



Брюксел, 23.3.2020 г.
COM(2020) 109 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**относно 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
Отчетен период 2015—2016 г.**

Съдържание

1.	ВЪВЕДЕНИЕ.....	3
2.	ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО.....	4
3.	ДАННИ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ	6
4.	СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА	7
5.	СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ	8
5.1.	Брой на проверките	8
5.2.	Произход на проверените превозни средства.....	9
5.3.	Брой на спрените от движение превозни средства	11
5.4.	Произход на спрените от движение превозни средства	12
5.5.	Спрени от движение превозни средства по категория и по държава на регистрация	15
5.6.	Видове неизправности, докладвани от държавите членки	16
6.	ВИДОВЕ САНКЦИИ.....	17
7.	ОБОБЩЕНИЕ НА ЗАКЛЮЧЕНИЯТА.....	18
7.1	Проверки	18
7.2	Спиране от движение.....	19
7.3	Неизправности	20

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. Тези мерки включват:

- правила за достъп до професията, които изискват от превозвачите достатъчни финансови възможности за осигуряване на адекватно техническо обслужване на превозните средства (Регламент (ЕО) № 1072/2009¹);
- периодични прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства, извършвани в държавите членки по отношение 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).

Съгласно Директива 2000/30/ЕО движещите се на територията на държавите членки търговски превозни средства, включително моторните превозни средства и техните ремаркета и полуремаркета, подлежат на крайпътни технически проверки, насочени към подобряване на пътната безопасност и опазване на околната среда.

В член 6 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; както и
- установените неизправности.

След като тези данни бъдат събрани, съгласно Директива 2000/30/ЕО също така се изисква Комисията да представи на Съвета доклад за прилагането на директивата въз основа на получените от държавите членки данни, заедно с обобщение на постигнатите резултати. Това е предметът на настоящия доклад. Съгласно Директива 2000/30/ЕО също така се изисква Комисията да предава на Европейския парламент информацията, получена от държавите членки съгласно член 6 от директивата.

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 се определят девет различни области (вж. раздел 4 по-долу), които попадат в обхвата на крайпътните технически проверки. Ако по време на проверката се установи, че 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 извършването на проверка на превозно средство всички установени неизправности трябва да бъдат посочени в протокол за проверка, който се връчва на водача.

През 2014 г. като част от Пакета за техническа изправност Европейският парламент и Съветът преразгледаха правилата и процедурите за крайпътните технически проверки на търговските превозни средства. На 3 април 2014 г. бе приета Директива 2014/47/ЕС⁴ (наричана по-нататък „Директива 2014/47/ЕС“). Тя се прилага, считано от 20 май 2018 г. С Директива 2014/47/ЕС, наред с другото, се въвеждат два вида проверки — първоначална проверка и по-подробна проверка⁵, както и изискването, че общият брой на първоначалните крайпътни проверки в ЕС за една календарна година трябва да съответства най-малко на 5 % от общия брой на превозните средства, регистрирани в държавите членки. За да се постигне тази цел, всяка държава членка трябва да положи усилия за извършването на подходящ брой крайпътни проверки, който е пропорционален на общия брой на превозните средства, регистрирани на нейната територия. Първото задължение за докладване, когато тази цел ще бъде разгледана, трябва да бъде изпълнено до 31 март 2021 г. и съответно да обхване 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 счита, че ежегодният преглед не е достатъчен за гарантиране, че тези превозни средства остават в състояние на техническа изправност между последователните прегледи за проверка на техническата изправност, е необходимо да се прилага мярка за пътна безопасност, изразяваща се в извършване на крайпътни технически проверки като мярка за правоприлагане.

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 е било регистрирано или въведено в експлоатация търговското превозно средство. Дейностите по проверка също

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 документите и визуална оценка на техническото състояние на превозното средство, докато по-подробните проверки (които при необходимост произтичат от първоначалната проверка) трябва да бъдат извършени чрез подвижна станция за проверка, предназначено за крайпътна проверка съоръжение или в контролно-технически пункт.

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 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 степенуван подход. Първо се предприема визуална проверка на състоянието на техническото обслужване на превозното средство в спряло положение, придружена от проверка на документите във връзка с извършена наскоро крайпътна техническа проверка (ако е приложимо) и преглед за проверка на техническата изправност. 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 Директива 2000/30/ЕО. В случай на подробна проверка резултатите трябва да бъдат документирани в протокол за крайпътна техническа проверка, като се следва посоченият в директивата модел. Тези данни представляват основата за 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. Освен това 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 прилагаше до 19 май 2018 г. определяше редица условия за крайпътна техническа проверка 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 елементите за проверка, посочени в приложение I.

Преди изменението в протокола за крайпътни проверки (приложение I) превозните средства се определяха по класове, например автовлак, 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 трябваше да се означават като „лекотоварен автомобил“, тези от категория N3 — като „камион“, докато превозните средства от категории O3 и O4 трябваше да се означават като „ремарке“ или „полуремарке“.

