



Документ за разглеждане в заседание

A9-0028/2021

2.3.2021

ДОКЛАД

относно доклада за изпълнението относно аспектите на пакета за техническата изправност, свързани с безопасността по пътищата (2019/2205(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Беноа Лютджен

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ – ОБОБЩЕНИЕ НА ФАКТИТЕ И КОНСТАТАЦИИТЕ	3
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	9
ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ	20
ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ	21

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ – ОБОБЩЕНИЕ НА ФАКТИТЕ И КОНСТАТАЦИИТЕ

Контекст на регулаторната рамка

През 2010 г. Европейската комисия обяви политика в областта на пътната безопасност, имаща за цел намаляване на броя на смъртните случаи по пътищата с 50% през следващото десетилетие; През 2011 г. Комисията публикува Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“¹, в която се определя целта за нулева смъртност в автомобилния транспорт до 2050 г.

Като част от тази политическа рамка през 2014 г. европейските институции приеха пакета за техническа изправност, състоящ се от три законодателни акта, чиято цел е да се подобри качеството на проверките на превозните средства, да се хармонизират изискванията по време на крайпътните технически проверки и да се въведе първата европейска мярка за борба с измамите с километражните броячи. По-специално пакетът за техническата изправност включва следните актове:

- Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност;
- Директива 2014/46/ЕС относно документите за регистрация на превозни средства;
- Директива 2014/47/ЕС относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства.

По отношение на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност Директива 2014/45/ЕС отменя Директива 2009/40/ЕО и актуализира режима на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства по обществените пътища. Една от съществените новости, включени в Директива 2014/45/ЕС, е взаимното признаване на сертификатите за проверка на употребявани превозни средства, внесени от други държави членки.

Друг новаторски аспект се отнася до регистрацията на показанията на километражния брояч по време на проверките на техническата изправност. Обосновката е, че проверката на стойностите на километражния брояч следва да предоставя официални доказателства за действителните километри, изминати от превозните средства, за да се улесни разпознаването и предотвратяването на измами с километражните броячи.

Що се отнася до документите за регистрация на превозните средства, Директива 2014/46/ЕС изисква от държавите членки да записват по електронен път данни за всички превозни средства, регистрирани на тяхна територия, включително резултатите от задължителните периодични прегледи за проверка на техническата изправност. Целта на електронните записи е също така да се провери дали дадено превозно средство е спряно от движение по пътищата и да се улесни процесът на признаване на валидността на удостоверенията за техническа изправност в целия ЕС.

¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.

Директива 2014/47/ЕС установява минимални изисквания за крайпътните технически проверки на търговски превозни средства в движение. Новост, предвидена в директивата, е това, че тя определя минималния брой проверки, които държавите членки следва да извършват, въз основа на общия брой превозни средства, регистрирани на тяхна територия, който следва да съответства на най-малко 5% от регистрирания автомобилен парк в Съюза. В нея също така се определят общи минимални стандарти за оборудването, обучението на проверяващите, извършващи по-подробни проверки, оценката и проследяването на неизправностите. Наред с другите изисквания се въвежда също проверката на обезопасяването на товара като част от крайпътната проверка с цел да се гарантира, че товарът е правилно обезопасен, като се избягват смущения в безопасното шофиране.

Държавите членки бяха задължени да транспонират трите директиви от пакета за техническа изправност чрез приемането на национални актове и административни разпоредби преди 20 май 2017 г., а мерките трябваше да влязат в сила до 20 май 2018 г.

Основни констатации²

В настоящия доклад относно прилагането докладчикът има за цел да оцени транспонирането в законодателството и конкретното функциониране на пакета за техническа изправност в държавите членки от ЕС-27 от гледна точка на пътната безопасност. По-специално той се съсредоточава върху начина, по който пакетът е транспониран от държавите членки в националното им законодателство, и върху това дали и до каква степен транспонирането е довело до общи стандарти и сравними равнища на пътна безопасност. Той също така оценява дали настоящата рамка е пригодена към бъдещето.

Докладчикът счита, че транспонирането на пакета за техническата изправност на национално равнище, както и практическото функциониране на някои от неговите разпоредби са показали подобрена хармонизация на националните процедури в държавите членки, по-специално по отношение на съдържанието и методите за проверка. Транспонирането на пакета също така спомогна за повишаване на качеството на периодичните технически прегледи и координацията на държавите при крайпътните проверки, както и на стандартите за пътна безопасност.

Честота и съдържание на проверките

Честотата на проверките за периодичните технически прегледи е от съществено значение, за да се гарантира, че експлоатираните превозни средства се поддържат

² Констатациите се основават по-специално на следните проучвания: „Прилагане на пакета за техническа изправност“, възложено от Службата на ЕП за парламентарни изследвания; Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО и Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на Директива 2014/47/ЕС 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.

правилно. В това отношение над 90% от проверките на превозни средства се провеждат на същите или дори по-кратки интервали от определените в пакета и това до голяма степен ще допринесе за намаляване на броя на превозните средства, движещи се в състояние, което не е безопасно. Това е от особено значение за категориите търговски превозни средства поради по-високия брой изминати километри и по-дългото време, прекарано на пътя.

