



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 13.7.2012 г.
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Пакет за техническа изправност

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски
превозни средства, които се движат на територията на Европейския съюз и за
отмяна на Директива 2000/30/ЕО**

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- Основания и цели на предложението

Целта на предложението е да се установят актуализирани и хармонизирани правила за крайпътната проверка на моторните превозни средства и техните ремаркета предвид подобряването на пътната безопасност и опазването на околната среда.

Предложението се стреми да допринесе за постигането на целта за намаляване на жертвите на пътнотранспортни произшествия наполовина до 2020 г., както е предвидено в насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година¹. То ще допринесе и за намаляването на емисиите в пътния транспорт, свързани с лошата поддръжка на превозните средства.

- Общ контекст

Преди дадено превозно средство да получи разрешение за пускане на пазара, то трябва да удовлетвори всички изисквания за одобрение на типа или индивидуално одобрение, които гарантират оптимално ниво на безопасност и спазване на екологичните стандарти. Всяка държава членка е задължена да извърши първоначална регистрация на всяко превозно средство, което притежава европейско одобрение на типа на базата на сертификата за съответствие, издаден от неговия производител. Тази регистрация е официалното разрешение за използването на превозното средство по обществени пътища и налага различните дати на въвеждане на изискванията за различни превозни средства.

След това одобрение, автомобилите по пътищата трябва редовно да бъдат подлагани на периодични проверки на техническата им изправност. Целта на тези проверки е да гарантират, че автомобилите по пътищата са технически изправни, безопасни и не представляват опасност за водача или други участници в движението. Следователно, автомобилите се проверяват за съответствие с определени изисквания, като например тези за безопасност и опазване на околната среда, както и изисквания за модернизирание. Поради тяхното редовно и интензивно използване, главно за търговски цели, превозните средства за професионален превоз на товари с допустима максимална маса над 3,5 тона и за професионален превоз на пътници с повече от 8 места допълнително се подлагат на крайпътни технически проверки *ad hoc*, чрез които се установява тяхното съответствие с екологичните и техническите изисквания по всяко време и навсякъде в ЕС.

Превозното средство може да бъде подложено на пререгистрация през целия си жизнен цикъл, било поради промяна на собствеността или поради прехвърляне на постоянното ползване в друга държава членка. Следва да се въведат и разпоредби относно процедурата за регистрация на превозни средства, за да се гарантира, че превозните

¹ COM (2010) 389 окончателен.

средства, които представляват непосредствен риск за пътната безопасност, не се използват по пътищата. Основната цел на крайпътните технически проверки е да гарантират, че в интервалите между периодичните проверки на техническата изправност търговските превозни средства не представляват значителен риск за пътната безопасност. Те имат за цел и осигуряването на равнопоставени условия на конкуренция по отношение на качеството на поддръжката на търговските превозни средства, движещи се в ЕС, като възпират безотговорните оператори в опитите им да си осигурят конкурентни предимства, експлоатирайки недостатъчно поддържани превозни средства.

- Съществуващи разпоредби в областта на предложението

Пакетът за техническата изправност ще приеме съществуващите изисквания, залегнали в действащата законова уредба във връзка с режима на техническа изправност, който включва проверките на техническата изправност², крайпътните проверки³ и правилата за регистрация на превозните средства⁴.

В сравнение със съществуващите правни норми за крайпътните проверки, основната цел на предложението е да предвиди система за оценка на риска, насочена към съсредоточаването на проверките върху превозни средства, експлоатирани от предприятия със системни недостатъци в безопасността, като по този начин се поощряват превозните средства, експлоатирани от предприятия, които упражняват дейността си с грижа за безопасността и околната среда. Предложението включва и нови изисквания в няколко области, свързани със стандартите и качеството на проверките, а именно изпитвателното оборудване, уменията и обучението на персонала, извършващ проверките, и надзора на системата за проверки.

- Съгласуваност с другите политики и цели на Съюза

Предложението е съгласувано с целта на ЕС за подобряване безопасността на пътищата, очертана в Бялата книга за транспорта⁵ и се стреми към прилагането на специфичната стратегия, свързана с повишаване на безопасността на превозните средства в рамките на насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година.

Освен това, що се отнася до екологичните аспекти на предложението, предвидените изисквания допринасят за намаляването на емисиите на CO₂ и други замърсители на атмосферния въздух от моторни превозни средства в съответствие с европейската стратегия за чисти и енергийно ефективни превозни средства, както и с интегрираната политика в областта на енергетиката и измененията на климата, т.нар. „стратегия 20-20-

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 (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 и измененията към нея (ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 1).

⁴ Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 57).

⁵ COM (2011) 144 окончателен.