С едно от измененията съгласно Директива 2010/47/ЕС обаче беше въведен различен начин на групиране на превозните средства чрез обозначението на категорията им 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 като принадлежащо само към една категория превозни средства. Във връзка с това теглещото превозно средство и ремаркетото трябва да се

⁶ С Директива 2014/47/ЕС бе въведена задължителна система за оценка на риска във всички държави членки, считано от 20 май 2019 г. Ако при крайпътни проверки, насочени към установяване на броя и сериозността на неизправностите, бъде констатирана лошо техническо обслужване, съответното предприятие ще получи по-висока оценка на риска. Впоследствие компетентните органи на държавите членки могат да използват тази информация, за да проверяват по-често предприятията с по-висока оценка на риска.

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.

посочват поотделно. С оглед на факта, че теглещото превозно средство и ремаркетото могат да бъдат регистрирани в различни държави членки, с тази преработена класификация се предоставя по-точна информация и същевременно се подобрява положението за държавите членки в ситуации, в които е необходимо да се уведоми друга държава членка, ако бъдат установени сериозни неизправности по превозно средство, регистрирано в последната държава членка.

3. ДАННИ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Настоящият документ представлява шестият доклад относно прилагането на Директива 2000/30/ЕО в държавите членки, който обхваща календарните години 2015—2016. Крайният срок за представяне на данни от държавите членки на Комисията за този отчетен период бе 31 март 2017 г.

За да се улесни спазването на задължението за докладване и в съответствие с предишната практика, Комисията изпрати информационно писмо до държавите членки в началото на януари 2017 г. Към това писмо бе приложен образец (разработен съвместно от Комисията и експерти от държавите членки) и държавите членки бяха насърчени да го използват при представянето на своите доклади.

Впоследствие в началото на март 2017 г. бе изпратено съобщение, с което на държавите членки бе напомнено, че приближава крайният срок за представяне на техните доклади. Всички държави членки използваха образца за подаване на техните данни в електронен вид. Комисията приветства това, защото така бе улеснена задача по обединяването на данните.

Не всички държави членки обаче спазиха крайния срок за подаването на своите данни. Някои държави (Белгия, Финландия, Франция и Чехия) закъсняха съвсем малко, докато други (Малта и Нидерландия) представиха своите данни съответно едва през януари и март 2018 г.

Единадесет държави членки, а именно Австрия, България, Германия, Дания, Естония, Люксембург, Нидерландия, Полша, Румъния, Хърватия и Чехия също така представиха данни относно регистрирани извън ЕС превозни средства, класифицирани по държавата на регистрация, докато други две, а именно Белгия и Италия, предоставиха общи стойности за броя на проверените превозни средства, които не са регистрирани в ЕС.

Кипър предостави единствено данни относно местни превозни средства. Първоначално Ирландия направи същото, но впоследствие представи преработен набор от данни, който включваше подробности за проверени превозни средства, регистрирани в други държави членки.

На последно място, тринадесет държави членки, а именно Австрия, България, Гърция, Дания, Ирландия, Малта, Нидерландия, Обединеното кралство, Португалия, Румъния, Словакия, Франция и Чехия, предоставиха и допълнителна информация във връзка с кодовете за неизправности по проверените елементи (например (1) Спирачно оборудване; 1.1.8. Съединения за спирачки на ремаркета). Тези подробности бяха въведени с Директива 2010/47/ЕС, с която бе изменено приложение I към Директива 2000/30/ЕО, считано от 1 януари 2012 г., но предоставянето на тези допълнителни подробности не е задължително.

След извършването на първоначален анализ на националните доклади Комисията се свързва с няколко държави членки, за да установи евентуалните причини за забележителните резултати или промени спрямо предходния период. В съответствие с предоставените от държавите членки обяснения редица обстоятелства са оказали отрицателно въздействие върху броя и качеството на крайпътните технически проверки. Тези обстоятелства, наред с другото, включват реорганизация или децентрализация на компетентностите, което е довело до периоди без извършване на проверки, финансови ограничения, довели до недостиг на персонал, ограничен брой проверки и ограничен достъп до оборудване. От кореспонденцията с държавите членки също така стана ясно, че съществуват значителни разлики в разбирането и осъществяването на събирането и докладването на данните, като това също може да допринесе за разликите. Възможно е тези разлики да намалее след 20 май 2018 г. с оглед на факта, че Директива 2014/47/ЕС ще повиши хармонизирането на методите за изпитване, оценката на неизправностите, използването на оборудване за изпитване и изискванията за докладване. Първият доклад въз основа на Директива 2014/47/ЕС ще обхване периода 2019—2020 г., като държавите членки ще трябва да представят националните си доклади до 31 март 2021 г.

4. СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

На Комисията трябва да бъдат изпратени най-малкото данните, свързани с областите на проверка, изброени в точка 10 от образеца на протокол, посочен в приложение I към Директива 2000/30/ЕО. 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, вкл. тахограф и устройства за ограничаване на скоростта;
- вредно въздействие, вкл. емисии и разлив на гориво и/или масло.

