



Брюксел, 23.3.2020 г.
COM(2020) 107 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно прилагането от 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 2017—2018 година

Съдържание

1.	ВЪВЕДЕНИЕ.....	2
2.	ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО.....	3
3.	ДАННИ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ	4
4.	СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА	6
5.	СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ	7
5.1.	Брой на проверките	7
5.2.	Произход на проверените превозни средства.....	8
5.3.	Брой на спрени от движение превозни средства	10
5.4.	Произход на спрени от движение превозни средства	11
5.5.	Спрени от движение превозни средства по категория и по държава членка на регистрация	14
5.6.	Видове неизправности, докладвани от държавите членки	15
6.	ВИДОВЕ САНКЦИИ.....	17
7.	ОБОБЩЕНИ ЗАКЛЮЧЕНИЯ	17
7.1	Проверки	18
7.2	Спрени от движение превозни средства.....	18
7.3	Неизправности	19

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. Те включват:

- правила относно достъпа до професията, които изискват превозвачите да разполагат с 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, които да се извършват в държавите членки на превозните средства, регистрирани на тяхната територия, с минимална честота, определена на европейско равнище (Директива 2009/40/ЕО²);
- крайпътни технически проверки — предметът 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).

Съгласно Директива 2000/30/ЕО търговските превозни средства, които се движат в държавите членки, подлежат на крайпътни технически проверки, т.е. проверки на техническата изправност, насочени към подобряване на пътната безопасност и опазване на околната среда. В член 6 от нея 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
- установените неизправности.

В Директива 2000/30/ЕО също така се изисква, след като бъдат събрани тези данни, Комисията да представя на Съвета доклад за прилагането на директивата въз основа на данните, получени от държавите членки, заедно с обобщение на получените резултати. Това е предметът на настоящия доклад. Директива 2000/30/ЕО предвижда и изискване Комисията да предава на Европейския парламент информация, получена от държавите членки съгласно член 6 от нея.

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).

В Директива 2000/30/ЕО са изброени девет различни области, попадащи в обхвата на крайпътните технически проверки. Допълнителни подробности са представени в раздел 4 по-долу. Ако по време на проверката се установи, че дадено търговско превозно средство представлява сериозен риск за пътниците или за другите участници в пътното движение, превозното средство може да бъде спряно от движение до отстраняване на откритите опасни неизправности. Освен това след извършване на проверка на превозно средство всички установени неизправности трябва да бъдат документирани в протокол за проверка, който да се представи на водача.

През 2014 г. Европейският парламент и Съветът преразгледаха правилата и процедурите за крайпътни технически проверки на търговски превозни средства. На 3 април 2014 г. беше приета Директива 2014/47/ЕС⁴ (наричана по-нататък „Директива 2014/47/ЕС“). Тя се прилага от 20 май 2018 г. насам. С Директива 2014/47/ЕС се въвеждат *inter alia* два типа проверки, т.е. първоначални и по-подробни проверки⁵, и изискването общият брой на първоначалните крайпътни проверки в ЕС през всяка календарна година да отговаря на поне 5 % от общия брой на тези превозни средства, които са регистрирани в държавите членки. За да бъде изпълнена тази цел, всяка държава членка трябва да полага усилия да извърши подходящ брой крайпътни проверки, пропорционален на общия брой на подобни превозни средства, които са регистрирани на нейна територия. Първото задължение за докладване, когато ще се проследи изпълнението на тази цел, трябва да бъде изпълнено до 31 март 2021 г съответно за периода 2019—2020 г.

2. ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО

Съгласно Директива 2009/40/ЕО 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 периода между последователните технически прегледи, необходима мярка за правоприлагане е да се извършват и крайпътни технически проверки като мярка за пътна безопасност.

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. Дейностите по проверка

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, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО, ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 134.

⁵ Първоначалните проверки включват проверка на документацията и визуална оценка на техническото състояние на превозното средство; от друга страна, по-подробните проверки (следващи, ако е необходимо, първоначалните проверки) трябва да се извършват с помощта на подвижна станция за проверка, в предназначено за крайпътна проверка съоръжение или в контролно-технически пункт.

също така трябва да се извършват по такъв начин, че да се сведат до минимум разходите и забавянето за водачи и ползватели.

Следва да се прилага целенасочен 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 лошо техническо обслужване⁶.

Крайпътните проверки обикновено се извършват, като се използва поетапен подход. Първо се извършва визуална оценка на състоянието на техническо обслужване на превозното средство в спряло положение, придружена с проверка на документите за извършени наскоро крайпътна техническа проверка (ако е приложимо) и преглед за проверка на техническата исправност. На място или в разположен в близост контролно-технически пункт може да бъде извършена подробна проверка за неизправности въз основа на списъка с елементи, посочен в Директива 2000/30/ЕО. В случай на подробна проверка резултатите трябва да бъдат документирани в протокол за крайпътна техническа проверка, изготвен по модела, определен в директивата. Тези данни са в основата на информацията, която държавите членки са длъжни да съобщават на Европейската комисия.

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. В допълнение, чуждестранните превозни средства със сериозни неизправности трябва да бъдат докладвани на държавата членка на регистрацията с оглед предприемане на подходящи последващи мерки.

Директива 2000/30/ЕО с измененията ѝ⁷, която се прилага до 19 май 2018 г., определя редица условия за крайпътни технически проверки на търговски превозни средства, които се движат на територията на ЕС. С Директива 2010/47/ЕС считано от 1 януари 2012 г. бяха изменени категориите превозни средства и списъкът на подлежащите на проверка елементи от приложение I към директивата.