Що се отнася до съдържанието и методите на проверки, държавите членки са следвали точно същите категории и методи, както са определени от Директива 2014/45/ЕС, а в някои случаи обхватът на проверките е бил допълнително разширен в сравнение с предвидения в приложение I към директивата. Въпреки това няколко държави все още изискват по-дълги интервали от определените в директивата и това би могло да намали безопасността в условията на движение за тези конкретни категории превозни средства.

Когато при крайпътна проверка се установят значителни или опасни неизправности, използването на превозното средство обикновено се ограничава до придвижването, необходимо, за да достигне до един от най-близките сервиси. Забрана за използване на превозни средства може да се прилага и по изключителни причини, свързани с безопасността. Докладчикът счита, че за да се намали делът на превозните средства, при които има технически неизправности, следва да бъдат въведени по-строги ограничения и изисквания за превозните средства, при които са установени значителни неизправности по време на прегледите за проверка на техническата изправност.

Използвано оборудване и обучение на проверяващите

Докладчикът признава, че съдържанието и методите за проверка са приведени в съответствие за всички държави членки и са в съответствие с минималния списък от елементи, което допринася за едно общо пространство за контрол на техническата изправност въз основа на хармонизирани стандарти. Разликите между държавите членки се отнасят само до проверката на моторни превозни средства с по-малко от четири колела (категория L), за които в директивата не са определени минимални изисквания.

Във всички държави членки са въведени минимални квалификации за проверяващите, извършващи периодични технически проверки. В някои държави членки обаче тези изисквания не са сравними с изброените в приложение IV към директивата.

Обезопасяване на товара

Що се отнася до методите за проверка на обезопасяването на товара, досега те са установени само в 20 държави членки, а минимални познания за проверяващите, които ги извършват, се изискват само от 16 държави членки. Разпоредбите относно обезопасяването на товара и проверките на товари попадат в обхвата на незадължителни процедури, поради което само няколко държави са транспонирали тези разпоредби и в националното законодателство не са посочени подробности относно обучението на проверяващите. Трябва да се подчертае, че държавите членки не са придали същото значение на проверките на обезопасяването на товара, както на други мерки, и като цяло са използвани малко и не толкова подробни актове за указване на методите и компетентността на персонала, отговорен за извършването на такива проверки. Поради

това докладчикът счита, че хармонизирането в това отношение далеч не може да се счита за постигнато на равнище ЕС.

Взаимно признаване на удостоверенията за проверка

Взаимното признаване на удостоверенията за проверка на употребявани превозни средства, които преди това са били регистрирани в друга държава членка и за които се изисква пререгистрация, включва главно признаването на валидността на удостоверението за техническа исправност.

Информацията, предоставена в проучванията³, показва, че компетентните органи признават валидността на удостоверението за техническа исправност чрез собствената си национална система за технически прегледи, като проверяват документите на водача, без да извършват допълнителни проверки, освен в случаи на явни съмнения. Във всички случаи в удостоверението на превозното средство трябва да са спазени интервалите на периодичните технически прегледи, които са в сила в държавата на бъдещата регистрация, в противен случай в държавата на пререгистрация се извършва нова проверка. В случай че документите трябва да бъдат проверени, основните проблеми, които възникват, са свързани с трудностите при установяване на контакт с националните звена за контакт, времето, необходимо за получаване на искания документ, и действителното предоставяне на документа на запитващия национален орган.

Обмен на данни

За да подкрепят защитата и прозрачността на пазара на употребявани превозни средства, като вземат предвид историята на превозните средства, всички държави членки действително уведомяват компетентния орган за данните, събрани по време на проверките на превозните средства, включително за показанията на километражния брояч, с което се предотвратяват манипулации и измами.

В 22 случая законодателството на държавата членка изисква електронни записи на данни за всички превозни средства, регистрирани на територията на държава членка, включително резултатите от периодичните прегледи за проверка на техническата исправност и техния срок на валидност, докато в момента само 3 държави членки не водят никакъв електронен регистър на временно спрените превозни средства.

Докладчикът подкрепя идеята за създаване на Европейска платформа с информация за превозните средства с цел подобряване и систематизиране на обмена на информация между държавите членки относно пробегата, произшествията и други събития, в съответствие с насоките на Европейската комисия за политиката в областта на пътната безопасност за периода 2011 – 2020 г.⁴

Препоръки

Докладчикът отбелязва, че държавите членки са възприели различен подход за транспониране въз основа на естеството на разпоредбите на директивата. По-специално,

³ Вж. бележка под линия 2.

⁴ COM(2010) 389.

в случаите, в които минималните изисквания или специфичните процедури са ясно очертани и задължителни в пакета, транспонирането от държавите членки в почти всички случаи съответства изцяло или е окончателно приведено в съответствие с изискванията на директивите. Такъв е например случаят с честотата на периодичните технически проверки.

От друга страна, в случаите, в които държавите членки имат по-голяма свобода на действие по отношение на транспонирането и изпълнението, това е довело до по-широк набор от разпоредби, въведени и прилагани на национално равнище, като понякога липсва съгласуваност с действителните цели на директивите. Такъв е например случаят със санкциите за нарушения, при които от държавите членки се изисква да определят правила в съответствие с националните си разпоредби, като единственото изискване е те да бъдат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни.