20“, и за постигането на целите, свързани с качеството на въздуха, посочени в Директива 2008/50/ЕО⁶.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- Консултация със заинтересованите страни

Методи на консултация

При подготовката на предложението Комисията проведе консултации със заинтересованите страни по редица начини:

- бе проведено общо допитване по интернет, обхващащо всички аспекти на предложението.
- имаше консултации с експерти и заинтересовани страни в рамките на семинари.
- проведено беше проучване на бъдещите възможности за прилагане на проверките на техническата изправност и крайпътните проверки в Европейския съюз, за да се определят възможни мерки и да се направи анализ на разходите и ползите, свързан с въздействието от периодичните проверки на техническата изправност и крайпътните технически проверки.

Обобщение на отговорите и на начина, по който са взети предвид

По време на допитването по интернет заинтересованите страни повдигнаха редица въпроси. В оценката на въздействието, която придружава настоящото предложение, се прави пълен преглед на повдигнатите съществени въпроси и се показва по какъв начин те са взети под внимание.

Проведе се открита консултация по интернет от 29 юли 2010 г. до 24 септември 2010 г. Комисията получи 9 653 отговора от граждани, институции на държавите членки, доставчици на оборудване, центрове за прегледи, асоциации на автосервизи и производители на превозни средства.

Резултатите са представени на http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Събиране и използване на експертни становища

Засегнати научни/експертни области

⁶ Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1).

Предложението наложи извършването на оценка на различни варианти на разглежданата политика, както и на свързаните с тях икономически, обществени и екологични последици.

Използвана методология

Външен консултант (Europe Economics) проведе проучване на въздействието на различните варианти на политиката, използвайки няколко научни доклада и доклади за оценка, главно като източници на модели и данни за паричното изражение на разходите и ползите на различните варианти на политика. Повечето широко използвани изследвания включват следното:

- Доклада от Комисията до Съвета и Европейския парламент 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 — периоди на докладване 2005—2006 г. и 2007—2008 г.⁷,
- AUTOFORE (2007),
- „MOT Scheme Evidence-base“ на Министерство на транспорта на Обединеното кралство (2008 г.),
- Доклад на DEKRA за пътната безопасност от 2008 г. — стратегии за предотвратяване на произшествия по пътищата на Европа,
- Доклад на DEKRA за пътната безопасност на товарните автомобили от 2009 г.,
- Доклад на DEKRA за пътната безопасност на мотоциклетите от 2010 г.,
- Доклади на TÜV от 2009/2010 г.

Използвани средства за запознаване на обществеността с експертните становища

Всички попълнени и одобрени доклади от изследвания са или ще бъдат достъпни на уебсайта на генерална дирекция „Мобилност и транспорт“.

- Оценка на въздействието

За основните аспекти на предложението бяха разгледани следните варианти:

- а) Вариантът „без промяна в политиката“ предоставя референтна база, с която се сравняват въздействията на другите варианти на политиката. В рамките на този вариант настоящата правна рамка на ЕС се запазва.
- б) Вариантът „актове с незадължителен характер“ се състои в по-добро прилагане и мониторинг на прилагането на съществуващото законодателство. Този вариант не въвежда ново законодателство, но предвижда нови и по-енергични

⁷ COM (2010) 754 окончателен.

усилия от страна на Комисията да подобри стандартите на проверка и принудително прилагане, както и действия за стимулиране на обмена на данни.

в) „Законодателният подход“ се базира на два компонента.

- За да се постигне специфичната цел за подобряване на безопасността на превозните средства по пътищата, първият компонент е повишаването на минималните стандарти на ЕС за периодичните проверки на техническата изправност (ППТИ) и внезапните крайпътни технически проверки (КТП) и определянето на задължителни стандарти. Това е от огромно значение, за да се предотврати влошаването на ефективността на принудителното налагане на техническа изправност поради пролуки в системата.
- За да се постигне специфичната цел за предоставяне на нужните данни за и от проверките на техническата изправност, вторият компонент от цялостния режим включва на втори етап възможното изграждане на хармонизирана система за обмен на данни в ЕС, която свързва съществуващите бази данни с оглед подобряването на ефективното прилагане на пакета на ЕС за техническа изправност.

В няколко държави членки проверките на техническата изправност се извършват от голям брой частни оправомощени центрове за прегледи. За да се осигури съгласуван подход, в законодателните актове следва да се установят някои единни процедури, например минималните срокове и естеството на препращаната информация.

Оценката на въздействието обаче показва ползите от съчетаването на актовете с незадължителен характер и регулаторния подход. Следователно, мерките с незадължителен характер, предвидени в оценката на въздействието, са интегрирани в законодателните текстове.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- Обобщение на предлаганите действия

Лекотоварните автомобили и техните ремаркета ще бъдат включени в обхвата на дейностите по крайпътни проверки, тъй като тази група превозни средства не следва тенденцията на спад в броя на жертвите от пътнотранспортни произшествия. Други леки превозни средства с търговско предназначение като таксиметровите автомобили и превозните средства на спешната медицинска помощ, които вече са предмет на ежегодни проверки на техническата изправност, няма да бъдат основен обект на крайпътни проверки поради факта, че тези превозни средства показват най-нисък брой на жертвите при пътнотранспортни произшествия.

