | 45,0 % |
| Ирландия | 12 939 | 779 | 6,0 % | 0 | 0 | няма данни |
| Гърция | 14 922 | 202 | 1,4 % | 1424 | 26 | 1,8 % |
| Испания | 652 259 | 79 872 | 12,2 % | 70 991 | 3408 | 4,8 % |
| Франция\* | 460 918 | 77 327 | 16,7 % | 572 841 | 88 138 | 15,4 % |
| Италия | 10 153 | 4533 | 44,6 % | 4576 | 1195 | 26,1 % |
| Кипър | 1174 | 1719 | 146,4 % | 0 | 0 | няма данни |
| Латвия | 4196 | 28 | 0,7 % | 1711 | 19 | 1,1 % |
| Литва | 64 531 | 625 | 1,0 % | 15 329 | 308 | 2,0 % |
| Люксембург | 125 | 8 | 6,4 % | 584 | 23 | 3,9 % |
| Унгария | 164 307 | 2955 | 1,8 % | 52 197 | 2696 | 5,2 % |
| Малта | 3968 | 1931 | 48,7 % | 44 | 6 | 13,6 % |
| Нидерландия | 4373 | 51 | 1,2 % | 4256 | 56 | 1,3 % |
| Австрия | 23 416 | 13 078 | 55,9 % | 23 932 | 14 045 | 58,7 % |
| Полша | 420 147 | 28 697 | 6,8 % | 74 007 | 1043 | 1,4 % |
| Португалия | 602 | 11 | 1,8 % | 29 | 0 | 0,0 % |
| Румъния | 7404 | 326 | 4,4 % | 516 | 16 | 3,1 % |
| Словения | 3948 | 386 | 9,8 % | 1165 | 91 | 7,8 % |
| Словакия | 11 135 | 4738 | 42,6 % | 5076 | 1416 | 27,9 % |
| Финландия | 9250 | 5177 | 56,0 % | 1902 | 663 | 34,9 % |
| Швеция | 46 059 | 37 917 | 82,3 % | 7468 | 2954 | 39,6 % |
| Обединеното кралство | 174 678 | 37 310 | 21,4 % | 118 160 | 42 973 | 36,4 % |
| **Общо** | **3 455 127** | **319 420** | **9,2 %** | **2 743 970** | **286 642** | **10,4 %** |

\* Франция не е докладвала данни за ремаркетата от категории O3 и O4

**5.3.** **Видове неизправности и данни по държави членки**

В приложение I са показани процентните дялове на неизправностите, открити в превозните средства при проведените проверки от съответната държава членка.

Най-често срещаните неизправности, установени по време на проверки, се отнасят до техническата изправност на:

— осветително оборудване и електрическа система (20,9 %);

— оси, колела, гуми, окачване (20,6 %);

— спирачно оборудване (18,8 %); и

— друго оборудване, вкл. тахограф и устройства за ограничаване на скоростта (17,4 %).

При различните подлагани на проверка елементи бяха докладвани значителни разлики в процентните дялове на неизправностите. Причината за това могат да бъдат различните методи за проверка, прилагани от държавите членки, а също и акцентът, поставян върху проверяването на конкретни елементи по време на проверката. Когато започне да се прилага, Директива 2014/47/ЕС ще повиши хармонизацията в методите за проверка, оценката на неизправностите и използването на оборудване за по-подробни крайпътни технически проверки.

При сравняване на данните с тези от предишния период се установява забележимо намаляване на неизправностите, установени в **осветителното оборудване и електрическа система** (от 47 % до 20,9 %). Въпреки това, при по-внимателно разглеждане на цифрите могат да се отбележат някои впечатляващи резултати. В 47,3 % от проверките в Швеция и 45,4 % от проверките в Португалия установените неизправности са в осветителното оборудване и електрическата система. В предходния период в тези държави членки е установен почти същият дял неизправности (Швеция — 49 %, Португалия — 50,7 %).

Дефектно **спирачно оборудване** се регистрира от съответните органи най-често в Дания (46,7 %), Обединеното кралство (34,3 %) и в Полша (31,8 %). Същевременно в Гърция неизправните в това отношение превозни средства са 1,6 %, докато в Естония и Люксембург те са 2,9 %, а в Испания — 0 %.