За да се улесни регистрирането от проверяващите на установените неизправности в тези области, протоколът за проверката следва да съдържа на обратната си страна пълен списък на проверяваните елементи. Проверяващите са длъжни да отбележат в протокола (посредством предварително определени кодове) всички области с установени неизправности и да връчат копие от този протокол на водача на превозното средство след приключване на проверката.

Ако проверяващият счита, че някои от установените неизправности могат да представляват риск за безопасността, по-специално по отношение на спирачките, който да оправдава по-нататъшна проверка, той може да нареди превозното средство да бъде подложено на по-щателна проверка в намиращ се в близост контролно-технически пункт.

В допълнение към това, ако по време на проверката се установи, че 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.

5. СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ

5.1. Брой на проверките

В сравнение с периода 2013—2014 г., в периода 2015—2016 г. са проверени с 534 473 по-малко превозни средства, което представлява понижение с 9,6 %. Таблица 1 по-долу съдържа разбивка по държави членки.

През 2011—2012 г. са проверени 8 145 984 превозни средства, докато в периода 2013—2014 г. проверките са 5 584 164 или с 2 561 820 по-малко. През 2015—2016 г. се отчита допълнително понижение с около 10 %, като броят на проверките е 5 029 763.

Таблица 1: Брой на проверките — съпоставка между 2013—2014 г. и 2015—2016 г.

Докладваща държава членка	Проверени превозни средства през периода 2013—2014 г.	Проверени превозни средства през периода 2015—2016 г.	Разлика между 2013—2014 г. и 2015—2016 г.	Разлика в проценти между 2013—2014 г. и 2015—2016 г.
Австрия	48 884	42 438	-6446	-13,2 %
Белгия	18 073	9693	-8380	-46,4 %
България	321 325	250 516	-70 809	-22,0 %
Хърватия	39 608	39 204	-404	-1,0 %
Кипър	1174	6214	5040	429,3 %
Чехия	136 981	88 389	-48 592	-35,5 %
Дания	2081	3753	1672	80,3 %
Естония	1689	2768	1079	63,9 %
Финландия	11 152	8390	-2762	-24,8 %
Франция	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %
Германия	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Гърция	16 816	5395	-11 421	-67,9 %
Унгария	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Ирландия	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Италия	15 147	5514	-9633	-63,6 %
Латвия	6101	8652	2551	41,8 %
Литва	79 860	70 586	-9274	-11,6 %
Люксембург	726	398	-328	-45,2 %
Малта	4012	6943	2931	73,1 %
Нидерландия	8860	6709	-2151	-24,3 %
Полша	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Португалия	631	1522	891	141,2 %

Румъния	8135	13 144	5009	61,6 %
Словакия	16 211	18 760	2549	15,7 %
Словения	5113	4945	-168	-3,3 %
Испания	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Швеция	53 527	45 417	-8110	-15,2 %
Обединено кралство	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Общо	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

Осемнадесет държави членки са извършили по-малко проверки през периода 2015—2016 г. в сравнение с периода 2013—2014 г. Намаленията в проценти варират от 1 % в Хърватия до **спад с 68 % в Гърция**. Други държави членки, в които са отчетени значителни намаления, са Италия (64 %), Белгия (46 %), Люксембург (45 %) и Чехия (35 %). В съответствие с обясненията, предоставени от държавите членки, причините за намаленията са финансови ограничения и недостиг на човешки ресурси или реорганизация на компетентностите. В допълнение към това промени в националното законодателство и вътрешните административни процедури също са оказали въздействие върху дейностите по правоприлагане.

От друга страна, в десет държави членки са отчетени увеличения в броя на извършените през периода 2015—2016 г. проверки. Увеличенията в проценти варират от 1,2 % в Германия до 122 % в Ирландия, 141 % в Португалия и 429 % в Кипър. По отношение на Кипър обаче се признава, че данните от тази държава представляват компенсиране на ниските базови стойности, посочени в доклада ѝ за отчетния период 2013—2014 г. Поради това увеличението в проценти е относително. По отношение на Ирландия увеличението се дължи на факта, че ирландските органи увеличиха броя на проверяващите, които извършват крайпътни технически проверки.

5.2. Произход на проверените превозни средства

В таблица 2 по-долу е представен преглед на произхода на проверените превозни средства по държави членки. Както бе посочено по-горе, само Кипър не предостави данни за проверки на чуждестранни превозни средства, т.е. регистрирани в друга държава или в държава извън ЕС. Двадесет и седем държави членки докладваха данни за извършени проверки на превозни средства, регистрирани в друга държава членка, като от тях тринадесет държави членки са извършили проверки и на превозни средства, регистрирани извън ЕС.