Преди изменението превозните средства в протокола за крайпътна техническа проверка (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 (категории 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 едно от измененията на Директива 2010/47/ЕС обаче беше въведен различен начин на групиране на превозните средства, като се използва обозначението им за категория

⁶ С Директива 2014/47/ЕС беше въведена задължителна система за оценка на риска във всички държави членки от 20 май 2019 г. Лошите резултати от крайпътните проверки във връзка с броя и сериозността на неизправностите, установени както при проверките на техническата исправност, така и при проверките на сигурността на товара, ще доведат до това ползвателите да получават оценка за по-висока степен на риск. След това компетентните органи на държавите членки ще използват тази информация, за да проверяват ползвателите с висока степен на риск по-често.

⁷ Директива 2010/47/ЕС на Комисията от 5 юли 2010 г. за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 2000/30/ЕО, ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 33.

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 ремаркетото трябва да се посочват поотделно. Като се има предвид, че теглещото превозно средство и ремаркетото могат да бъдат регистрирани в различни държави членки, тези преразгледани класификации предоставят по-точна информация, като същевременно подобряват положението на държавите членки в ситуации, в които е необходимо да се уведоми друга държава членка, ако са установени сериозни неизправности на превозно средство, регистрирано в тази държава членка.

3. ДАННИ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Това е седмият поред доклад относно начина, по който Директива 2000/30/ЕО се прилага в държавите членки, и обхваща календарните години 2017—2018. Следва да се отбележи, че Директива 2000/30/ЕО беше отменена с Директива 2014/47/ЕС на 20 май 2018 г., но първият доклад въз основа на Директива 2014/47/ЕС ще обхваща само годините 2019—2020. Ето защо, поради липсата на установени в Директива 2014/47/ЕС преходни мерки, държавите членки бяха насърчени да представят своите доклади съгласно изискванията на Директива 2000/30/ЕО също и за периода от 20 май 2018 г. до 31 декември 2018 г., за да се постигне целта на Директива 2000/30/ЕО и Директива 2014/47/ЕС, която не се е променила, въпреки че извършваните проверки и събираните данни вече се основават на Директива 2014/47/ЕС. Този правен вакуум предизвика значителни практически проблеми за държавите членки и в някои случаи доведе до неправилни доклади, поради което заключенията следва да се правят предпазливо. Крайният срок за държавите членки да представят своите данни на Комисията за този период на докладване беше 31 март 2019 г.

С цел да се улесни изпълнението на задължението за докладване и в съответствие с предходната практика, в средата на февруари 2019 г. Комисията изпрати до държавите членки уведомително писмо. Това писмо бе придружено от предварително изготвен образец (разработен съвместно от Комисията и експерти от държавите членки) и държавите членки бяха насърчени да го използват за подаване на справките с данните по електронен път, т.е. да се опрости задачата по обработване на данните, след като цялата информация бъде получена. След това, през март 2019 г. беше разпратено съобщение за напомняне, с което на държавите членки да се обърне внимание, че крайният срок за подаване на техните справки с данни бързо приближава. Трето напомняне беше изпратено през май 2019 г. на онези държави членки, които не бяха представили своите доклади до крайния срок. Последваха размени на конкретна кореспонденция между Комисията и определени държави членки. Всички държави членки използваха предварително изготвения образец, за да представят своите данни по електронен път — действие, което беше приветствано, тъй като така бе опростена задачата за съпоставяне на данните.

Не всички държави членки обаче спазиха срока за представяне на своите данни. Естония, Гърция, Кипър, Латвия, Литва, Нидерландия, Австрия, Полша, Португалия и Швеция предадоха своевременно данните си преди крайния срок — 31 март 2019 г. Някои други държави членки незначително закъсняха (а именно България, Дания, Германия, Ирландия, Люксембург, Словения и Обединеното кралство), докато други (а именно Малта, Унгария, Франция, Испания и Финландия) не представиха своите данни

до септември 2019 г. През този период не бяха образувани производства за установяване на нарушение срещу държава членка, която не е съобщила данните си на Комисията.

Седемнадесет държави членки, а именно Австрия, България, Чехия, Дания, Естония, Финландия, Германия, Унгария, Ирландия, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерландия, Полша, Румъния, Словения и Швеция представиха данни за превозни средства, които са регистрирани извън ЕС, класифицирани според държавата на регистрация. Белгия, Италия и Обединеното кралство представиха данни за всички проверки на превозните средства, регистрирани извън ЕС, без да посочват за кои държави членки се отнасят. Словакия не представи подробни статистически данни за превозните средства от държави извън ЕС в използваем формат, така че тези данни трябваше да бъдат пренебрегнати.

Франция, Испания и Гърция не посочиха никаква информация за трети държави и за Хърватия; Гърция обаче потвърди, че не е извършвала проверки на превозни средства от тези географски области. Кипър не представи никаква информация за други държави членки, като потвърди, че са извършвани проверки само на превозни средства, регистрирани на територията на Кипър. Малта също не представи никакви данни от трети държави, като потвърди, че такива проверки не са извършвани. Освен това Малта и Австрия представиха информация и за категориите T5 — задължение, попадащо в обхвата на Директива 2014/47/ЕС.

И накрая, дванадесет държави членки, а именно Австрия, България, Чехия, Дания, Франция, Малта, Нидерландия, Португалия, Румъния, Словения, Словакия и Обединеното кралство, представиха допълнителна информация във връзка с кодовете на неизправности в рамките на проверяваните елементи (например 1. Спирачно оборудване; 1.1.8. Съединения за спирачки на ремаркета). Тези подробни данни бяха въведени с Директива 2010/47/ЕС, с която считано от 1 януари 2012 г. бе изменено приложение I към Директива 2000/30/ЕО, не е задължително обаче да се предоставят данни с такава допълнителна степен на детайлност.