За по-добро разпределение на крайпътните проверки от страна на държавите членки, всяка година ще се проверява определен процент от регистрираните търговски превозни средства. Плануваният процент като цяло няма да надвишава броя на проверките на техническата изправност, които вече се провеждат в ЕС.

Подборът на превозните средства ще се основава на рисковия профил на операторите и ще бъде насочен към високорискови предприятия, за да се намали товарът за онези

оператори, които поддържат добре своите превозни средства. Съгласно актуалните разпоредби на Директива 2000/30/ЕО и както е показано в доклада на Комисията за нейното приложение⁸, сега за крайпътни проверки се спира голям брой превозни средства, при които не се установяват дефекти. Оценката на въздействието показва, че при основан на риска подход към крайпътните технически проверки могат да се избегнат около 2,3 милиона проверки на добре поддържани превозни средства, което представлява потенциал за икономии в размер на 80,4 млн. € за операторите в транспортния сектор. Изготвянето на профилите на дружествата ще се базира на резултатите от предишни проверки на техническата изправност и крайпътни проверки, подобно на системата, въведена с Директива 2006/22/ЕО⁹ в областта на налагането на времето за шофиране и почивка.

По-задълбочените крайпътни проверки ще се извършват с изпитвателно оборудване — или с подвижни станции за проверка, или в центрове за прегледи в непосредствена близост. Обезопасяването на товара следва да се включи в крайпътните проверки. Установените неизправности ще се оценяват по хармонизирани правила, свързани с произтичащия от тях риск.

Нивото на познания и умения на проверяващите, извършващи крайпътни проверки, ще отговаря най-малко на нивото на тези, извършващи проверки на техническата изправност.

Сътрудничеството между правоприлагащите органи на държавите членки трябва да бъде подпомагано чрез координирани проверки, инициативи за съвместно обучение, електронен обмен на информация и обмен на сведения и опит. Държавите членки си сътрудничат и редовно организират дейности, свързани с координирана проверка, при които всяка държава членка действа на своята територия и се съсредоточава върху избраната цел на координираната проверка, като например състоянието на гумите или обезопасяването на товарите.

Сътрудничеството и обменът на информация между държавите членки и с Комисията ще се осъществява по-ефективно чрез определени звена за връзка в отделните държави членки.

За доклади до Комисията ще се използват стандартизирани формуляри.

Комисията е оправомощена да актуализира приложенията съобразно техническия прогрес чрез делегирани актове и да поддържа сертификатите и формулярите за докладване в тясно сътрудничество с държавите членки посредством актове за изпълнение, включително между другото алтернативни процедури за проверка на основата на съвременни системи за допълнителна обработка на емисиите, проверяващи съответствието на емисиите на азотни оксиди и прахови частици, които все още се разработват.

- Правно основание

⁸ COM(2010)754

⁹ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

Правното основание на предложението е член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

- **Принцип на субсидиарност**

Принципът на субсидиарност се прилага, доколкото предложението не е от изключителната компетентност на Съюза.

Целите на предложението не могат да бъдат достатъчно добре постигнати от държавите членки поради следната причина: техническите изисквания за крайпътни проверки на равнище ЕС са били определени на минимално ниво, а тяхното прилагане от държавите членки е довело до голямо разнообразие от изисквания в целия ЕС, което оказва отрицателно въздействие както върху пътната безопасност, така и върху вътрешния пазар.

С оглед на гореизложеното предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

- **Принцип на пропорционалност**

Настоящото предложение е в съответствие с принципа на пропорционалност поради следните причини.

Както показва оценката на въздействието, предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност, защото не надхвърля необходимото за постигане на целите, свързани с повишаване на пътната безопасност и опазване на околната среда чрез повишаване на качеството и засилване на крайпътните проверки и изграждане на подходящата рамка за безпрепятствен поток на информацията.

- **Избор на инструмент**

Предлагани инструменти: регламент.

Използването на регламент се счита за целесъобразно за постигане на необходимата сигурност относно изпълнението на разпоредбите, тъй като не се изисква транспониране в законодателството на държавите членки.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ [където е необходимо]

- **Отмяна на съществуващо законодателство**

Приемането на предложението ще доведе до отмяна на съществуващо законодателство.

- **Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт урежда материя, свързана с Европейското икономическо пространство (ЕИП), поради което поради това обхватът му следва да бъде разширен така, че да включва Европейското икономическо пространство.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Европейския съюз и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В своята Бяла книга от 28 март 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“³ Комисията постави като цел постигането на нулева смъртност по пътищата (т.нар. 'vision zero'), до която Съюзът следва да се доближи до 2050 г. За да се постигне тази цел, от технологиите в автомобилостроенето се очаква съществен принос за подобряването на безопасността на пътния транспорт.
- (2) В съобщението си „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.“⁴, Комисията предложи да се намали още веднъж наполовина броят на жертвите от

¹ ОВ С, , стр.

² ОВ С, , стр.

³ COM (2011) 144 окончателен.

⁴ COM (2010) 389 окончателен.