Следва да се отбележат някои ключови стойности от посочените в таблица 2 данни, а именно, че 62 % от извършените проверки през периода 2015—2016 г. са на местни превозни средства, 33 % са на превозни средства, регистрирани в друга държава членка, и 5 % са на превозни средства, регистрирани извън ЕС.

Други стойности, които следва да се отбележат, са, че в Люксембург едва 15,8 % от проверките обхващат местни превозни средства и че докато 51 % от проверените от полските органи превозни средства са били регистрирани в Полша, същите органи са извършили два пъти повече проверки на превозни средства, регистрирани извън ЕС, отколкото на превозни средства, регистрирани в други държави членки. Предполага се,

че логиката зад тези статистически данни е свързана с географското разположение на тези държави членки.

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 (%)
Австрия	18 672	22 188	1578	42 438	44,0 %
Белгия	2918	6509	266	9693	30,1 %
България	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Хърватия	24 511	4729	9964	39 204	62,5 %
Кипър	6214	0	0	6214	100,0 %
Чехия	53 949	32 370	2070	88 389	61,0 %
Дания	3175	553	25	3753	84,6 %
Естония	2581	92	95	2768	93,2 %
Финландия	6646	1744	0	8390	79,2 %
Франция	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Германия	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Гърция	4465	930	0	5395	82,8 %
Унгария	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Ирландия	28 754	1086	0	29 840	96,4 %
Италия	4740	756	18	5514	86,0 %
Латвия	5739	2913	0	8652	66,3 %
Литва	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Люксембург	63	311	24	398	15,8 %
Малта	6924	19	0	6943	99,7 %
Нидерландия	2845	3612	252	6709	42,4 %
Полша	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Португалия	1435	87	0	1522	94,3 %
Румъния	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Словакия	9761	8999	0	18 760	52,0 %
Словения	4048	897	0	4945	81,9 %
Испания	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Швеция	38 336	6986	0	45 322	84,6 %
Обединено кралство	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Общо	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Швейцария	39 813	20 034	4492	64 339	61,9 %
Общо	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Брой на спрените от движение превозни средства

В сравнение с периода 2013—2014 г. в периода 2015—2016 г. са спрени от движение с **60 112 повече превозни средства**, което представлява **увеличение със 17,5 %**. Таблица 3 по-долу съдържа разбивка за всяка държава членка. Предвид факта, че същевременно броят на проверените превозни средства е намалял с 9,6 % в сравнение с периода 2013—2014 г., това може да показва по-целенасочен подход по време на крайпътните проверки в повечето държави членки или използването на по-строг режим на проверките в някои случаи.

Таблица 3: Спиране от движение — съпоставка между 2013—2014 г. и 2015—2016 г.

Докладваща държава членка	Спрени от движение превозни средства през периода 2013—2014 г.	Спрени от движение превозни средства през периода 2015—2016 г.	Разлика между 2013—2014 г. и 2015—2016 г.	Разлика в проценти между 2013—2014 г. и 2015—2016 г.
Австрия	28 088	24 194	-3894	-13,9 %
Белгия	997	691	-306	-30,7 %
България	5798	1646	-4152	-71,6 %
Хърватия	1643	2548	905	55,1 %
Кипър	1719	1232	-487	-28,3 %
Чехия	514	375	-139	-27,0 %
Дания	532	1192	660	124,1 %
Естония	1513	2636	1123	74,2 %
Финландия	5840	163	-5677	-97,2 %
Франция	2714	103 720	101 006	3721,7 %
Германия	34 269	26 768	-7501	-21,9 %
Гърция	252	71	-181	-71,8 %
Унгария	5651	8388	2737	48,4 %
Ирландия	779	1909	1130	145,1 %
Италия	6090	2923	-3167	-52,0 %
Латвия	45	61	16	35,6 %
Литва	931	311	-620	-66,6 %
Люксембург	31	12	-19	-61,3 %
Малта	1937	3674	1737	89,7 %
Нидерландия	111	172	61	55,0 %
Полша	32 969	38 374	5405	16,4 %
Португалия	11	776	765	6954,5 %
Румъния	357	3035	2678	850 %
Словакия	6123	5955	-168	-2,7 %
Словения	477	109	-368	-77,1 %

Испания	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Швеция	40 871	42 087	1216	3,0 %
Обединено кралство	80 283	72 886	-7397	-9,2 %
Общо	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Дванадесет държави членки са отчетели увеличение на броя на спрени от движение превозни средства през отчетния период 2015—2016 г. в сравнение с периода 2013—2014 г. Увеличенията в проценти варират от 3 % в Швеция до приблизително 6955 % в Португалия, макар че данните от Португалия представляват компенсирани на ниските базови стойности от едва 11 спрени от движение превозни средства за отчетния период 2013—2014 г. Други държави членки, в които са отчетени значителни увеличения, са Румъния (850 %), Дания (124 %) и Малта (90 %). Драстичното увеличение от 3722 % във Франция се дължи на факта, че в периода 2013—2014 г. Франция не предостави данни относно ремаркета (категории О3 и О4) и че докладът за 2013—2014 г. не обхваща всички органи, участващи в дейностите за извършване на крайпътни проверки. Някои други драстични увеличения могат да бъдат обяснени с промени в националното законодателство и методологията за събиране и докладване на данни.