След първия анализ на националните доклади Комисията се свърза с няколко държави членки, за да разбере потенциалните причини за явната разлика в резултатите или промените в сравнение с предходния период. Според обясненията, предоставени от държавите членки, съществуват редица обстоятелства, които са оказали отрицателно въздействие върху броя и качеството на крайпътните технически проверки. Такива обстоятелства са, наред с другото, събирането на данни въз основа на Директива 2014/47/ЕС, реорганизацията или децентрализацията на компетентностите и финансовите ограничения, водещи до недостиг на персонал, ограничен брой проверки и ограничен достъп до оборудване. Обменът на информация с държавите членки също така разкри, че съществуват значителни разлики по отношение на разбирането, изпълнението на събирането на данни и докладването, които също може да допринасят за разликите. Тези разлики може да намалееят от 20 май 2018 г. нататък, като се има предвид, че с Директива 2014/47/ЕС ще се въведе по-голямо хармонизиране на методите за изпитване, оценката на неизправностите, използването на оборудване за изпитване и изискванията за докладване. Първият доклад, изготвен въз основа на Директива 2014/47/ЕС, ще обхване периода 2019—2020 г., а държавите членки ще трябва да представят своите национални доклади до 31 март 2021 г.

4. СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

На Комисията трябва да бъдат предадени най-малко данните, свързани с подлежащите на проверка области, описани подробно в точка 10 от представения в приложение I към Директива 2000/30/ЕО образец на протокол. Тези области са:

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

За да се улесни регистрирането на неизправностите, установени от проверяващите, протоколът за проверката следва да съдържа на обратната си страна пълен списък на подлежащите на проверка елементи. От проверяващите се изисква да отбележат в протокола (като използват предварително определените кодове) всички области, в които са установили неизправности, и след като приключат своята проверка, да предоставят копие от този протокол на водача на превозното средство.

Ако проверяващият счете, че установените неизправности може да представляват такъв риск за безопасността, по отношение по-специално на спирачките, че да са необходими допълнителни проверки, той/тя може да насочи превозното средство към предназначено за проверка на техническата изправност съоръжение за по-подробен преглед.

В допълнение, ако по време на проверката се установи, че дадено търговско превозно средство представлява сериозен риск за пътниците или за другите участници в пътното движение, превозното средство може да бъде спряно от движение до отстраняване на установените опасни неизправности.

5. СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ

5.1. Брой на проверките

В сравнение с периода на докладване 2015—2016 г., през периода на докладване 2017—2018 г. са били проверени **1 048 863 по-малко превозни средства**, което представлява **намаление с 20,9 %**.

Следва да се отбележи, че през периода 2015—2016 г. вече са били извършени с **534 473 проверки по-малко**, отколкото през периода 2013—2014 г. Докато през периода 2011—2012 г. са били проверени **6 016 947** превозни средства, през периода 2017—2018 г. са били проверени едва **3 980 900** превозни средства, **което означава, че от 2011 г. до 2018 г. броят на извършените проверки е намалял с 1/3**. Ако намаляването на броя на проверките е придружено от по-високи дялове на спрените от движение превозни средства, което е признак за усъвършенствана система за насочване, намаляването на броя на проверките не би било тревожно, но както показват цифрите, това невинаги е така.

Таблица 1: Брой на проверките — сравнение между периода 2015—2016 г. и периода 2017—2018 г.

Докладваща държава членка	Превозни средства, проверени през периода 2015—2016 г.	Превозни средства, проверени през периода 2017—2018 г.	Разлики между периода 2015—2016 г. и периода 2017—2018 г.	Разлика в % между периода 2015—2016 г. и периода 2017—2018 г.
Австрия	42 438	39 754	-2 684	-6,3 %
Белгия	9 693	11 282	1 589	16,4 %
България	250 516	153 748	-96 768	-38,6 %
Хърватия	39 204	22 169	-17 035	-43,5 %
Кипър	6 214	5 984	-230	-3,7 %
Чехия	88 389	96 261	7 872	8,9 %
Дания	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Естония	2 768	2 281	-487	-17,6 %
Финландия	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Франция	996 892	612 476	-384 416	-38,6 %
Германия	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0 %
Гърция	5 395	360	-5 035	-93,3 %
Унгария	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Ирландия	29 840	27 501	-2 339	-4,5 %
Италия	5 514	5 446	-68	-1,2 %
Латвия	8 652	8 804	152	1,8 %
Литва	70 586	50 238	-20 348	-28,8 %
Люксембург	398	2 107	1 709	429,4 %
Малта	6 943	6 305	3 172	-9,2 %
Нидерландия	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Полша	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Португалия	1 522	962	-560	-36,8 %
Румъния	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Словакия	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Словения	4 945	5 402	457	9,2 %

Испания	654 392	345 620	-308 772	-47,2 %
Швеция	45 417	44 711	-706	-1,6 %
Обединено кралство	265 535	260 026	-5 509	-2,1 %
Общо	5 029 763	3 980 900	-1 048 863	-20,9 %

Шестнадесет държави членки са извършили по-малко проверки през периода 2017—2018 г. в сравнение с периода 2015—2016 г.

Процентът на намаленията варира от 1,2 % за Италия до 93,3 % за Гърция. Други държави членки, които отчитат значителни намаления, са Испания (47,2 %), Хърватия (43,5 %), България (38,6 %), Франция (38,6 %) и Португалия (36,8 %). По отношение на причините за намаленията, освен Швеция, която поясни, че е приложила основан на риска подход съгласно Директива 2014/47/ЕС, държавите членки обясниха, че те са комбинираният резултат от намалени ресурси, реорганизация, промени в националното законодателство и прилагане на правилата.