пътнотранспортни произшествия в ЕС до 2020 г., считано от 2010 г. Предвид достигането на тази цел, Комисията определи седем стратегически цели, включително действия за подобряване безопасността на превозните средства, стратегия за намаляване на броя на нараняванията и повишаване на безопасността на уязвимите участници в движението по пътищата, по-специално мотоциклетистите.

- (3) Проверките на техническата изправност са част от по-широк режим, гарантиращ, че превозните средства се поддържат в безопасно и приемливо спрямо околната среда състояние по време на използването им. Този режим следва да обхваща периодични проверки на техническата изправност за всички превозни средства и крайпътни технически проверки за превозни средства, използвани за търговска транспортна дейност, както и разпоредби относно процедурите за регистрация на превозните средства, за да се гарантира, че превозни средства, представляващи непосредствен риск за пътната безопасност, няма да се използват по пътищата.
- (4) В ЕС са приети редица технически стандарти и изисквания за безопасност на превозните средства. Необходимо е обаче посредством режим на внезапни крайпътни проверки да се гарантира, че след пускането им на пазара превозните средства продължават да отговарят на стандартите за безопасност през целия си жизнен цикъл.
- (5) Крайпътните технически проверки, установени с 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 средства⁵ са жизнено важен елемент за постигането на трайно високо ниво на техническа изправност за търговските превозни средства през целия им жизнен цикъл. Такива проверки допринасят не само за пътната безопасност и намаляването на емисиите от превозни средства, но също и за избягването на нелоялната конкуренция в автомобилния транспорт, породена от приемането на различни нива на проверка в различните държави членки.
- (6) Крайпътните проверки следва да се прилагат посредством система за оценка на риска. Държавите членки могат да използват системата за оценка на риска, установена съгласно член 9 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година 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 Съвета⁶.
- (7) Настоящият регламент следва да се прилага спрямо търговски превозни средства с максимална конструктивна скорост над 25 km/h от категориите, определени в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли,

⁵ ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 1.

⁶ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

предназначени за такива превозни средства⁷. Той обаче не следва да пречи на държавите членки да провеждат крайпътни проверки на превозни средства извън обхвата му, или да проверяват други аспекти на автомобилния транспорт, по-специално свързаните с времето за шофиране и почивка или превоза на опасни товари.

- (8) Докладите за изпълнението на Директива 2000/30/ЕО⁸ ясно показват колко са важни крайпътните технически проверки. През периода 2007—2008 г. при близо 300 000 превозни средства, подложени на крайпътни проверки в целия ЕС, е констатирано такова лошо състояние, че се е наложило спирането им от движение. Тези доклади показват и значителни разлики между резултатите от проверките, проведени от държавите членки. За периода 2007—2008 г. разликите в процентните дялове на някои констатирани неизправности варираха от 0,6 % до 41,4 % между съседни страни. Не на последно място, тези доклади подчертават съществените разлики в броя на проведените крайпътни проверки в различните държави членки. С цел постигането на по-балансиран подход, държавите членки следва да се ангажират да провеждат минимален брой проверки, пропорционален на броя на търговските превозни средства, регистрирани на тяхна територия.
- (9) Микробусите и ремаркетата към тях се използват по-често в автомобилния транспорт. Тези превозни средства не са обхванати от някои изисквания, като например тези за обучението за професионални шофьори или инсталирането на устройства за ограничаване на скоростта, което води до сравнително висок брой пътни произшествия с такива превозни средства. Микробусите и ремаркетата към тях следва да се включат в обхвата на крайпътните проверки.
- (10) С оглед избягването на излишни административни тежести и разходи, както и подобряването на ефективността на проверките, превозните средства, експлоатирани от предприятия, които не спазват стандартите за пътна безопасност и опазване на околната среда, следва да се избират за проверка приоритетно, докато превозни средства, експлоатирани и добре поддържани от загрижени за безопасността оператори, следва да се поощряват с по-редки проверки.
- (11) Крайпътните технически проверки на изправността следва да се състоят от първоначални и, когато е необходимо, подробни проверки. И в двата случая те следва да обхващат всички съществени части и системи на превозните средства. С цел постигане на по-хармонизирано проверяване на всички възможни подлежащи на проверка елементи, следва да се въведат методи за проверка и примери за неизправности и тяхната оценка според сериозността.
- (12) В няколко държави членки докладите за крайпътни технически проверки се изготвят в електронен вид. В такива случаи на шофьора следва да се връчва разпечатка на доклада за проверката. Всички данни и информация, събрани при крайпътни проверки, следва да се предават в общо хранилище на държавата

⁷ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

⁸ COM (2010) 754 окончателен.

членка, за да може данните да се обработват по-лесно и прехвърлянето на информацията да може да се осъществява без допълнителна административна тежест.