Ако тези увеличения се съпоставят със съответните промени в броя на проверките за съответната държава членка, с изключение на Франция (която е отчетела спад от 3,6 %), Румъния, Малта, Дания и Португалия са отчетели увеличения в броя на проверките съответно от 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % и 141 %.

От друга страна, шестнадесет държави членки са отчетели спад в броя на отчетените спирания от движение, при което процентите варират от 2,7 % в Словакия до намаление с 97,2 % във Финландия, като последната стойност се дължи на грешки в методологията за докладване в периода 2013—2014 г. Интересен факт е, че това отговаря на увеличение в броя на проверките с 15,7 % в Словакия и на намаление с 24,8 % във Финландия. И в този случай това показва промяна в политиката за извършване на проверки в съчетание с факта, че техническата изправност на превозните средства може би се подобрява.

5.4. Произход на спрени от движение превозни средства

В таблица 4 по-долу се обобщават данните, представени от държавите членки, и се посочва, че процентът на спрени от движение местни превозни средства варира от по-малко от 1 % в България, Латвия, Литва и Чехия до повече от 50 % в Австрия, Естония, Италия, Малта, Португалия и Швеция. Естония е отчетела процент на спрени от движение местни превозни средства от над 90 %, като причината за това се дължи на методологията за събиране на данни, докато общият процент на спрени от движение местни превозни средства във всички държави членки е 7,9 %. Следва да се отбележи, че по отношение на Швеция преразглеждането на докладваните данни разкри грешка в методологията за събиране и докладване на данни, която е съществувала от дълго време, включително през периодите 2013—2014 г. и 2015—2016 г.

Що се отнася до съпоставянето на разликите в процента на спрени от движение местни спрямо чуждестранни превозни средства, шест държави членки са предоставили данни, от които се предполага, че чуждестранните превозни средства отговарят на по-високи стандарти за техническа изправност, поради по-високия процент на спрени от

движение местни превозни средства. Държавите членки, в които е отчетена разлика с повече от 10 % спрямо процента на спрените от движение чуждестранни превозни средства, са Дания, Италия, Малта, Португалия, Румъния и Словакия.

От друга страна, в две държави членки (Ирландия и Обединеното кралство) процентът на спрените от движение чуждестранни превозни средства е с повече от 10 % по-висок от процента на спрените от движение местни превозни средства.

Средният процент на спрените от движение превозни средства от ЕС (с изключение на местни превозни средства) в 28-те държави членки е 9,0 %, като това отново представлява лек спад спрямо посочената за отчетния период 2013—2014 г. стойност от 10,4 %.

Освен това, тъй като Кипър не предостави данни по отношение на извършените проверки на чуждестранни превозни средства, такива не бяха включени в анализа. Подобна ситуация възникна и по отношение на отчетния период 2013—2014 г., като се предполага, че това се дължи на географското разположение на тази държава.

Таблица 4: Разбивка на спирането от движение — местни превозни средства спрямо превозни средства от ЕС

Докладваща държава членка	Превозни средства, регистрирани в докладващата държава членка			Превозни средства, регистрирани в ЕС (с изключение на докладващата държава членка)		
	Брой на проверените превозни средства	Брой на спрените от движение превозни средства	Процент на спрените от движение превозни средства (%)	Брой на проверените превозни средства	Брой на спрените от движение превозни средства	Процент на спрените от движение превозни средства (%)
Австрия	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Белгия	2918	269	9,2 %	6509	404	6,2 %
България	209 717	1144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Хърватия	24 511	1655	6,8 %	4729	301	6,4 %
Кипър	6214	1232	19,8 %	0	0	Не се прилага
Чехия	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Дания	3175	1091	34,4 %	553	95	17,2 %
Естония	2581	2465	95,5 %	92	79	85,9 %
Финландия*	6646	130	2,0 %	1744	33	1,9 %
Франция	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Германия	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Гърция	4465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Унгария	145 921	6884	4,7 %	49 984	1504	3,0 %
Ирландия	28 754	1716	6,0 %	1086	193	17,8 %
Италия	4740	2616	55,2 %	756	297	39,3 %