От друга страна, дванадесет държави членки отчитат увеличение на броя на проверките, извършени през периода 2017—2018 г. Процентът на увеличенията варира от 1,8 % за Латвия до 48,6 % за Румъния, 63,8 % за Нидерландия и 429,4 % за Люксембург.

5.2. Произход на проверените превозни средства

В таблица 2 по-долу е представен общ преглед на произхода на превозните средства, проверени от държавите членки. Както беше посочено по-горе, само Кипър не е представил данни относно проверките на превозни средства с произход от други държави, т.е. регистрирани или в друга държава членка, или извън ЕС. Двадесет и седем държави членки са докладвали данни за извършени проверки на превозни средства, регистрирани в друга държава членка, а двадесет държави членки са извършили проверки и на превозни средства, движещи се на тяхна територия, но регистрирани извън ЕС.

Някои основни моменти от данните, показани в таблица 2, на които следва да се обърне внимание, са например че 57,7 % от извършените през периода 2017—2018 г. проверки са на превозни средства, регистрирани в държавата членка, в която е извършена проверката, 34,1 % са на превозни средства, регистрирани в друга държава членка, и само 8,2 % са на превозни средства, регистрирани извън ЕС.

Едва 14,4 % от проверките, извършени в Люксембург, са на превозни средства, регистрирани там, докато 80,1 % от проверките в Люксембург засягат превозни средства в друга държава членка. От друга страна, 49,4 % и 63,4 % от превозните средства, проверени съответно от полските и от българските органи, са регистрирани в тези държави членки, докато те са извършили по-голям процент проверки на превозни средства, регистрирани извън ЕС, отколкото на превозни средства от други държави членки. Обосновката за тези статистически данни вероятно е свързана с географското местоположение на тези държави членки с голям транзитен трафик.

Таблица 2: Произход на проверените превозни средства

Докладваща държава членка (ДЧ)	Регистриран и в държавата членка	Регистриран и в друга държава членка	Регистриран и извън ЕС	Общо	Превозни средства от ДЧ (%)
Австрия	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Белгия	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
България	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Хърватия	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Кипър	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Чехия	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Дания	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Естония	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Финландия	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Франция	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Германия	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Гърция	204	156	0	360	56,7 %
Унгария	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Ирландия	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Италия	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Латвия	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Литва	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Люксембург	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Малта	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Нидерландия	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Полша	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Португалия	935	27	0	962	97,2 %
Румъния	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Словакия	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Словения	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Испания	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Швеция	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Обединено кралство	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Общо	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Швейцария	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Общо	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3. Брой на спрени от движение превозни средства

В сравнение с периода на докладване 2015—2016 г., през периода на докладване 2017—2018 г. бяха спрени от движение с 99 617 **по-малко превозни средства**, което представлява **намаление с 24,7 %**. В таблица 3 по-долу е представена разбивка за всяка държава членка. Като се има предвид, че за същия период броят на проверените превозни средства също е намалял с 20,9 % в сравнение с периода 2015—2016 г., това може да е признак за липса на подобрение в метода за по-добро насочване.

Таблица 3: Спрени от движение превозни средства — сравнение между периода 2015—2016 г. и периода 2017—2018 г.

Докладваща държава членка (ДЧ)	Спрени от движение превозни средства през периода 2015—2016 г.	Спрени от движение превозни средства през периода 2017—2018 г.	Разлики между периода 2015—2016 г. и периода 2017—2018 г.	Разлика в % между периода 2015—2016 г. и периода 2017—2018 г.
Австрия	24 194	25 180	986	4,1 %
Белгия	691	1 015	324	46,9 %
България	1 646	1 720	74	4,5 %
Хърватия	2 548	1 675	-873	-34,3 %
Кипър	1 232	1 012	-220	-17,9 %
Чехия	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Дания	1 192	1 292	100	8,4 %
Естония	2 636	2 067	-569	-21,6 %
Финландия	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Франция	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Германия	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Гърция	71	12	-59	-83,1 %
Унгария	8 388	8 830	442	5,3 %
Ирландия	1 909	1 420	930	189,8 %
Италия	2 923	2 864	-59	-2,0 %
Латвия	61	833	772	1 265,6 %
Литва	311	1 371	1 060	340,8 %
Люксембург	12	34	22	183,3 %
Малта	3 674	3 172	-502	-13,7 %
Нидерландия	172	1 004	832	483,7 %
Полша	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
Португалия	776	8	-768	-99,0 %
Румъния	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Словакия	5 955	4 575	-1 380	-23,2 %

Словения	109	154	45	41,3 %
Испания	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Швеция	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
Обединено кралство	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
Общо	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %

Четиринадесет държави членки са отчетели увеличение на броя на спрените от движение превозни средства през периода на докладване 2017—2018 г. в сравнение с периода на докладване 2015—2016 г. Процентът на увеличение варира от 4,1 % за Австрия до приблизително 3203 % за Финландия, вероятно поради подход, основан в по-голяма степен на риска. Други държави членки, отчетели значителни увеличения, са Чехия (1932,0 %), Латвия (1265,6 %), Нидерландия (483,7 %) и Литва (340,8 %).