- (13) Използването на подвижни станции за проверка намалява забавянето и разходите за операторите, тъй като на място могат да се провеждат подробни проверки. При определени обстоятелства може да се използват и центрове за прегледи, за да се извършат подробни проверки.
- (14) Служителите, извършващи подробните крайпътни проверки, следва да имат най-малко същите умения и да удовлетворяват същите изисквания като тези, които извършват проверки на техническата изправност съгласно регламент (ЕС) № XX/XX/XX на Европейския парламент и на Съвета от [дата] относно проверките за техническа изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО⁹.
- (15) Сътрудничеството и обменът на най-добри практики между държавите членки е от особено значение за постигането на по-хармонизирана система за крайпътни технически проверки в целия ЕС. Следователно държавите членки следва да си сътрудничат по-тясно и по време на оперативни действия. Това сътрудничество следва да включва и периодичното организиране на координирани крайпътни проверки.
- (16) За да се гарантира ефективният обмен на информация между държавите членки, във всяка от тях следва да има един орган, служещ като звено за контакт при връзката с други съответни компетентни органи. Този орган също така събира подходящите статистически данни. Освен това, държавите членки следва да прилагат съгласувана национална стратегия за изпълнение на тяхна територия и могат да определят един орган, който да координира прилагането ѝ. Компетентните органи на всяка държава членка следва да въведат процедури, поставящи срокове и определящи съдържанието на препращаната информация.
- (17) За да стане възможен мониторингът на режима за крайпътни проверки, прилаган в ЕС, държавите членки следва да съобщават на Комисията резултатите от крайпътните проверки на всеки две години. Комисията следва да докладва събраните данни на Европейския парламент.
- (18) Държавите членки следва да установят правила за санкции, приложими за нарушения на разпоредбите на настоящия регламент, и да гарантират тяхното изпълнение. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни.
- (19) За да се допълни настоящият регламент с още технически подробности, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз с оглед отчитането, когато е необходимо, на промените в законодателството относно ЕО одобрението на типа във връзка с категориите превозни средства, както и

⁹

ОВ L XXX

нуждата от актуализиране на приложенията в съответствие с техническия напредък. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително и на експертно равнище. При подготовката и съставянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременно и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.

- (20) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Изпълнителните правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията¹⁰.
- (21) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно създаването на минимални общи изисквания и хармонизирани правила относно провеждането на крайпътни проверки на превозни средства, движещи се на територията на ЕС, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки и следователно може да бъде по-добре постигната на равнище ЕС, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (22) Настоящият регламент зачита основните права и съблюдава принципите, признати от Хартата на основните права на Европейския съюз, както е посочено в член 6 от Договора за Европейския съюз.
- (23) Настоящият регламент разширява обхвата на Директива 2000/30/ЕО и актуализира нейните технически изисквания. Следователно, посочената директива следва да бъде отменена. Освен това, настоящият регламент интегрира правилата, съдържащи се в Препоръка 2010/379/ЕС на Комисията от 5 юли 2010 г. относно оценката на риска от неизправностите, открити при крайпътните технически проверки (на търговските превозни средства) в съответствие с Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹¹.

¹⁰ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

¹¹ ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 97.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБХВАТ

Член 1

Предмет

Настоящият регламент установява режим на крайпътни проверки на търговските превозни средства, движещи се на територията на държавите членки.

Член 2

Обхват

1. Настоящият регламент се прилага спрямо търговски превозни средства с максимална конструктивна скорост над 25 km/h от следните категории, както са определени в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета:
 - моторни превозни средства, използвани за превоз на пътници и съдържащи повече от осем места в допълнение към мястото на водача — категории M2 и M3,
 - моторни превозни средства с най-малко четири колела, обикновено използвани за превоз на товари с максимална допустима маса, която не надвишава 3 500 kg — категория N1,
 - моторни превозни средства, използвани за превоз на товари с максимална допустима маса, която надвишава 3 500 — категории N2 и N3,
 - ремаркета и полуремаркета с максимална допустима маса, която не надвишава 3 500 kg — категории O1 и O2,
 - ремаркета и полуремаркета с максимална допустима маса, която надвишава 3 500 kg — категории O3 и O4.
2. Настоящият регламент не засяга правото на държавите членки да извършват крайпътни проверки на превозни средства извън обхвата на настоящия регламент.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „превозно средство“ означава всяко моторно нерелсово превозно средство или неговото ремарке или полуремарке;