При неизправностите във връзка с **емисии и течове**, които, освен че пораждат риск за безопасност на движението по пътищата, могат и да въздействат върху околната среда — след спад през предходния период от 3,1 % (от 4,1 % на 1,0 %), се наблюдава увеличение от 3,2 % (4,2 %). Превозни средства с тази неизправност са установени най-често в Литва (14,6 %) и в Кипър (10,6 %). Необходимо е да се спомене, че в Кипър през този период са проверявани само местни превозни средства.

В приложение I са показани по-подробно резултатите от проверките, както и неизправности, установените от държавите членки, които са извършили тези проверки.

Данните, представени от държавите членки относно броя на извършените проверки на превозни средства, регистрирани в държави извън ЕС, са все още недостатъчни, за да се направят съществени заключения относно тяхната техническа изправност.

В приложение IV към настоящия доклад е представен обзор на броя на превозните средства, проверени от държавите членки, групирани по държава на регистрация, и на дела на наложените спирания от движение.

**5.4.**  **Спрени от движение превозни средства по категория и по държава на регистрация**

От приложение II става ясно колко често в превозните средства от дадена държава членка са установявани неизправности, които са довели до спиране от движение. По отношение на класификацията на превозните средства по категория, тежките товарни автомобили (категория N3) са били най-често спирани от движение — при 13,6 % от общия брой проверки. Ремаркетата от категория O3 са показвали дефекти в по-малък брой случаи (6,8 %). Необходимо е да се подчертае, че при превозните средства, които спадат към категорията „други“, която не се уточнява допълнително, в 22,2 % от случаите са установени сериозни неизправности, довели до спирането им от движение. Превозните средства, проверявани в рамките на тази категория, обикновено се селскостопански превозни средства, леки ремаркета (O1, О2) или лекотоварни превозни средства (N1). С Директива 2014/47/ЕС проверката на високоскоростни трактори (T5) ще стане задължителна в случаите, когато те се използват главно по обществените пътища за търговски превоз на товари.

Общият брой на спрените от движение превозни средства по държави членки показва, че най-често сериозни дефекти са установявани в превозните средства в Швеция (80,9 %) и Финландия (53,2 %), докато в тези в Гърция (2,2 % ) и Латвия (2,8 %) сериозни неизправности се установяват много по-рядко. Необходимо е да се вземе предвид, че от 47 046 проверки на шведски превозни средства 46 059 (97,9 %) са извършени от шведските органи, а от 10 573 проверки на финландски превозни средства 9520 (90 %) са извършени във Финландия. От друга страна, в цяла Европа са проверени 29 360 гръцки превозни средства, като 50,8 % (14 922) от тях са били подложени на проверка извън Гърция, докато същото сравнение за Латвия показва, че латвийските превозни средства в 80 % от случаите са проверявани от други държави членки (20 955 проверени превозни средства, от които 4196 — в Латвия).

От една страна, цифрите в приложение II, интерпретирани в таблица 4, показват превозните средства на кои държави членки се използват по-често и поради това се проверяват по-често в други държави членки. От друга страна, особено високият дял на спрените от движение местни превозни средства може да се дължи на различните методи за проверка и на разликата при оценката на дефектите. Във връзка с това, с Директива 2014/47/ЕС ще се въведе по-добра хармонизация не само на методите за проверка, но и на оценката на неизправностите и на използването на оборудване за проверка за по-подробни крайпътни технически проверки.

Допълнителни подробности относно класификациите по държава членка на регистрация се съдържат в приложение II. В приложение III се представят подробности за класификацията по категория превозно средство по държава членка на проверката.

**6.** **ВИДОВЕ САНКЦИИ**

В директивата не се предвижда режим на санкции за никое от констатираните нарушения. Санкциите се определят от държавите членки без да се прилага дискриминация на основата на националността на водача или държавата на регистрация или пускане в експлоатация на превозното средство.