Директивите също така не предоставят подробности относно обучението на персонала, участващ в проверките за обезопасяване на товари, тъй като в тях само се посочва, че персоналят трябва да бъде подходящо обучен за тази цел. По-специално, разпоредбата относно обезопасяването на товара не се счита за задължителна и много държави членки не са включили такава мярка в националното си законодателство.

В това отношение броят и критериите за подбор на превозните средства, които трябва да бъдат проверявани на пътя, са само препоръчителни разпоредби и това безспорно е довело до различно прилагане на равнището на държавите членки. Някои държави използват критерии, основани на високорисковия профил, както е посочено в Директива 2006/22/ЕО, докато други използват собствена национална система за риска или извършват проверки на случаен принцип.

В съответствие с това примерният характер на някои разпоредби в сравнение с подробните изисквания, определени от други, е ограничил сближаването на стандартите и хармонизирането на правилата, предвидено в пакета. Според докладчика е необходимо да се настоява за по-хармонизиран подход за разпоредбите, които са били приложени само частично поради незадължителния им характер.

Също така беше установено, че макар това да не е задължително, някои държави членки водят електронен регистър на превозните средства със значителни или опасни неизправности, установени по време на крайпътни проверки. Използването на такива електронни регистри ще улесни изпълнението на задължението за електронно уведомяване за превозни средства със значителни или опасни неизправности, определено в акта за изпълнение⁵. Следва да се отбележи, че понастоящем в почти всички държави членки липсва уведомяване на националните звена за контакт за тези превозни средства. В това отношение докладчикът счита, че сътрудничеството между държавите членки следва да бъде подобро и следва да продължи да се насърчава в полза на обмена на информация, международната достъпност на взаимната подкрепа и прозрачността, както и прилагането и разработването на общоевропейски електронни инструменти за улесняване на подобни действия за сътрудничество.

⁵ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2205 на Комисията от 29 ноември 2017 г. за определяне на подробни правила относно процедурите за уведомяване за търговски превозни средства със значителни или опасни неизправности, установени при крайпътна техническа проверка.

Докладчикът би желал да подчертае, че дори в най-добрия случай правилното транспониране на пакета от държавите членки само по себе си не гарантира ефективно и ефикасно изпълнение и че в бъдеще ще бъде необходим допълнителен мониторинг, за да се проверят в средносрочен план последиците от прилагането на пакета във връзка с подобряването на пътната безопасност.

И накрая, докладчикът също така препоръчва рамката за техническа изправност да бъде ориентирана към бъдещето. От 2022 г. новите превозни средства ще трябва да бъдат оборудвани с нови усъвършенствани системи за подпомагане на управлението на превозни средства в съответствие с актуализирания Регламент (ЕО) № 2019/2144 относно общата безопасност. Докладчикът посочва, че ще бъде необходимо новите задължителни усъвършенствани системи за безопасност, както и eCall, да бъдат въведени в обхвата на периодичните технически прегледи.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно доклада за изпълнението относно аспектите на пакета за техническата изправност, свързани с безопасността по пътищата (2019/2205(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид пакета за техническа изправност, включващ Директива № 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета¹, Директива № 2014/46/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за изменение на Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства² и 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 Съюза³,
- като взе предвид своята резолюция от 14.11.2017 г., озаглавена „В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС“⁴,
- като взе предвид своята резолюция от 31 май 2018 г., съдържаща препоръки към Комисията относно манипулирането с километражния брояч при моторните превозни средства: преразглеждане на правната рамка на ЕС⁵,
- като взе предвид съобщението на Комисията от 20 юли 2010 г., озаглавено „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011 – 2020 г.“ (COM(2010)0389),
- като взе предвид работния документ на службите на Комисията „Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021 – 2030 г. – следващи стъпки към „Нулева смъртност“ (SWD(2019)0283),
- като взе предвид целите на ООН за устойчиво развитие (ЦУР), по-специално ЦУР 3.6 за намаляване наполовина на смъртните случаи и на нараняванията при пътнотранспортни произшествия в световен мащаб до 2020 г. и ЦУР 11.2 за осигуряване до 2030 г. на достъп до безопасни, финансово и физически достъпни и устойчиви транспортни системи за всички и подобряване на пътната безопасност, най-вече чрез разширяване на обществения транспорт, със специален акцент върху нуждите на хората в уязвимо положение, жените, децата, хората с увреждания и възрастните хора,
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Стратегия за устойчива

¹ ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51.

² ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 129.

³ ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 134.

⁴ ОВ С 356, 4.10.2018 г., стр. 2.

⁵ ОВ С 76, 9.3.2020 г., стр. 151.