- (2) „моторно превозно средство“ означава всяко превозно средство на колела, което се задвижва с двигател и се придвижва на собствен ход, с максимална конструктивна скорост, надвишаваща 25 km/h;
- (3) „ремарке“ означава превозно средство на колела, което не се движи на собствен ход и което е проектирано и произведено с цел да бъде теглено от моторно превозно средство;
- (4) „полуремарке“ означава всяко ремарке, предназначено за прикачване към моторно превозно средство така, че една част от него да лежи върху моторното превозно средство и значителна част от теглото му и от теглото на товара му да бъдат носени от моторното превозно средство;
- (5) „товар“ означава всички предмети, поставени в или върху превозно средство, които не са постоянно прикрепени към него, включително предмети в палети, подвижни тела и контейнери в превозни средства;
- (6) „търговско превозно средство“ означава моторно превозно средство и ремаркетът към него, предназначени за превоз на товари или пътници с търговска цел;
- (7) „превозно средство, регистрирано в държава членка“ означава превозно средство, регистрирано или въведено в експлоатация в държава членка;
- (8) „титуляр на свидетелство за регистрация“ означава лице, на чието име е регистрирано превозното средство;
- (9) „крайпътна проверка“ означава неочаквана проверка на техническата изправност на търговско превозно средство, движещо се по отворени за публично движение пътища на територията на държава членка, която проверка се извършва от органи на тази държава членка или под техен пряк надзор;
- (10) „проверка на техническата изправност“ означава проверка дали частите и компонентите на дадено превозно средство съответстват на неговите характеристики при одобрението, първоначалната регистрация или въвеждането в експлоатация или модернизирането по отношение на безопасността и опазването на околната среда;
- (11) „компетентен орган“ означава институция или публичен орган, отговарящ за управлението на националната система за крайпътни проверки;
- (12) „проверяващ“ означава лице, оправомощено от държавата членка да извършва крайпътни проверки;
- (13) „неизправности“ означава технически дефекти или други несъответствия, установени при крайпътна проверка;
- (14) „координирана крайпътна проверка“ означава крайпътна проверка, организирана едновременно от две или повече държави членки.

ГЛАВА II

СИСТЕМА ЗА КРАЙПЪТНИ ПРОВЕРКИ И ОБЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Член 4

Система за крайпътни проверки

Системата за крайпътни проверки включва първоначални крайпътни проверки, както е посочено в член 9, и подробни крайпътни проверки, както е посочено в член 10, параграф 1.

Член 5

Процентен дял на подлежащите на проверка превозни средства

Всяка държава членка провежда всяка календарна година първоначални крайпътни проверки, чийто общ брой отговаря на поне 5 % от общия брой превозни средства, посочени в член 3, параграф 1, които са регистрирани на нейна територия.

Член 6

Система за оценка на риска, отнасяща се за крайпътните проверки

1. На национално ниво се въвежда система за оценка на риска, отнасяща се за крайпътните проверки, която се основава на броя и сериозността на установените неизправности в експлоатираните от отделни предприятия превозни средства. Системата за оценка на риска се прилага от компетентния орган на държавата членка.
2. За всяко предприятие, включено в системата за оценка на риска за крайпътните проверки, се създава рисков профил, като се използват посочените в приложение I критерии.

Предприятията се класифицират в съответствие със следните рискови профили:

- висок риск,
- среден риск,
- слаб риск.

3. С оглед прилагането на системата за оценка на риска, отнасяща се за крайпътните проверки, държавите членки могат да използват системата за оценка на риска, установена в съответствие с член 9 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Член 7
Задължения

1. Водачите на превозни средства, регистрирани в държава членка, съхраняват в превозното средство удостоверение за техническа изправност от последната проверка на техническата изправност и доклада от последната крайпътна проверка, когато има такива.
2. Водачът на превозното средство, подложено на крайпътна проверка, сътрудничи на проверяващите и осигурява достъп до превозното средство и частите му за целите на проверката.
3. Отделните предприятия гарантират, че експлоатираните от тях превозни средства постоянно са в добро техническо състояние.

Член 8
Проверяващи

1. Проверяващите се въздържат от всякакви прояви на дискриминация по националност на водача, страна на регистрация или въвеждане в експлоатация на превозното средство при избора на превозно средство за крайпътна проверка и при провеждане на проверката.
2. Проверяващият, извършил проверката на техническата изправност на дадено превозно средство, не може да извършва последващи крайпътни проверки на същото превозно средство.
3. Проверяващият е безпристрастен и свободен от каквито и да било конфликти на интереси, по-специално по отношение на икономически, лични или семейни връзки с водача, оператора или титуляря на свидетелството за регистрация на проверяваното превозно средство.
4. Проверяващите не се награждават по никакъв начин за броя на извършените крайпътни проверки или резултатите от тях.

ГЛАВА III

ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРОВЕРКА

Член 9

Избор на превозни средства за първоначална крайпътна проверка

При определянето на превозни средства, които да бъдат подложени на крайпътна проверка, проверяващите подбират приоритетно превозни средства, експлоатирани от предприятия с високорисков профил, както е посочено в член 6, параграф 2. За проверка може да бъдат подбрани и други превозни средства, когато е налице подозрение, че те представляват заплаха за пътната безопасност.

Съдържание и методи на крайпътните проверки

1. Избраните за крайпътна проверка съгласно член 9 превозни средства се подлагат на първоначална крайпътна проверка.

При всяка първоначална крайпътна проверка на превозно средство проверяващият:

- а) проверява удостоверението за техническа изправност и доклада от крайпътната проверка, ако има такива, които се съхраняват в превозното средство съгласно член 7, параграф 1;
- б) извършва визуална оценка на състоянието на превозното средство и на товара му.

Ако в доклада от предишната крайпътна проверка е/са посочена/и неизправност/и, проверяващият проверява дали тя/те е/са отстранена/и.