Латвия	5739	32	0,6 %	2913	29	1,0 %
Литва	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Люксембург	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Малта	6924	3673	53,0 %	19	1	5,3 %
Нидерландия	2845	41	1,4 %	3612	127	3,5 %
Полша	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2728	2,7 %
Португалия	1435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Румъния	12 018	3741	31,1 %	768	31	4,0 %
Словакия	9761	3667	37,6 %	8999	2288	25,4 %
Словения	4048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Испания	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2437	3,9 %
Швеция*	38 336	1671	4,36 %	6986	5962	85,3 %
Обединено кралство	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Общо	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Швейцария	39 813	1825	4,6 %	20 034	1733	8,7 %
Общо	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Както е посочено по-горе, тринадесет държави членки също така предоставиха данни във връзка с извършени проверки на превозни средства, регистрирани в държави извън ЕС. Повече подробности са посочени в таблица 5 по-долу. Бяха проверени 264 231 превозни средства от държави извън ЕС, като проверките доведоха до спиране от движение на 8392 превозни средства, т.е. **процент на спиране от движение от 3,2 %** спрямо 7,9 % за местни превозни средства и 9,0 % за превозни средства от ЕС (с изключение на местни превозни средства). С изключение на Австрия, Дания, Естония, Италия и Румъния, процентите на спрени от движение превозни средства, регистрирани в държави извън ЕС, като цяло съответстват на процентите за регистрирани в ЕС превозни средства. Тези държави членки отчетоха намаления в процента на спиране от движение съответно от 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % и 10,8 % спрямо регистрираните в ЕС превозни средства.

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

Докладваща държава членка	Спиране от движение (превозни средства, регистрирани извън ЕС)		
	Брой на проверените превозни средства от държави извън ЕС	Брой на спрени превозни средства от държави извън ЕС	Процент на спрени от движение превозни средства от държави извън ЕС (%)
Австрия	1578	997	63,2 %
Белгия	266	18	6,8 %
България	783	2	0,3 %
Хърватия	9964	592	5,9 %
Кипър	0	0	Не се прилага
Чехия	2070	5	0,2 %

Дания	25	6	24,0 %
Естония	95	92	96,8 %
Финландия	0	0	Не се прилага
Франция	0	0	Не се прилага
Германия	38 852	993	2,6 %
Гърция	0	0	Не се прилага
Унгария	0	0	Не се прилага
Ирландия	0	0	Не се прилага
Италия	18	10	55,6 %
Латвия	0	0	Не се прилага
Литва	0	0	Не се прилага
Люксембург	24	0	0,0 %
Малта	0	0	Не се прилага
Нидерландия	252	4	1,6 %
Полша	209 946	5620	2,7 %
Португалия	0	0	Не се прилага
Румъния	358	53	14,8 %
Словакия	0	0	Не се прилага
Словения	0	0	Не се прилага
Испания	0	0	Не се прилага
Швеция	0	0	Не се прилага
Обединено кралство	0	0	Не се прилага
Общо	264 231	8392	3,2 %
Швейцария	44 305	2095	4,7 %
Общо	308 536	10 488	3,4 %

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

Приложение 1 съдържа преглед на процентите на спрените от движение превозни средства по държава на регистрация. Средният процент на спрените от движение превозни средства за всички държави членки е 8,3 %, като категория N3 (тежкотоварни автомобили) е най-често спираният от движение тип превозно средство, т.е. процент на спиране от движение от 9,6 %.

По отношение на превозните средства в категорията неуточнени превозни средства, озаглавена „Други“, процентът на спрените от движение превозни средства е 19,3 %. Тази категория обаче вероятно включва много типове превозни средства, т.е. селскостопански превозни средства (категория T), лекотоварни ремаркета (категории O1 и O2) и лекотоварни микробуси (категория N1), и проверката им се основава на национални законодателни мерки.

Считано от 20 май 2018 г. обаче, съгласно 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 обществени пътища за търговски превоз на товари.

Разликата в процентите на спирането от движение може да се обясни с прилагането на различни методи за подбор, проверка и събиране на данни, както и на различна категоризация на неизправностите в отделните държави членки.

В приложение 2 се представят подробности за класификацията по категория превозно средство по държава членка на проверката.

5.6. Видове неизправности, докладвани от държавите членки

В приложение 3 се посочват процентите на установени неизправности по превозните средства в деветте области на проверка по време на проверки, извършени от държавите членки през отчетния период 2015—2016 г.

Най-често срещаните неизправности, установени по време на проверки в рамките на този отчетен период, се отнасят до техническата изправност на:

- осветително оборудване и електрически системи (23,0 %; през предходния период — 20,9 %),
- оси, колела, гуми, окачване (21,8 %; през предходния период — 20,6 %),
- друго оборудване, вкл. тахограф и устройства за ограничаване на скоростта (15,5 %; през предходния период — 17,4 %) и
- спирачно оборудване (13,9 %; през предходния период — 18,8 %).

В рамките на деветте области на проверка държавите членки отчетоха значителни разлики в честотата на установяване на неизправности. Например в Испания неизправностите в област на проверка „друго оборудване, вкл. тахограф и устройства за ограничаване на скоростта“ представляват 86 % от всички отчетени неизправности през отчетния период, докато неизправностите в същата област представляват едва 0,6 % от общия брой неизправности, установени в Обединеното кралство. И в този случай причината за това най-вероятно се дължи на прилагането на различни методи за изпитване от държавите членки, евентуално в съчетание с национална политика, съгласно която по време на проверката се отдава по-голямо значение на конкретна област на проверка. Трябва обаче да се отчете, че от 20 май 2018 г. нататък Директива 2014/47/ЕС ще повиши хармонизирането на методите за изпитване, оценката на неизправностите и използването на оборудване за изпитване.