и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ (COM(2020)0789),

- като взе предвид своята резолюция относно европейската стратегия относно съвместни интелигентни транспортни системи⁶, в която Европейската комисия се призовава бързо да публикува законодателно предложение относно достъпа до бордови данни и ресурси,
- като взе предвид съобщението на Европейската комисия от 16 февруари 2020 г. относно Европейска стратегия за данните (COM(2020)0066), в което се посочва преразглеждането на действащото законодателство относно достъпа до бордовите данни с цел осигуряване на справедлив достъп до определени данни за автомобилите,
- като взе предвид оценката на прилагането на европейско равнище, възложена от Службата на ЕП за парламентарни изследвания и публикувана през септември 2020 г., относно прилагането на Пакета за техническа изправност,
- като взе предвид доклада на Комисията от 4 ноември 2020 г. относно прилагането на Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (COM(2020)0699),
- като взе предвид доклада на Комисията от 3 ноември 2020 г. относно прилагането на Директива 2014/47/ЕС относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза (COM(2020)0676),
- като взе предвид проучването, възложено от Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ на Комисията (ГД „Мобилност и транспорт“) и публикувано през февруари 2019 г., относно включването на леки ремаркета и на двуколесни или триколесни превозни средства в обхвата на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност,
- като взе предвид проучването, поръчано от ГД „Мобилност и транспорт“ и публикувано през февруари 2019 г., относно включването на eCall в периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства,
- като взе предвид проучването за осъществимост, възложено от ГД „Мобилност и транспорт“ и публикувано през април 2015 г. относно платформата с информация за превозните средства,
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобрение на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на тяхната обща безопасност и защитата на пътниците и уязвимите

⁶ ОВ С 162, 10.5.2019 г., стр. 2.

участници в движението по пътищата⁷,

- като взе предвид член 54 от своя Правилник за дейността, както и член 1, параграф 1, буква д) от решението на Председателския съвет от 12 декември 2002 г. относно процедурата по разрешаване изготвянето на доклади по собствена инициатива и приложение 3 към него,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (А9-0028/2021),
- А. като има предвид, че през 2010 г. ЕС прие политика в областта на пътната безопасност, имаща за цел намаляване на броя на смъртните случаи по пътищата с 50% до 2020 г.; като има предвид, че през 2011 г. ЕС определи целта за „нулева смъртност“, която предвижда нулев брой смъртни случаи в автомобилния транспорт до 2050 г.; като има предвид, че през 2019 г. около 22 800 души загинаха, а около 135 000 бяха тежко ранени по пътищата на Европа; като има предвид, че е необходимо да се предприемат по-ефективни и по-координирани мерки на равнището на ЕС и от държавите членки, за да се постигне целта за нулева смъртност;
- Б. като има предвид, че въпреки усилията за подобряване на пътната безопасност в ЕС напредъкът в намаляването на броя на смъртните случаи по пътищата през последните години, макар и значителен, е твърде бавен; като има предвид, че техническите неизправности в превозните средства се считат за причина за около 5% от произшествията с участието на превозни средства в товарния транспорт; като има предвид, че лошата поддръжка на превозните средства се счита за причина за 4% от произшествията с участници в пътното движение;
- В. като има предвид, че съгласно предварителните данни за 2019 г. броят на смъртните случаи по пътищата на ЕС е по-малък в сравнение с предходната година, но този напредък продължава да бъде твърде бавен; като има предвид, че е сигурно, че целта на ЕС за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата между 2010 г. и края на 2020 г. ще бъде постигната приблизително наполовина, тъй като досега е регистрирано намаление само с 23%; като има предвид, че честите, подробни и периодични проверки на превозните средства, извършвани от добре квалифицирани проверяващи, както и крайпътните технически проверки са от основно значение за повишаване на пътната безопасност;
- Г. като има предвид, че големите различия в смъртните случаи по пътищата между държавите членки, с над четири пъти повече смъртни случаи по пътищата в държавата с най-лоши резултати, отколкото в държавата с най-добри резултати, подчертават необходимостта от специален мониторинг, партньорство и помощ за държавите членки с най-лоши резултати;
- Д. като има предвид, че все още съществуват големи различия в пътната безопасност между държавите членки в Източна Европа и тези в Западна Европа; като има предвид, че първите често се превръщат в дестинация за автомобилния парк втора употреба с произход от последните, което може да създаде както рискове за безопасността на хората, така и рискове за околната среда, които трябва да бъдат

⁷ ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1.