2. На база резултата от първоначалната проверка проверяващият може да реши, че превозното средство или ремаркетото му следва да бъдат подложени на подробна крайпътна проверка.

Подробната крайпътна проверка обхваща поне следните области:

- спирачно оборудване,
- кормилно управление,
- оси, колела, гуми, окачване,
- вредно въздействие.

Проверката на всяка от тези области обхваща един, няколко или всички изброени в приложение II елементи, които са от значение за тези области.

Освен това, проверяващият може да провери други области, посочени в приложение II, точка 1, като обхване един, няколко или всички елементи, изброени в това приложение.

Когато удостоверението за техническа изправност или докладът от крайпътна проверка показват, че на един от изброените в приложение II елементи е извършена проверка в течение на предходния месец, проверяващият не проверява този елемент, освен ако такава проверка не е оправдана поради очевидна неизправност.

4. При извършването на крайпътна проверка проверяващият използва методите на проверка, определени в приложение II.
5. Подробните крайпътни проверки се провеждат само от проверяващи, изпълняващи минималните изисквания за компетентност и обучение, определени в член 12 и приложение VI към Регламент (ЕС) № XXX/XXX на

Европейския парламент и на Съвета от [дата] относно проверките на техническата изправност на моторни превозни средства и техните ремаркета.

Член 11

Съоръжения за проверка

1. Подробните крайпътни проверки се провеждат чрез подвижна станция за проверка или в център за прегледи, както е посочено в Регламент (ЕС) № XXX/XXX на Европейския парламент и на Съвета от [дата] относно проверките на техническата изправност на моторни превозни средства и техните ремаркета.
2. Когато проверките се извършват в център за прегледи, мястото на първоначалната крайпътна проверка се избира на не повече от 10 km от съответния център.
2. Подвижните станции за проверка съдържат подходящо оборудване за провеждане на крайпътна проверка, включително поне оборудването, необходимо за оценка на състоянието на спирачките, кормилната уредба, окачването и емисиите на превозното средство.

Член 12

Оценка на неизправностите

1. За всеки подлежащ на проверка елемент проверяващият използва списъка с възможни неизправности и тяхната степен на сериозност, включен в приложение III.
2. При провеждането на крайпътна проверка проверяващият определя за всяка установена неизправност нивото на нейната сериозност и я класифицира в една от следните групи:
 - незначителни неизправности без сериозен ефект върху безопасността на превозното средство, както и други незначителни несъответствия,
 - значителни неизправности, които могат да окажат сериозно отрицателно въздействие върху безопасността на превозното средство или да породят риск за други участници в пътното движение, и други по-значителни несъответствия;
 - опасни неизправности, които пораждаат пряк и непосредствен риск за пътната безопасност, така че превозното средство не може да се използва по пътищата при никакви обстоятелства.
3. Превозно средство, показващо неизправности в повече от една от посочените в параграф 2 групи се класифицира в групата, където попада най-значителната неизправност. Превозно средство, показващо няколко неизправности в една и

съща група, се класифицира в следващата по-сериозна група, ако общият ефект от тези неизправности води до по-висок риск за пътната безопасност.

Член 13

Специфични правила относно проверката на обезопасяването на товара

Проверяващият може да подложи превозно средство на проверка на обезопасяването на товара в съответствие с приложение IV. Последващите процедури, посочени в член 14, се прилагат и в случай на значителни или опасни неизправности във връзка с обезопасяването на товара.

Член 14

Последващи действия при значителни или опасни неизправности

1. Всяка значителна неизправност, установена при първоначална или подробна проверка, се отстранява незабавно и в близост до мястото на проверката.
2. Проверяващият може да реши, че превозното средство трябва да бъде подложено на проверка на техническата изправност в определени от него срокове, ако това превозно средство е регистрирано в държавата членка, където е извършена крайпътната проверка. Ако превозното средство е регистрирано в друга държава членка, проверяващият може да се обърне към компетентния орган на тази държава членка с искане за провеждане на нова проверка на техническата изправност на това превозно средство, следвайки процедурата, определена в член 18, параграф 3.
3. Проверяващият не разрешава използването на превозно средство, при което са констатирани опасни неизправности, докато тези неизправности не се отстранят на мястото на проверката. Проверяващият може да разреши използването на такова превозно средство за достигане до най-близкия сервиз, където тези неизправности могат да бъдат отстранени, при условие, че опасните неизправности са поправени дотолкова, че позволяват превозното средство да достигне сервиза без непосредствен риск за безопасността на пътниците в него или на други участници в движението.

Проверяващият може да разреши превозно средство с установени опасни неизправности да бъде транспортирано директно до най-близкото място, където е възможно то да бъде ремонтирано или конфискувано.

Член 15

Такси за проверка

При установяването на значителни или опасни неизправности след подробна проверка държавите членки могат да изискат плащането на такса. Сумата на таксата е разумна и не надвишава тази на таксата, изисквана за проверка на техническата изправност на същия тип превозно средство.