Ако тези увеличения се съпоставят със съответната промяна в броя на проверките за конкретните държави членки (с изключение на Литва, която отбелязва спад с 28,8 %), става видно, че Финландия, Чехия, Латвия и Нидерландия са отчетели увеличение на броя на проверките съответно с 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % и 63,8 %. Поради това от тези данни е видно, че Литва трябва най-малкото да е променила своята политика за проверки въз основа на подход, основан на риска, който да доведе до увеличен брой на наложените спирания от движение.

От друга страна, четиринадесет държави членки отбелязват спад в броя на отчетените спрени от движение превозни средства — от намаление с 1,7 % за Германия до намаление с 99,0 % за Португалия, която за текущия период на докладване е отчетела само 8 спрени от движение превозни средства, в сравнение със 776 за периода на докладване 2015—2016 г.

5.4. Произход на спрените от движение превозни средства

В таблица 4 са обобщени данните, предоставени от държавите членки, и се посочва, че делът на спрените от движение местни превозни средства варира от 0,9 % в Португалия, 1,1 % в България, 1,3 % в Германия и 2,3 % в Словения до над 50 % в Австрия, Естония, Италия и Малта. Делът на спрените от движение превозни средства от ЕС (с изключение на тези от докладващата държава членка) варира от 1,4 % в Люксембург, 1,8 % в България, 2,1 % в Полша до над 50 % в Австрия и Естония. Следва да се отбележи, че делът на спрените от движение местни превозни средства в Естония е над 90 %, като причината за това е методологията за събиране на данни, докато общият дял на спрените от движение местни превозни средства във всички държави членки е 8,1 %, което представлява слабо увеличение спрямо цифрата от 7,9 % за периода на докладване 2015—2016 г.

При разглеждането на разликите между дела на спрените от движение местни превозни средства и дела на спрените превозни средства, регистрирани в друга държава членка, шест държави членки, а именно Австрия, Белгия, Германия, Люксембург, Обединеното кралство и Франция представиха данни, които предполагат, че превозните средства, регистрирани в друга държава членка, отговарят на по-високи стандарти за техническа изправност, тъй като са докладвани повече спрени от движение превозни средства.

Държавите членки, в които се наблюдава разлика в дела на спрените от движение местни превозни средства, по-голяма от 10 %, са Дания (13,7 %), Естония (23,9 %), Италия (39,2 %), Малта (36,2 %) и Испания (13 %). От друга страна, единствената държава членка, в която се наблюдава разлика от около 10 % в дела на спрените от движение превозни средства, регистрирани в друга държава членка, е Обединеното кралство (9,2 %).

Средният дял на спрените от движение превозни средства от ЕС (с изключение на местните превозни средства) в 28-те държави членки е 7,6 %, което представлява намаление спрямо цифрата от 9 %, посочена за периода на докладване 2015—2016 г.

Кипър не е извършил никакви проверки на превозни средства от други държави от ЕС, което вероятно се дължи на географското му положение в Съюза. Португалия също не е съобщила данни за превозни средства от държави извън ЕС, така че делът на спрените от движение превозни средства от 7,6 % може да бъде диференциран, тъй като не включва данни от една държава членка.

Таблица 4: Разбивка на спрените от движение превозни средства — местни спрямо регистрирани в друга ДЧ

Докладваща държава членка	Спрени от движение местни превозни средства			Спрени от движение превозни средства от друга ДЧ (с изключение на тези от докладващата ДЧ)		
	Брой на проверените местни превозни средства	Брой на спрените от движение местни превозни средства	Дял на спрените от движение местни превозни средства (%)	Брой на проверените превозни средства, регистрирани в ЕС	Брой на спрените от движение превозни средства, регистрирани в ЕС	Дял на спрените от движение превозни средства, регистрирани в ЕС (%)
Австрия	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Белгия	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
България	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Хърватия	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Кипър	5 984	1 012	16,9 %	0	0	Няма налични данни
Чехия	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Дания	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Естония	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Финландия	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Франция	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Германия	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Гърция	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Унгария	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Ирландия	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Италия	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %

Латвия	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Литва	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Люксембург	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Малта	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Нидерландия	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Полша	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Португалия	935	8	0,9 %	27	0	Няма налични данни
Румъния	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Словакия	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Словения	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Испания	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Швеция	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Обединено кралство	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Общо	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %
Швейцария	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Общо	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Както беше посочено по-горе, двадесет държави членки са представили и данни във връзка с проверките, които са били извършени на превозни средства, регистрирани в държави извън ЕС. Повече подробности са включени в таблица 5 по-долу. Извършени са проверки на 327 273 превозни средства от държави извън ЕС, в резултат на които са наложени 16 813 спирания от движение, т.е. дял на спрението от движение превозни средства от 5,1 % в сравнение с дял от 8,1 % за местните превозни средства и 7,6 % за превозните средства от ЕС (с изключение на местните). Делът на спрението от движение превозни средства от държави извън ЕС спрямо този на превозните средства от ЕС се е увеличил с повече от 10 % в Австрия (10,7 %), Естония (23,1 %) и Финландия (15,1 %), докато в Италия се наблюдава спад от 12,1 %.

Представените от държавите членки данни относно броя на проверките, извършени на превозни средства, регистрирани в държави извън ЕС, са все още недостатъчни, за да се направят съществени заключения относно състоянието на тяхната техническа изправност. Все пак 9 държави членки са представили данни за превозни средства извън ЕС в сравнение с периода на докладване 2015—2016 г.

Таблица 5: Разбивка на спрението от движение превозни средства — превозни средства от държави извън ЕС

Докладваща държава членка	Спрени от движение превозни средства (превозни средства, регистрирани извън ЕС)		
	Брой на проверените превозните	Брой на спрението от движение	Дял на спрението от движение превозни

	средства от държави извън ЕС	превозни средства от държави извън ЕС	средства от държави извън ЕС (%)
Австрия	1 688	1 256	74,4 %
Белгия	339	29	8,6 %
България	41 497	346	0,8 %
Хърватия	0	0	Няма налични данни
Кипър	0	0	Няма налични данни
Чехия	2 863	132	4,6 %
Дания	49	11	22,4 %
Естония	271	248	91,5 %
Финландия	2 550	1 269	49,8 %
Франция	0	0	Няма налични данни
Германия	36 573	1 202	3,3 %
Гърция	0	0	Няма налични данни
Унгария	2 642	45	1,7 %
Ирландия	9	1	11,1 %
Италия	12	1	8,3 %
Латвия	405	62	15,3 %
Литва	6 020	93	1,5 %
Люксембург	78	0	0 %
Малта	0	0	Няма налични данни
Нидерландия	180	37	20,6 %
Полша	225 207	10 051	4,5 %
Португалия	0	0	Няма налични данни
Румъния	336	47	14,0 %
Словакия	0	0	Няма налични данни
Словения	103	7	6,8 %
Испания	0	0	Няма налични данни
Швеция	326	15	4,6 %
Обединено кралство	6 125	1 961	31,6 %
Общо	327 273	16 813	5,1 %
Швейцария	3 935	530	13,5 %
Общо	331 208	17 343	5,2 %

5.5. Спирени от движение превозни средства по категория и по държава членка на регистрацията

В приложение 1 е представен общ преглед на дела на спрените от движение превозни средства по държава членка на регистрацията. Средният дял на спрените от движение превозни средства във всички държави членки е 7,9 %, като най-често са били спирани от движение превозни средства от категория N2 (превозни средства с максимална маса над 3,5 тона), т.е. делът на спрените от движение превозни средства от тази категория е 11,4 %.

При превозните средства от неуточнената категория „Други“ се наблюдава дял на спрените от движение превозни средства от 9,4 %. Тази категория обаче вероятно включва много типове превозни средства, т.е. селскостопански превозни средства (категория T), леки ремаркета (категории O1 и O2) и лекотоварни микробуси (категория N1) и тяхната проверка се извършва въз основа на национални законодателни мерки.

От 20 май 2018 г. обаче с Директива 2014/47/ЕС проверката на високоскоростни трактори (чиято скорост може да надвишава 40 km/h) стана задължителна в случаите, когато те се използват главно по пътища, отворени за обществено ползване, за целите на търговски превоз на товари.

Данните от анализите показват, че превозните средства от Австрия и Малта са били спирани от движение по-често, като делът на спрените от движение превозни средства при тях е съответно 37,5 % и 31,9 %. От друга страна, превозните средства от Германия и Люксембург са били спирани от движение най-рядко, като делът на спрените от движение превозни средства при тях е съответно 1,7 % и 2,6 %.

Разликите в тези дялове на спрените от движение превозни средства могат да се обяснят чрез прилагането на различни методи за подбор и проверка и категоризацията на неизправностите в държавите членки.

Германия, Обединеното кралство, Франция и Швеция са извършили проверки на тяхна територия съответно на 94,1 %, 93,4 %, 93 % и 85,8 % от всички превозни средства с техни национални регистрационни номера. В Австрия, България, Финландия, Хърватия, Ирландия, Малта, Полша, Испания и Кипър се наблюдава цифра от над 50 %. Както се очакваше, това показва, че в повечето случаи проверките на превозните средства се извършват при пътувания на територията на собствената държава.

Съществуват обаче няколко изключения. Така например, от всички проверени превозни средства, на които са извършили проверки националните органи в Естония, Италия, Люксембург, Португалия, Румъния и Гърция, по-малко от 10 % са регистрирани в съответните държави членки.

Освен това в приложение 2 са представени подробности за спрените от движение превозни средства по категория превозно средство по държава членка, в която е извършена проверката. Най-големи дялове на спрените от движение превозни средства се наблюдават в Естония (90,6 %), Австрия (63,3 %), Италия (52,6 %) и Малта (50,3 %), докато по-малки дялове на спрените от движение превозни средства се наблюдават в Португалия (0,8 %), България (1,1 %), Люксембург (1,6 %) и Германия (2,2 %). Средният дял на спрените от движение превозни средства за всички държави — членки

на ЕС, е 7,6 % — цифра, която се запазва приблизително еднаква спрямо периода на докладване 2015—2016 г. Както се очакваше, извършващите проверки държави членки, които имат по-голям дял на спрените от движение превозни средства, са и държавите членки, които имат най-голям дял на спрените от движение превозни средства, регистрирани на тяхна територия (таблица 4).

5.6. Видове неизправности, докладвани от държавите членки

В приложение 3 са показани процентните дялове на неизправностите на превозните средства в деветте подлежащи на проверка области, установени при проверките, извършени от държавите членки през периода на докладване 2017—2018 г.

През периода на докладване най-често срещаните неизправности, установени по време на проверките, се отнасят до техническата изправност:

- на осветителното оборудване и електрическите системи (26,4 % от всички регистрирани неизправности);
- на осите, колелата, гумите, окачването (16,5 % от всички регистрирани неизправности);
- на спирачното оборудване (15,1 % от всички регистрирани неизправности) и
- на шасито и приставките на шасито (12,3 %).