- разгледани на равнището на ЕС;
- Е. като има предвид, че техническата изправност на превозните средства не само поражда загриженост, свързана с климата и околната среда, но е и въпрос от областта на общественото здраве, както по отношение на гарантирането на пътната безопасност, така и във връзка с въздействието на емисиите върху качеството на въздуха; като има предвид, че неотдавнашните скандали, свързани с емисиите, доказаха необходимостта от независими проверки през целия жизнен цикъл на превозното средство, като се вземат предвид действителните му емисии;
- Ж. като има предвид, че анализът на транспонирането и прилагането от страна на държавите членки на пакета за техническа изправност показва, че процедурите за хармонизация трябва да бъдат подобрени на равнището на ЕС;
- З. като има предвид, че пазарът на употребявани автомобили в Европейския съюз е два до три пъти по-голям от пазара на нови автомобили и че измамите с километражните броячи в употребяваните автомобили излагат на сериозен риск пътната безопасност; като има предвид, че според проучванията делът на манипулираните превозни средства е между 5 и 12% от употребяваните автомобили при националните продажби и между 30 и 50% от трансграничните продажби; като има предвид, че само шест държави членки признават манипулирането на километражните броячи за престъпление; като има предвид, че липсата на обща европейска база данни също така възпрепятства правоприлагането срещу подобни измамни практики;
- И. като има предвид, че засиленото използване на автоматизирани характеристики при управлението налага актуализиране на пакета за техническа изправност, за да бъдат включени проверката и обучението във връзка с новите характеристики за подпомагане на управлението, които предстои да бъдат въведени от 2022 г.;
- Й. като има предвид, че някои държави членки вече въведоха инструменти за свеждане до минимум на манипулирането на километражните броячи, като например „Car-Pass“ в Белгия и „Nationale AutoPas“ (NAP) в Нидерландия; като има предвид, че и двете държави членки използват база данни за събиране на показанията на километражните броячи при всяка операция по поддръжката, обслужването, ремонта или периодичния преглед на превозното средство, без да се събират каквито и да било лични данни, и че и в двете държави това доведе до почти пълно премахване на измамите с километражните броячи на техните територии в рамките на кратък период от време;
- К. като има предвид, че качеството на пътната инфраструктура е от първостепенно значение за пътната безопасност; като има предвид, че с разпространението на свързаните и автономните превозни средства свързаността и цифровата инфраструктура са и ще бъдат във все по-голяма степен от първостепенно значение за пътната безопасност;

Препоръки

Транспониране и прилагане на пакета за техническа изправност – цели на ЕС в областта на безопасността

1. приветства факта, че транспонирането на пакета за техническа изправност и прилагането на някои от неговите разпоредби показаха подобрена хармонизация на националните процедури, по-специално по отношение на честотата, съдържанието и метода на проверките на превозните средства;
2. приветства факта, че транспонирането на пакета за техническа изправност е спомогнало за подобряване на качеството на периодичните технически прегледи, нивото на квалификация на проверяващите и координацията и стандартите на държавите членки, свързани с крайпътните технически проверки на превозните средства, с цел повишаване на пътната безопасност;
3. изразява съжаление във връзка с факта, че въпреки по-доброто качество на периодичните технически прегледи и положителните последици от тях за пътната безопасност, пакетът за техническата изправност съдържа някои незадължителни разпоредби, които не са транспонирани достатъчно стриктно или дори изобщо не са транспонирани; подчертава необходимостта от постепенно премахване на доброволните разпоредби и разработване на система от минимални, но задължителни изисквания за увеличаване на хармонизирането на равнище ЕС на аспекти като обезопасяването на товара, обмена на информация и сътрудничеството между държавите членки;
4. изразява съжаление относно факта, че няколко държави членки не транспонираха пакета за техническата изправност навреме и че Комисията трябваше да започне процедура за установяване на неизпълнение на задължение срещу една държава членка; настоятелно призовава въпросните държави членки бързо да транспонират липсващите разпоредби на пакета за техническа изправност в националното си законодателство и да приложат изцяло всички свои задължения за създаване на пълна техническа информация, като се има предвид, че пътната безопасност за европейските граждани е приоритет на Европейския съюз;
5. изразява съжаление, че недостатъчното финансиране за дейностите по проверка, включително за свързаните с проверките служители, оборудване и обучение, продължава да застрашава постигането на целите за техническа изправност; подчертава, че държавите членки следва да предоставят достатъчна финансова и административна подкрепа на своите националните органи за пътна безопасност, за да бъде приложен ефективно пакетът за техническа изправност и неговата бъдеща преразгледана версия;

Честота и съдържание на проверките

6. приветства факта, че след влизането в сила на пакета за техническа изправност 90% от прегледите на превозните средства се извършват на същите интервали или дори на по-стриктни интервали от определените в пакета, което допринася до голяма степен за намаляване на броя на опасните превозни средства, движещи се по пътищата на ЕС; изразява съжаление обаче, че някои държави членки все още се нуждаят от по-дълги интервали от определените в пакета, което намалява безопасността в условията на движение; призовава въпросните държави членки незабавно да постигнат съответствие с определените в пакета интервали, тъй като сигурността и животът на гражданите на ЕС са изложени на риск;
7. призовава Комисията да обмисли по-строг режим на проверки и въвеждането на

задължение за допълнителни проверки след достигане на определен пробег за превозните средства от категория M1, използвани като такси или линейка, и за превозните средства от категория N1, използвани от доставчиците на услуги за доставка на колетни пратки, и да обмисли разширяването на това задължение по отношение на други превозни средства от тези категории, използвани за други търговски цели;