Член 16

Доклад за проверката и база данни за крайпътни проверки

1. При завършването на подробна проверка проверяващият съставя доклад съгласно приложение V. На водача на превозното средство се предоставя копие от доклада за проверката или, при доклади в електронна форма, разпечатка от него.
2. Проверяващият съобщава на компетентния орган резултатите от подробните крайпътни проверки в разумен срок след извършването им. Компетентният орган съхранява тази информация 36 месеца след датата на получаването ѝ. .
3. Резултатите от крайпътната проверка се съобщават на органа, регистрирал превозното средство.

ГЛАВА IV

СЪТРУДНИЧЕСТВО И ОБМЕН НА ИНФОРМАЦИЯ

Член 17

Определяне на звено за контакт

1. Държавите членки определят звено за контакт, което:
 - осигурява координацията със звена за контакт, определени от други държави членки във връзка с действия по член 18;
 - предава данните, посочени в член 20, на Комисията,
 - отговаря за обмена на информация и за подпомагането на компетентните органи на други държави членки.
2. Държавите членки предават на Комисията имената и данните за контакт на своите национални звена за контакт най-късно до *[една година след влизане в сила на настоящия регламент]* и я информират незабавно за всички промени в тях. Комисията съставя списък с всички звена за контакт и го предава на държавите членки.

Член 18

Сътрудничество между държавите членки

1. Когато при превозно средство, което не е регистрирано в държавата членка, където се извършва проверката, се установят значителни или опасни неизправности, особено такива, водещи до забрана за използване на превозното средство, звеното за контакт информира компетентния орган на държавата членка на регистрация относно резултатите от проверката. Тази информация съдържа елементите на доклада за крайпътна проверка, посочени в приложение VI. Комисията приема подробни правила относно процедурите за уведомяване

на компетентния орган на държавата членка на регистрация за превозни средства със значителни или опасни неизправности съгласно процедурата по разглеждане, посочена в член 23, параграф 2. .

2. При установяването на значителни или опасни неизправности в превозно средство, звеното за контакт на държавата членка, където е извършена проверката, може да поиска от компетентния орган на държавата членка на регистрация да предприеме съответните последващи действия, например да подложи превозното средство на още една проверка на техническата изправност, както е предвидено в член 14.

Компетентният орган на държавата членка на регистрация информира държавата членка, извършила проверката, за предприетите действия.

Член 19

Координирани крайпътни проверки

Поне шест пъти годишно държавите членки извършват координирани крайпътни проверки. Държавите членки могат да съчетаят тези действия с посочените в параграф 5 от Директива 2006/22/ЕО.

Член 20

Предоставяне на информация на Комисията

1. Преди 31 март всяка втора година държавите членки предоставят по електронен път на Комисията данните, събрани във връзка с проверените превозни средства през предходните две календарни години. Тези данни съдържат:
 - а) броя на проверените превозни средства;
 - б) категорията на проверените превозни средства съгласно приложение V, точка 6;
 - в) държавата членка на регистрация на превозното средство;
 - г) проверените елементи и установените неизправности съгласно приложение V, точка 8.

Първият доклад обхваща период от две години, считано от 1 януари [година].

2. Комисията приема подробни правила относно предоставянето на данни, посочено в параграф 1 съгласно процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2. До установяването на такива правила се използва стандартният формуляр за докладване, определен в приложение VI.

Комисията докладва събраните данни на Европейския парламент.

ГЛАВА V

РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ДЕЛЕГИРАНИТЕ И ИЗПЪЛНИТЕЛНИ ПРАВОМОЩИЯ

Член 21

Делегирани актове

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 22, с оглед:

- 1) актуализирането на член 2, параграф 1, по целесъобразност, за да се отчетат промените в категориите на превозните средства, произтичащи от изменения в посочените в същия член законодателни актове,
- актуализирането на приложенията предвид техническия прогрес или за да се отчетат промените в международните и европейските законодателни актове.

Член 22

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 21 се предоставя за неопределен срок, *[считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент]*.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 21, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира за него едновременно Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 21, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 23
Процедура на комитета

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато становището на комитета трябва да бъде получено чрез писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, ако в рамките на определения срок за предаване на становището председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета поиска това.

ГЛАВА VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 24
Санкции

1. Държавите членки установяват система от санкции за нарушаване на разпоредбите на настоящия регламент и вземат всички мерки, за да гарантират прилагането им. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни.
2. Правилата, определени съгласно параграф 1, включват санкции за отказ на водача или оператора да сътрудничат с проверяващия и да отстранят установените по време на проверката неизправности.
3. Държавите членки уведомяват Комисията за тези разпоредби най-късно до *[една година след датата на прилагане на настоящия регламент]* и също така я уведомяват незабавно за всяко последващо изменение, което се отразява върху тях.

Член 25
Отмяна

Директива 2000/30/ЕО се отменя, считано от *[датата на прилагане на настоящия регламент]*.

Член 26
Влизане в сила и прилагане

Регламентът влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от *[12 месеца след влизането му в сила]*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател