



Брюксел, 28.2.2017 г.
COM(2017) 99 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

за прилагането от страна на държавите членки на 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

Период на докладване 2013—2014 г.

Съдържание

1.	ВЪВЕДЕНИЕ	3
2.	ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО	4
3.	ДАННИ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ	5
4.	СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА	6
5.	СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ	7
5.1.	Общ брой на проверените МПС и техния произход	7
5.2.	Спрени от движение МПС	8
5.3.	Видове неизправности и данни по държави членки	12
5.4.	Спрени от движение превозни средства по категория и по държава на регистрация	13

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) № 1072/2009¹);
- 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/ЕО²);
- 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/ЕО³).

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

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), ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72.

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).

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.

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/ЕС⁴, 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/ЕО⁵ 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 директива⁶, 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 автоvlak, 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 O3 и O4 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

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.

⁵ Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г.⁵ относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 141, 6.6.2009 г., стр. 12).

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.

може да бъде посочено, че принадлежи само към една категория превозни средства. Във връзка с това, теглещото превозно средство и ремаркетото трябва да се посочват поотделно. Като се има предвид, че теглещото превозно средство и ремаркетото 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 регистрацията 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 регистрацията 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 I 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 дялът 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 дялът 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, както е бил случаят в двата предходни периода (2011—2012 г. и 2009—2010 г.)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	Регистриран и в друга държава членка	Регистриран и 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 %

⁷COM(2013) 303; COM(2014) 569

Докладваща държава членка	Регистрирани в държавата членка	Регистриран и в друга държава членка	Регистриран и извън ЕС	Общо	Превозни средства от държавите членки (%)
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 О3 и О4

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 балансиран 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 спрени 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 спрени 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 подобрене 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 спрени 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 спрени 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 спрени от движение превозни средства са неизвестни за Комисията.

Делът на спрени 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 О3 и О4

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 О3 и О4

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, O2) 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 преминават 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.