8. отбелязва увеличаването на използването на индивидуални превозни средства и споделяната мобилност за целите на обществения транспорт и/или логистиката; изисква от Комисията да извърши оценка дали честотата на проверките на тези превозни средства следва да бъде съответно увеличена, като се включи възможност за задължителна годишна проверка или се отрази например интензивността на тяхното движение по отношение на пробега и свързаното с това остаряване на компонентите, както и количеството превозвани пътници;
9. отбелязва, че взаимното признаване на проверките на техническата изправност на употребявани превозни средства, внесени от други държави членки, не се предвижда в случаите, когато държавите членки имат различна периодичност на проверките, поради което пакетът предвижда само ограничено взаимно признаване в това отношение; призовава Комисията да включи сертифициране на ЕС за употребявани автомобили в следващото преразглеждане на пакета за техническа изправност;
10. отбелязва, че мотоциклетистите се считат за уязвими участници в пътното движение, а смъртните случаи сред мотоциклетистите намаляват най-бавно сред всички ползватели на превозни средства в ЕС; отбелязва, че по-специално манипулирането и приспособяването на мотопедите увеличава риска от злополуки за младите хора; поради това призовава Комисията да разгледа възможността за разширяване на задължението за извършване на крайпътни проверки, така че да обхване двуколесните и триколесните превозни средства, включително целта за най-малко 5% годишни проверки, тъй като понастоящем тези превозни средства са напълно изключени от обхвата на Директива 2014/47/ЕС⁸;
11. призовава Комисията да разгледа възможността за премахване на изключенията от задължението за периодични технически проверки на дву- и триколесните превозни средства, доколкото това е възможно съгласно Директива 2014/45/ЕС⁹; призовава Комисията да оцени в предстоящата си оценка възможността в задължителния режим за периодична техническа проверка да бъдат включени и категории дву- и триколесни превозни средства с работен обем на двигателя под 125 cm³ и леки ремаркета, въз основа на съответните данни за пътнотранспортните произшествия и фактори, свързани с разходите и ползите, като например близостта до местата за изпитване в отдалечени райони, административната тежест и финансовите разходи за гражданите на ЕС; изисква от Комисията да основе своята оценка на сравнение на резултатите между държавите, в които периодичните

⁸ 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.

⁹ Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО. ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51.

технически прегледи вече са в сила за всички превозни средства от тези категории, и държавите, които не провеждат такива изпитвания, и последиците по отношение на пътната безопасност; призовава за въвеждането на допълнителен график за проверка въз основа на достигнатия пробег за мотоциклети, използвани за доставка на колетни пратки или храни или друг търговски превоз на стоки или хора;

12. отбелязва, че толерансът за изтекъл срок на периодичните технически прегледи варира значително в отделните държави членки – от толеранс до четири месеца до нулев толеранс; призовава Комисията да хармонизира този толеранс, като въведе максимално равнище от кратък период от време, който не излага на риск навременното изпълнение на периодичните технически прегледи, и като увеличи последващите санкции за неспазване;
13. припомня, че превозните средства, пригодени за управление от хора с увреждания, имат специфични функционалности и настройки; посочва, че превозните средства, използвани за превоз на пътници с увреждания, трябва да отговарят на специфични технически условия, като например закрепени колани, както и адаптирани пространства, с цел гарантиране на безопасността на пътниците; подчертава необходимостта да се гарантира надлежното включване на всички тези съществени характеристики във всяка проверка;
14. изразява съжаление, че досега държавите членки са въвели само общи мерки при транспонирането на разпоредбите относно санкциите за измами с километражните броячи; настоятелно призовава държавите членки да спазват това ясно изискване на пакета за техническа изправност, да транспонират незабавно по-целенасочени мерки в националното си законодателство и да предоставят необходимите човешки и финансови ресурси за прилагането му; изразява съжаление във връзка с факта, че настоящата разпоредба относно санкциите за измами с километражните броячи остава слаба, тъй като изисква само те да бъдат „ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни“, като действителните суми и съответните възпиращи мерки до голяма степен са оставени на преценката на държавите членки; счита, че при следващото преразглеждане следва да бъдат определени по-хармонизирани и конкретни санкции за измами с километражните броячи, заедно с допълнителни строги мерки за борба с подправянето, включително подходящи механизми за киберсигурност и технологии за криптиране, за да се създадат пречки пред електронните манипулации и да се улесни откриването им; призовава Комисията да предвиди гарантирана достъпност на определени специфични за превозните средства данни, функции и софтуерна информация за проверяващите организации; призовава за изискване към държавите членки да създадат правни, технически и оперативни пречки, за да направят манипулирането на километражните броячи невъзможно; подчертава, че липсата на съгласувана база данни за събиране на данни за пробег за употребявани автомобили, взаимно призната и обменяна между държавите членки, представлява съществена пречка за откриването на измами с километражните броячи;
15. призовава Комисията да включи в следващото преразглеждане на пакета задължителни разпоредби, позволяващи на държавите членки да регистрират задължително показанията на километражния брояч при всички извършени проверки, сервизни дейности, дейности по поддръжка и значими ремонти, започвайки от първата регистрация на превозното средство;

16. призовава Комисията да вземе надлежно предвид новите изпитвания за емисии в реални условия на движение, предвидени в регламента Евро 6, и възможните бъдещи преразглеждания; призовава Комисията при следващото преразглеждане на пакета за техническа изправност да включи в обхвата на периодичните технически прегледи измервания, които да отразяват такива изпитвания, и всички други възможни промени; призовава Комисията и държавите членки да хармонизират както технологиите за измерване на емисиите при проверките за техническа изправност, така и максимално допустимите равнища, за да се гарантира, че всички превозни средства по европейските пътища отговарят на стандартите за емисиите;