При съпоставянето на тези стойности със стойностите за предходния период най-значителното намаление е свързано с област на проверка „спирачно оборудване“, т.е. свързаните със спирачното оборудване неизправности представляват 13,9 % от всички отчетени неизправности във всички държави членки, като те са намалели в сравнение с отчетените 20,7 % през предходния отчетен период. Неизправностите в областта „осветително оборудване и електрическа система“ продължават да бъдат най-често срещаните неизправности, като се отчита увеличение до 23 % (от 20,4 % през предходния отчетен период). Що се отнася до останалите области на проверка, промените спрямо предходния отчетен период не са от такъв мащаб, че да породят сериозни опасения или да предполагат, че държавите членки въвеждат значителни промени в политиката.

Процентите се понижават в пет от деветте области на проверка, а именно „идентификация“, „спирачно оборудване“, „кормилно управление“, „видимост“ и „вредно въздействие, вкл. емисии и разлив на гориво и/или масло“. Всъщност в онези области, в които са наблюдавани леки увеличения през предходния отчетен период, а именно „осветително оборудване и електрическа система“, „оси, колела, гуми, окачване“, „шаси и приставки на шасито“ и „друго оборудване, вкл. тахограф и устройство за ограничаване на скоростта“, увеличението е с по-малко от 5 %.

Освен това неизправности в областта „спирачно оборудване“ изглежда се установяват по-често при проверки, извършвани от органите в Обединеното кралство, Латвия и Люксембург, като те представляват съответно 33,6 %, 33,5 % и 29,6 % от всички неизправности. От друга страна, Гърция не е отчетла никакви неизправности в тази област на проверка.

При неизправностите във връзка с „емисии и течове“, които освен че пораждаат риск за безопасността на движението по пътищата, оказват въздействие и върху околната среда, след увеличение от 0,9 % през предходния период (от 3,2 % на 4,1 %), се наблюдава спад от 0,4 % (от 4,1 % на 3,3 %), т.е. неизправностите, свързани с емисии, представляват 3,3 % от всички неизправности, отчетени през този период.

На последно място, както е посочено в таблица 2, тринадесет държави членки са извършили проверки на превозни средства, регистрирани извън ЕС. Тъй като обаче общият брой на тези проверки се равнява на едва около 5 % от общия брой на извършените проверки през отчетния период, не е възможно да се достигне до категорични заключения по отношение на техническата изправност на превозните средства.

Независимо от това, от съображения за пълнота в приложение 4 към настоящия доклад са посочени допълнителни подробности, като е представен преглед на броя на проверените от държавите членки превозни средства по държава на регистрация и е посочен процентът на спрени от движение превозни средства.

6. ВИДОВЕ САНКЦИИ

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

Както е посочено по-горе, с Директива 2000/30/ЕО органът или проверяващият, който извършва проверката, се оправомощава да спре от движение превозното средство до отстраняване на откритите опасни неизправности, ако се установи, че търговското превозно средство представлява сериозен риск за пътниците или за другите участници в пътно движение.

Освен това 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 е регистрирано превозното средство.

Компетентните органи на държавата членка, които са установили опасната неизправност, могат да поискат от компетентните органи на държавата членка, в която е регистрирано превозното средство, да предприемат подходящи мерки, като например да подложат превозното средство на нов технически преглед. При все това държавата членка на регистрацията е свободна да предприеме всякакви действия, които счита за подходящи, като не се изисква докладване в тази връзка.

На практика финансовото въздействие върху даден превозвач в резултат на спирането от движение на превозно средство с опасни неизправности не се ограничава единствено до евентуалната глоба, която се налага от извършващите проверката органи на държавата членка. Възможно е да възникнат и допълнителни разходи, като например разходи за извозване на превозното средство до съоръжение за проверка, където да бъде извършена по-подробна проверка, в съчетание с разходите за самото изпитване и за евентуално необходимия ремонт с цел отстраняване на неизправностите. Освен това за превозвача възникват и непреки разходи поради евентуално неспазване на графика.

На последно място, съгласно Директива 2014/47/ЕС, считано от 20 май 2019 г.⁸, информацията по отношение на броя и степента на сериозност на неизправностите ще трябва да се въвежда в системата за оценка на риска, установена съгласно Директива 2006/22/ЕО⁹. Превозните средства на предприятия с високорисков профил могат да бъдат подбирани по-често за крайпътни проверки.

7. ОБОБЩЕНИЕ НА ЗАКЛЮЧЕНИЯТА

Както е отбелязано в глава 3 от настоящия доклад, поради отчетените разлики в метода на проверка и в събирането и докладването на данните не следва да се правят категорични заключения въз основа на настоящия доклад и резултатите следва да се използват предпазливо. С оглед на това по-долу са посочени основните констатации от събраните данни за отчетния период 2015—2016 г.

