



30.1.2015

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ЧЛЕНОВЕТЕ НА ЕП

Относно: Петиция 1350/2013, внесена от Тиери Ламбен, с белгийско гражданство, относно опасностите, които крие износът на употребявани автомобили в Румъния и България

1. Резюме на петицията

Вносителят на петицията живее в Румъния и е забелязал, че много румънски младежи управляват употребявани автомобили, внесени от Западна Европа. Тези превозни средства често са зле поддържани, което ги прави опасни за участниците в движението. Всяка година много млади румънци и българи загиват безсмислено по пътищата поради опасни автомобили. Вносителят на петицията счита, че износът в Източна Европа на употребявани автомобили, които вече не отговарят на техническите изисквания, прилагани в западната част на ЕС, е престъпление. Той призовава Европейския парламент да вземе мерки, за да се сложи край на големия брой пътнотранспортни произшествия, дължащи се на безкрупулната търговия с технически неизправни автомобили.

2. Допустимост

Обявена за допустима на 15 април 2014 г. Комисията е приканена да предостави сведения (член 216, параграф 6 от Правилника за дейността).

3. Отговор от Комисията, получен на 30 януари 2015 г.

Забележки на Комисията

і) Относно свободното движение на стоки в ЕС - член 34 от Договора за функционирането на ЕС (ДФЕС)

- Правилата за свободното движение на стоки в рамките на Европейския съюз са посочени в Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) и са допълнени и уточнени от съдебната практика на Съда на Европейския съюз.
- Член 34 от ДФЕС предвижда следното: *„Количествените ограничения върху вноса и всички мерки, имащи равностоен ефект, се забраняват между държавите членки“.*

Член 36 от ДФЕС предвижда следното: *„Разпоредбите на членове 34 и 35 не са пречка за налагането на забрани или ограничения върху вноса, износа или транзитното преминаване на стоки, основаващи се на съображенията за обществен морал, обществен ред или обществена сигурност; за закрила на здравето и живота на хората, животните или растенията; за закрила на националните богатства с художествена, историческа или археологическа стойност; за закрила на индустриалната и търговската собственост. При все това тези забрани или ограничения не трябва да представляват средство за произволна дискриминация или прикрито ограничение на търговията между държавите членки.“*

- От това следва, че макар и автомобилите втора употреба да се ползват от свободата на движение между държавите – членки на ЕС, последните имат възможност да се отклонят от принципа на свободно движение чрез приемане на мерки, имащи за цел да се гарантира безопасността на движението по пътищата на тяхна територия.
- Съдът на ЕС е пояснил, че при липсата на хармонизирани разпоредби на равнището на ЕС самите държави членки трябва да решат на какво ниво желаят да се гарантира безопасността на движението по пътищата на тяхна територия, като същевременно отчитат изискванията на свободното движение на стоки в рамките на ЕС (дело C-110/05 Комисията срещу Италия [2009] ECR I- 519).
- Следователно румънските органи са тези, които трябва да вземат необходимите мерки, за да гарантират безопасността на движението на румънска територия, включително за употребяваните автомобили от други държави – членки на ЕС, като тези мерки обаче трябва да са пропорционални на преследваната цел.

ii) В областта на техническото състояние на превозните средства – Директива 2009/40/ЕО относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета

- Директива 2009/40/ЕО относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета определя референтната рамка за проверка на техническото състояние на превозните средства. В изпитванията, проведени в рамките на техническата проверка, трябва да се посочи дали превозното средство е безопасно за използване по обществените пътища и дали отговаря на изискванията по отношение на пътната

безопасност и защитата на околната среда. Относно положението на внесени употребявани превозни средства, тези превозни средства трябва преди всичко да бъдат регистрирани в държавата членка на внос, преди да могат да се използват по обществените пътища. Член 5 от Директивата предвижда възможността държавата членка да поиска въпросното превозно средство да бъде подложено на изпитвания в рамките на проверка на техническата изправност преди регистрацията му. Въпреки това обаче тези изпитвания могат да бъдат изисквани единствено по недискриминационен начин и следователно не следва да обхващат само внесените превозни средства втора употреба. Тази възможност е запазена в член 5, параграф 4, трето тире от наскоро приетата Директива 2014/45/ЕС (която съставлява преразглеждане на законодателството относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства), където се предвижда държавите членки да могат да поискат допълнителни проверки на техническата изправност при смяна на притежателя на регистрацията.

- В съответствие с горепосоченото държавите членки може да поискат дадено превозно средство да бъде подложено на проверка на техническата изправност преди регистрирането му, за да се гарантира, че превозното средство има разрешение да се движи по обществените пътища по безопасен и съобразен с екологичните изисквания начин.

Заклучение

Според Комисията, когато става дума за правилата за свободното движение на стоки между държавите – членки на ЕС, пътната безопасност може да оправдае мерки, ограничаващи свободата на движение. Задължение на Румъния е да прилага подходящи мерки, за да гарантира безопасността на движението по пътищата на своя територия. Когато въпросните мерки могат да ограничат свободното движение на стоки между държавите членки, те не трябва да надхвърлят необходимото за постигането на целта за безопасност на движението по пътищата.

Законодателството на ЕС относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета предвижда още днес по недискриминационен начин възможността държавите членки да изискват допълнителни изпитвания преди регистрацията на употребявани превозни средства. Задължение на държавите членки е да използват тази възможност с цел подобряване на безопасността по пътищата.