Използвано оборудване и обучение на проверяващите

17. приветства факта, че след влизането в сила на пакета за техническа изправност във всички държави членки оборудването за прегледи е хармонизирано и отговаря на определени минимални изисквания, като по този начин се подобрява уеднаквяването на проверките на техническата изправност в целия ЕС;
18. отбелязва, че макар всички държави членки да са въвели минимални квалификации за лицата, извършващи проверки на техническата изправност, някои от тях не следват изискванията, предписани в приложение IV към Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност; призовава тези държави членки да приведат своите изисквания в необходимото съответствие; изисква от Комисията да насърчи обмена на добри практики и извлечени поуки между държавите членки относно начина на прилагане на приложение IV към Директива 2014/45/ЕС и да извърши оценка на необходимостта от редовни опреснителни обучения и подходящи изпити; призовава Комисията да насърчава редовното актуализиране и хармонизиране на учебното съдържание сред държавите членки с цел адаптиране на знанията и уменията на проверяващите към развиващия се процес на автоматизация и цифровизация на автомобилния сектор, особено по отношение на усъвършенстваните системи за подпомагане на управлението, безпилотните системи и използването на електронни системи за обмен на информация между националните органи, отговарящи за пътната безопасност, включително относно безопасното споделяне на данни, киберсигурността и защитата на личните данни на водачите; подчертава, че манипулациите и измамите в електронните характеристики за безопасност, като например усъвършенстваните системи за подпомагане на управлението, създават висок риск за безопасността и следователно трябва да бъдат откривани от проверяващите; подчертава, че на проверяващите следва да се предоставя специално обучение относно проверката на целостта на софтуера;
19. отново заявява, че следва да се предприемат стъпки за гарантиране на независимостта на проверяващите лица и организации от сектора на търговията, поддръжката и ремонта на превозни средства, за да се избегнат всякакви финансови конфликти на интереси, включително за проверка на емисиите, като същевременно се осигурят по-строги предпазни мерки по отношение на гражданската отговорност за всички страни;

Крайпътни технически проверки и обезопасяване на товара

20. отбелязва, че според докладите на Комисията крайпътните проверки на търговските превозни средства са намалели през последните шест години; изразява съжаление относно тази тенденция и припомня, че съгласно пакета за техническа изправност от 2018 г. насам държавите членки са задължени да гарантират извършването на минимален брой крайпътни проверки спрямо броя на регистрираните превозни средства на тяхна територия (5%); призовава държавите членки да увеличат усилията си за постигане на минималната цел от 5% и припомня, че първото задължение за докладване, когато тази цел ще бъде подложена на проверка, ще бъде предвидено до 31 март 2021 г. за периода 2019 – 2020 г.; призовава Комисията да включи превозните средства от категория N1¹⁰, използвани за търговски автомобилни превози на товари, в обхвата на крайпътните проверки, като се има предвид техният брой и високият им пробег;
21. призовава Комисията да работи с държавите членки за по-нататъшно подобряване на качеството и недискриминационния характер на тези крайпътни проверки в съответствие с правилата на вътрешния пазар, например чрез определяне и събиране на данни за ключовия показател за ефективност и насърчаване на използването на системите за „профил за оценка на риска“, за по-добро насочване на проверките и санкциите, особено за многократните нарушители, като същевременно се зачита изцяло рамката на ЕС за защита на данните;
22. изразява съжаление относно факта, че съкращенията в националните бюджетни разходи за правоприлагане в областта на пътната безопасност и поддръжка на пътищата явно са допринесли за по-редките крайпътни проверки през последните няколко години; във връзка с това призовава националните органи да гарантират увеличаване на финансирането на дейностите по проверка, особено с оглед на потенциалното въвеждане на задължителни проверки за новите типове превозни средства;
23. изразява съжаление относно факта, че разпоредбите в пакета за техническа изправност, свързани с проверката на обезопасяването на товара, не са задължителни, в резултат на което само няколко държави членки са транспонирали съответните мерки за безопасност; поради това заключава, че хармонизацията далеч не е постигната в това отношение; настоятелно призовава Комисията да предложи засилване на тези разпоредби при следващото преразглеждане, включително относно хармонизирани минимални изисквания за обезопасяване на товара, задължително оборудване за обезопасяване на товара за всяко превозно средство и за минималния обхват от компетентности, обучение и знания както за персонала, участващ в обезопасяването на товара, така и за проверяващите;

Информационни записи и обмен на данни между държавите членки

24. изразява съжаление относно факта, че само няколко държави членки поддържат национална електронна база данни за значимите и опасните неизправности, установени при крайпътните проверки, и че държавите членки рядко съобщават резултатите от тези проверки на националното звено за контакт на държавата членка, в която е регистрирано превозното средство; изразява съжаление относно факта, че пакетът за техническа изправност не предвижда никакви действия, които

¹⁰ Превозни средства, които се използват за превоз на товари и имат максимална маса, надвишаваща 3,5 тона, напр. пикапи, лекотоварни автомобили).