7.1 Проверки

В сравнение с предходния период, в който вече бе отчетен спад от 31,5 %, броят на проверените превозни средства се е понижил още повече. През 2015—2016 г. са проверени с 534 473 **по-малко превозни средства**, което представлява **понижение с 9,6 %**. В съответствие с обясненията, предоставени от държавите членки, причината е съчетание от намалени ресурси, реорганизация, промени в националното законодателство и прилагането на правилата, а в някои случаи и въвеждането на по-целенасочен подход по време на проверките.

Във всеки случай осемнадесет държави членки са извършили по-малко проверки, като намаленията в проценти варират от 1 % в Хърватия до спад с 68 % в Гърция. От друга страна, десет държави членки са отчетели увеличение на броя на извършените проверки, като увеличенията в проценти варират от 1,2 % в Дания до 429 % в Кипър.

⁸ Член 26, параграф 1.

⁹ Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета, ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

62 % от извършените проверки през отчетния период са на местни превозни средства, 33 % са на превозни средства, регистрирани в друга държава членка, а 5 % са на превозни средства, регистрирани извън ЕС.

Освен това процентът на проверените местни превозни средства спрямо общия брой на проверените превозни средства от всяка държава членка продължава да варира значително, което предполага, че може да са необходими допълнителни усилия за осигуряване на по-балансиран подход. Например в Люксембург, Белгия и Франция проверките на местни превозни средства са представлявали по-малко от 40 % от общия брой проверки, докато ситуацията в други „транзитни“ държави членки е по-балансирана.

7.2 Спиране от движение

В сравнение с предходния период са спрени от движение с 60 112 **повече превозни средства**, което представлява **увеличение със 17,5 %**. Това показва началото на евентуална положителна тенденция и предполага, че е започнало прилагането на по-целенасочен подход.

Тринадесет държави членки са отчетели увеличение на броя на наложените спирания от движение, като увеличенията варират от 3 % в Швеция до приблизително 7000 % в Португалия. От друга страна, петнадесет държави членки са отчетели спад в броя на наложените спирания от движение, като процентите варират от 2,7 % в Словакия до намаление със 71,8% в Гърция или 71,6 % в България.

Що се отнася до произхода на спрените от движение превозни средства, общият процент на спрените от движение местни превозни средства е 7,9 % спрямо 9,0 % за превозни средства от други държави — членки на ЕС, и 3,2 % за превозни средства, регистрирани извън ЕС. Това предполага, че стандартите като цяло се прилагат по еднакъв начин за превозните средства от ЕС независимо от държавата на регистрация на превозното средство. Причината за по-малкия процент на спрените от движение превозни средства, регистрирани извън ЕС, може да се дължи на факта, че превозвачите избират да изпратят най-новите си и най-добре поддържани превозни средства по онези маршрути, които включват пътуване в рамките на ЕС.

На последно място, средният процент на спрените от движение превозни средства, регистрирани в ЕС, за всички държави членки е 8,3 %. Най-често са спирани от движение превозни средства от категория N3 (тежкотоварни превозни средства), т.е. процент на спиране от движение от 9,6 %. Регистрираните в Малта превозни средства са спирани от движение най-често, като процентът на спиране от движение е 43,9 %. От друга страна, регистрираните в Германия и България превозни средства са спирани от движение най-рядко, като процентът на спиране от движение е съответно 1,5 % и 3,7 %. Причините за разликите в тези проценти на спиране от движение може да се дължат на прилагането на различни методи на проверка и на различна класификация на неизправностите в отделните държави членки.

7.3 **Неизправности**

Двата най-често срещани вида неизправности през отчетния период са в областите на проверка „осветително оборудване и електрическа система“ и „оси, колела, гуми, окачване“. Те представляват съответно 23 % и 21,8 % от общия брой на установените неизправности. Неизправностите в областта „спирачно оборудване“ представляват 13,9 % от общия брой на установените неизправности във всички държави членки, като се отчита спад спрямо 20,7 % през предходния отчетен период.

Между държавите членки обаче продължават да съществуват значителни разлики в процентите на спиране от движение по област на проверка. Например установените неизправности в Испания в област на проверка „друго оборудване, вкл. тахограф и устройства за ограничаване на скоростта“ представляват 86 % от всички отчетени неизправности през отчетния период, докато неизправностите в същата област представляват едва 0,6 % от общия брой неизправности, установени в Обединеното кралство. И в този случай причината за това най-вероятно се дължи на прилагането на различни методи на проверка от държавите членки и на отдаването на по-голямо значение от страна на органите на определени неизправности. Възможно е тези разлики да намалеят след 20 май 2018 г. с оглед на факта, че Директива 2014/47/ЕС ще повиши хармонизирането на методите за изпитване, оценката на неизправностите, използването на оборудване за изпитване и изискванията за докладване.