В рамките на деветте области, подлежащи на проверка, държавите членки докладваха за значителни разлики в честотата на установяване на неизправности. В Испания например неизправностите в подлежащата на проверка област „друго оборудване, включително тахограф и устройство за ограничаване на скоростта“ представляват 64,9 % от всички докладвани неизправности през периода на докладване, докато в Обединеното кралство неизправностите в тази област представляват едва 0,8 % от всички неизправности, установени в посочената държава. И тук причините за това най-вероятно са различните методи за изпитване, които държавите членки прилагат; евентуално съчетани с национална политика за поставяне на по-голям акцент върху определена подлежаща на проверка област по време на проверката. Трябва обаче да се признае, че от 20 май 2018 г. с Директива 2014/47/ЕС се въвежда по-голямо хармонизиране на методите за изпитване, оценката на неизправностите и използването на оборудване за изпитване.

Ако сравним цифрите с тези от предходния период, ще установим, че най-значителните намаления се отнасят до подлежащата на проверка област „оси, колела, гуми и окачване“ — от 21,8 % през предходния период на докладване на 16,5 % през текущия период на докладване, както и до подлежащата на проверка област „друго оборудване, включително тахограф и устройство за ограничаване на скоростта“ — от 15,5 % през предходния период на докладване на 11,5 % през текущия период на докладване. Неизправностите, отнасящи се до областта „осветително оборудване и електрическа система“, все още обаче са най-често срещани. При тях се наблюдава увеличение до 26,4 % (с 3,4 % спрямо 23 % през предходния период на докладване). По отношение на другите подлежащи на проверка области величината на промените спрямо предходния

период на докладване не е толкова голяма, че да породи някакво силно безпокойство; нито пък е индикация за значителни промени в политиките, които държавите членки прилагат.

В четири от деветте подлежащи на проверка области, а именно „идентификация“, „видимост“, „осветително оборудване и електрическа система“ и „друго оборудване, включително тахограф и устройство за ограничаване на скоростта“, процентите намаляват в сравнение с предходния период на докладване. Делът за „кормилно управление“ остава същият — 2,3 %. Всъщност във всички тези области, в които се наблюдава леко увеличение спрямо предходния период на докладване, а именно „спирачно оборудване“, „осветително оборудване и електрическа система“, „шаси и приставки на шасито“ и „вредно въздействие, включително емисии и разлив на гориво и/или масло“, увеличението е било по-малко от 5 %.

Също така най-много неизправности са установени в областта „осветително оборудване и електрическа система“, тъй като тя е с най-голям дял в дванадесет държави членки, докато в повечето държави членки неизправностите в областите „идентификация“, „кормилно управление“ и „вредно въздействие, включително емисии и разлив на гориво и/или масло“ обикновено са по-малко от 10 %, с изключение на Франция, където процентът на последната посочена категория достига 25 %, което най-вероятно предполага по-строг подход по отношение на екологичните характеристики на превозното средство. При неизправностите във връзка с „вредно въздействие, включително емисии и изтичания“, които освен че пораждаат риск за безопасността на движението по пътищата, оказват и въздействие върху околната среда, след спад от 0,8 % (от 4,1 % на 3,3 %) през предходния период се наблюдава увеличение от 3 % (от 3,3 % на 6,3 %).

И накрая, както беше посочено в таблица 2, двадесет държави членки са извършили проверки на превозни средства, регистрирани извън ЕС. Въпреки това, тъй като общият брой на тези проверки се равнява на едва около 8 % от общия брой на проверките, извършени през периода на докладване, не е възможно да се направят категорични заключения относно състоянието им на техническа изправност.

Независимо от това, от съображения за пълнота, в приложение 4 към настоящия доклад се съдържат допълнителни подробности — в него е представен обзор на броя на превозните средства, проверени от държавите членки, групирани по държава на регистрация, и на дела на спрението от движение превозни средства.

6. ВИДОВЕ САНКЦИИ

В Директива 2000/30/ЕО не е предвиден режим на санкции за никое от констатираните нарушения. Вместо това държавите членки трябва да определят санкциите без да прилагат дискриминация на основата на националността на водача или държавата на регистрация или пускане в експлоатация на превозното средство.

Както беше посочено по-горе, с Директива 2000/30/ЕО органът или проверяващият, който извършва проверката, се упълномощава да спре от движение дадено превозно средство до отстраняване на установените опасни неизправности, ако се установи, че въпросното търговско превозно средство представлява сериозен риск за пътниците или за другите участници в пътното движение.

Също така опасните 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 опасната 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 допълнителен технически преглед. На държавата членка на регистрацията обаче е предоставено правото да извърши всяко действие, което счита за необходимо, като не се изисква то да бъде докладвано.

На практика финансовото отражение върху ползвателя, свързано с притежаването на опасно неизправно превозно средство, което е спряно от движение, не се изразява само в потенциалната глоба, налагана от органите на държавата членка, която извършва проверката. Възможно е да има допълнителни разходи, като например разходи за теглене на превозното средство до съоръжение за проверка с цел „по-подробна“ проверка, съчетани с разходи за самата проверка и разходи, свързани с евентуален ремонт, необходим за отстраняване на неизправностите. Освен това има и непреки разходи за ползвателя при потенциално неспазване на графика.

И накрая, съгласно Директива 2014/47/ЕС от 20 май 2019 г. информацията относно броя и сериозността на неизправностите ще трябва да се въвежда в системата за оценка на риска, установена съгласно Директива 2006/22/ЕО⁸. Превозните средства на предприятия, оценени като високорискови, може по-често да бъдат избирани за крайпътни проверки.