С Директива 2000/30/ЕО се упълномощава органът или инспекторът, който извършва проверката, да спре от движение дадено превозно средство до отстраняване на откритите опасни неизправности, ако се установи, че търговското превозно средство представлява сериозен риск за пътниците или за другите участници в пътното движение.

Сериозните неизправности на търговско превозно средство, собственост на лице, което не пребивава в съответната държава, и по-специално неизправностите, водещи до спиране от движение на превозното средство, трябва да бъдат докладвани на компетентните органи на държавата членка, в която превозното средство е регистрирано.

Компетентните органи на държавата членка, които са установили сериозната неизправност, могат да поискат от компетентните органи на държавата членка, в която превозното средство е регистрирано, да предприемат подходящи мерки, като например да подложат превозното средство на нов технически преглед. По такива случаи обаче не се изисква докладване.

**7.** **РЕЗЮМЕ НА ЗАКЛЮЧЕНИЯТА**

Изпълняването от страна на държавите членки на задължението за докладване се е подобрило, въпреки че в много случаи не е спазен крайният срок, независимо от изпращането на уведомително писмо от страна на Комисията в началото на март 2015 г. В някои случаи докладът е предоставен едва след дискусии между Комисията и компетентните органи на държавите членки. В повечето случаи за представянето на своя доклад държавите членки са използвали стандартизирания електронен формат, препоръчан от Комисията. В случая на Франция и Германия опитите за разяснения показаха, че докладите не могат да бъдат предоставени, тъй като държавите членки не бяха осигурили пълно съответствие с директивата.

От настоящия доклад могат да бъдат направени редица заключения относно крайпътните технически проверки на търговските превозни средства, движещи се на територията на ЕС.

Осезателна промяна в сравнение с предходния период е това, че през 2013—2014 г. са направени **2 561 820 по-малко проверки**, **което представлява намаление от 31,5 %.** Това може да се дължи на по-ефикасно определяне на потенциално неизправните превозни средства или на намаляване на ресурсите за крайпътни проверки в държавите членки.

Делът на местните превозни средства спрямо общия брой на проверените превозни средства също варира значително в различните държави членки. Следва да се положат допълнителни усилия, за да се осигури по-балансирано съотношение на проверките. Например в Белгия и Люксембург местните превозни средства са били проверявани в по-малко от 40 % от случаите, докато в други транзитни държави членки делът е по-балансиран.

Делът на спрените от движение превозни средства спрямо всички проверени превозни средства показва значителни вариации — от 0,4 % в Чешката република и 0,8 % в Латвия до над 89,6 % в Естония и 76,4 % в Швеция. Докладваните цифри показват, че ефективността на крайпътните технически проверки може да бъде повишена чрез по-добро насочване на извършваните проверки. Времето, загубено от транспортните оператори, и административната тежест за тях и за правоприлагащите органи също могат да се намалят чрез по-добър подбор на проверяваните превозни средства. Считано от 2018 г. с новата Директива 2014/47/ЕС относно крайпътните проверки ще се изисква държавите членки да коригират системите си за проверка, като преминат от извършване на случайни проверки към по-целенасочен подход.

Най-често срещаните неизправности, установени по време на проверки, се отнасят до техническата изправност на осветителното оборудване, колелата, гумите и спирачките. Въпреки това, значителни различия в дела на тези неизправности могат да се наблюдават при всички държави членки. Европейската комисия насърчава държавите членки да обърнат особено внимание на категориите неизправности, които продължават да бъдат най-проблемни, и да адаптират съответно използваните методи за проверка.

1. Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (преработен), OВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72. [↑](#footnote-ref-1)
2. 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 (преработена) (ОВ L 141, 6.6.2009 г., стр. 12). [↑](#footnote-ref-2)
3. Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 юни 2000 г. относно крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Общността търговски превозни средства, ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 1. [↑](#footnote-ref-3)
4. Директива 2014/47/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 134. [↑](#footnote-ref-4)
5. 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). [↑](#footnote-ref-5)
6. Директива 2010/47/ЕС на Комисията от 5 юли 2010 г. за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Общността търговски превозни средства, ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 33. [↑](#footnote-ref-6)
7. COM(2013) 303; COM(2014) 569 [↑](#footnote-ref-7)