държавата членка на регистрацията следва да предприеме, след като бъде уведомена за такива сериозни и опасни неизправности; настоятелно призовава Комисията да засили тези разпоредби при следващото преразглеждане, включително като определи единна схема на действията, които следва да се предприемат от държавата членка на регистрацията след получаването на уведомление;

25. призовава Комисията, във връзка със записа на електронни данни за превозните средства по пакета за техническа изправност, да обмисли възможността за изменение на Директива 2014/46/ЕС относно документите за регистрацията на превозни средства, за да се прекрати задължението за предоставяне на физически документи и задължението на водачите да представят удостоверения за регистрацията на хартиен носител; отбелязва, че следва да бъдат създадени условия проверяващите да използват пълноценно електронните записи;
26. призовава държавите членки да улеснят системния обмен на данни относно прегледите за проверка на техническата изправност и показанията на километражните броячи между съответните им компетентни органи за проверки, регистрацията и одобрение на превозни средства, производителите на оборудване за проверка на техническата изправност и производителите на превозни средства; във връзка с това приветства проучването на Комисията за осъществимостта на платформата с информация за превозните средства; призовава Комисията и държавите членки да работят за създаването на платформа с информация за превозните средства като част от следващото преразглеждане, за да се ускори и улесни обменът на данни и да се гарантира по-ефективна координация между държавите членки; подчертава, че тази платформа с информация за превозните средства следва да дава възможност за процес на проверка и обмен на данни изцяло без хартиен носител при пълно зачитане на киберсигурността и защитата на данните по отношение на трети страни; приветства във връзка с това внедряването от страна на Комисията на платформата MOVENUB на ЕС и нейния наскоро разработен модул ODOCAR, които осигуряват ИТ инфраструктура за обмен на показанията на километражните броячи в целия Съюз въз основа на база данни, включително възможността за обмен на информация с мрежата Eucaris; призовава Комисията да прецени дали използването на MOVENUB на ЕС следва да стане задължително за държавите членки при бъдещо преразглеждане;
27. призовава Комисията при следващото преразглеждане да направи оценка на възможността за включване, като част от задължителния обмен на данни за историята на превозните средства между органите за регистрацията, не само на показанията на километражните броячи, но и на информация за произшествия и за честотата на значителните неизправности, тъй като това би гарантирало, че гражданите на ЕС са защитени от измами и са по-добре информирани за историята и състоянието на своите превозни средства и за предишни скрити ремонти на превозното средство; счита, че пътнотранспортните произшествия следва да предизвикат допълнителни проверки, спомагащи да се гарантира, че превозните средства се ремонтират правилно, и да се повиши пътната безопасност;

Пригодена към бъдещето рамка

28. призовава Комисията да вземе надлежно предвид техническия напредък в областта на показателите за безопасност на превозните средства при следващото

преразглеждане; отбелязва, че съгласно Регламент (ЕС) 2019/2144 от 2022 г. трябва да започне оборудване на новите превозни средства с нови усъвършенствани системи за безопасност и съдействие на водача; призовава Комисията да включи такива нови системи в обхвата на периодичните технически проверки, както и в уменията и знанията на проверяващите превозните средства, и да намали риска от подправяне и манипулиране на тези системи; изисква от Комисията да включи също така системата eCall, както и актуализациите на софтуера и по ефира в периодичните технически прегледи¹¹, както и да изготви насоки и стандарти за редовни проверки на безопасността и проверки на автономни и свързани превозни средства; призовава Комисията да проучи по-нататъшното използване на сензори, вградени в превозните средства, в контекста на крайпътните проверки, и да обърне специално внимание на специфичните изисквания на системите за самодиагностика на превозните средства и на първостепенния принцип на общественото здраве; във връзка с това призовава производителите на автомобили и органите да си сътрудничат при прилагането на нови технологии за подпомагане на управлението на превозни средства, за да се гарантира постоянно съответствие със стандартите и да се подпомогне предвиждането на бъдещи тенденции;

29. отбелязва увеличаването на новите видове транспорт, използващи обществените пътища, като електронни скутери, едноколесни превозни средства и ховърбордове, наред с другото; изисква от Комисията да оцени дали в предстоящото преразглеждане следва да се обърне внимание на тези нови видове превозни средства с цел подобряване на пътната безопасност;
30. призовава Комисията да организира Европейска година на пътната безопасност през следващите години като подготовка за 2030 г. като междинна целева дата за постигането на целта за нулева смъртност;
31. призовава Комисията и държавите членки да осигурят подходящо финансиране за качеството на пътната инфраструктура, по-специално поддръжката; освен това призовава Комисията да укрепи своя подход към поддръжката, като предприеме подходящи мерки за подобряване на дългосрочното планиране на поддръжката от страна на държавите членки; отбелязва, че свързаността и цифровата сигурност ще бъдат от първостепенно значение за предстоящия възход на свързаните и автоматизираните превозни средства;
-
- ◦
32. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията, както и на правителствата и парламентите на държавите членки.

¹¹ Вж. приложения I и III към Директива 2014/45/ЕС.

ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

Дата на приемане	25.2.2021
Резултат от окончателното гласуване	+: 48 -: 1 0: 0
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

48	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz
1	-
NI	Dorien Rookmaker
0	0

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“