7. ОБОБЩЕНИ ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Както беше отбелязано в глава 3 от настоящия доклад, поради установените разлики в метода за проверка, събирането на данни и докладването, въз основа на настоящия доклад не следва да се правят категорични заключения и резултатите следва да се разглеждат предпазливо. Като се има предвид това, основните констатации от събраните данни за периода на докладване 2017—2018 г. са следните:

7.1 Проверки

В сравнение с периода на докладване 2015—2016 г. през периода на докладване 2017—2018 г. бяха проверени **1 048 863 по-малко превозни средства**, което представлява **намаление с 20,9 %**. Според обясненията, представени от държавите членки, това е комбинираният резултат от намалени ресурси, реорганизация, промени в националното законодателство и прилагане на правилата.

Във всеки случай шестнадесет държави членки са извършили по-малко проверки, като процентното намаление варира от 1,2 % за Италия до намаление

⁸ 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 88/559/ЕИО на Съвета, ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

от 93,3 % за Гърция. От друга страна, дванадесет държави членки са регистрирали увеличение на броя на извършените проверки, като процентното увеличение варира от 1,8 % за Латвия до 429,4 % за Люксембург.

57,7 % от извършените през периода на докладване проверки са на превозни средства, регистрирани в държавата членка, в която е извършена проверката, 34,1 % са на превозни средства, регистрирани в друга държава членка, и 8,2 % са на превозни средства, регистрирани извън ЕС.

Делът на местните превозни средства спрямо общия брой на проверените превозни средства също варира значително. В Австрия, Белгия, Франция, Люксембург и в незначителна степен в Полша, където делът на проверките на местни превозни средства е под 50 %, следва да се положат усилия, за да се гарантира по-балансирано съотношение на проверките, което се доближава повече до това в други държави членки със значителен транзитен трафик.

7.2 Спрени от движение превозни средства

В сравнение с предходния период бяха спрени от движение 99 617 броя **по-малко превозни средства**, което представлява **намаление с 24,7 %**.

Четиринадесет държави членки са регистрирали увеличение на броя на наложените спирания от движение, като той се е увеличил от 4,1 % в случая на Австрия до 3203 % в случая на Финландия. От друга страна, четиринадесет държави членки са регистрирали спад в броя на наложените спирания от движение, като този дял варира от 1,7 % за Германия до намаление от 99 % за Португалия. С изключение на Кипър, Франция и Словакия, броят на спиранията от движение като цяло се е увеличил или е намалял съобразно с броя на проверките, което предполага промяна в политиката, прилагана в тези държави членки.

Що се отнася до произхода на спрените от движение превозни средства, общият дял на спрените от движение местни превозни средства е 8,1 %; той е 7,6 % за превозни средства от ЕС (с изключение на местните) и 5,1 % за превозни средства, регистрирани извън ЕС. Това показва, че като цяло стандартите се прилагат еднакво за превозни средства от ЕС, независимо от държавата на произход на превозното средство. Вероятно причината, поради която делът на спрените от движение превозни средства от държави извън ЕС е по-нисък, се дължи на факта, че за пътуванията в рамките на ЕС ползвателите избират да изпратят най-новите си и най-добре поддържани превозни средства. По-малкият дял на спрените от движение превозни средства показва, че използването на целенасочен подход не е разпространено, но се очаква това да се промени с прилагането на Директива 2014/47/ЕС, която изисква държавите членки да регулират своите системи за проверка.

И накрая, средният дял за всички държави членки на спрените от движение превозни средства, регистрирани в ЕС, е 7,9 %. Категория N2 (или тежкотоварни автомобили) е типът превозно средство, който е най-често спиран от движение, т.е. делът на спиранията от движение е 11,4 %. Регистрираните в

Швеция и Малта превозни средства са по-често спирани от движение, като дяловете на спрените от движение превозни средства са съответно 37,5 % и 31,9 %. От друга страна, превозните средства от Германия и Люксембург са били спирани от движение най-рядко, като делът на спрените от движение превозни средства е съответно 1,7 % и 2,6 %. Причините за разликите в тези дялове на спиранията от движение не са известни на Комисията, поради което се предполага, че те трябва да се дължат на прилагането на различни методи за проверка и на категоризацията на неизправностите в държавите членки.

7.3 Неизправности

Двата най-често срещани вида неизправности, установени по време на проверките, които са извършени през периода на докладване, са свързани с подлежащите на проверка области „осветително оборудване и електрическа система“ и „оси, колела, гуми и окачване“. На тях се падат съответно 26,4 % и 16,5 % от всички регистрирани неизправности. На областта „друго оборудване, включително тахограф и устройство за ограничаване на скоростта“ се падат 11,5 % от всички регистрирани неизправности в държавите членки, което представлява намаление спрямо 15,5 % за предходния период на докладване. Следва да се отбележи, че проверките в областта „вредно въздействие, включително емисии и разлив на гориво и/или масло“ почти са се удвоили — от 3,3 % през периода на докладване 2015—2016 г. на 6,3 % през текущия период на докладване, което е положителен знак за екологичните проверки на превозните средства.

Въпреки това сред държавите членки продължават да съществуват значителни разлики в процентите на спрени от движение превозни средства за подлежаща на проверка област. В Испания например неизправностите в подлежащата на проверка област „друго оборудване, включително тахограф и устройство за ограничаване на скоростта“ представляват 64,9 % от всички регистрирани неизправности през периода на докладване, докато в Обединеното кралство неизправностите в тази област представляват едва 0,8 % от всички неизправности, установени там. Причините за това отново най-вероятно са различните методи за проверка, които държавите членки прилагат. Очаква се обаче тези разлики да намалее след 20 май 2018 г., след като Директива 2014/47/ЕС влезе в сила, т.е. с нея ще се въведе по-голямо хармонизиране на методите за изпитване, оценката на неизправностите и използването на оборудване за изпитване.