



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по вътрешния пазар и защита на потребителите

2012/0184(COD)

27.5.2013

СТАНОВИЩЕ

на комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите

на вниманието на комисия по транспорт и туризъм

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно периодичните проверки на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО
(СОМ(2012)0380 – С7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Докладчик по становище: Малкълм Харбър

PA_Legam

КРАТКА ОБОСНОВКА

С предложението се определят актуализирани хармонизирани правила на ЕС в областта на проверките на техническата изправност на моторните превозни средства и ремаркетата с оглед утвърждаване на минимални стандарти за безопасност и за емисиите при периодичните проверки на техническата изправност (ППТИ).

Предложението има за цел да допринесе за намаляване на жертвите на пътнотранспортни произшествия в ЕС наполовина до 2020 г. в съответствие с насоките за политиката на ЕС в областта на пътната безопасност. Освен това предложението цели да допринесе за намаляване на емисиите в резултат на лоша поддръжка на превозните средства.

Докладчикът подкрепя тези ключови цели и, предвид разликите между практиките на държавите членки, подкрепя целевата хармонизация в съответствие с принципа на субсидиарност, и поради това се съмнява дали инструментът следва да бъде регламент, даващ по-ограничени възможности на държавите членки за приспособяване на национално равнище.

Освен това докладчикът счита, че целта за намаляване на жертвите на пътнотранспортни произшествия следва да бъде постигната, като същевременно се гарантира пропорционалност, и съответно подкрепя адаптирани решения въз основа на солидна доказателствена база. С това той би искал да насочи вниманието към неподкрепените с доказателства предположения, посочени от отдела на Европейския парламент за оценка на въздействието: „основното предположение, че по-добрите и по-чести технически проверки ще доведат до по-малко неизправности на превозните средства въобще не изглежда да е подкрепено от доказателства“.

Докладчикът също така отбелязва, че обхватът е разширен извън този на Директива 2009/40/ЕО, за да се включат нови категории превозни средства, по-специално моторни двуколесни и триколесни превозни средства, леки ремаркета до 3,5 t, както и трактори с конструктивна скорост, надхвърляща 40 km/h. Предложението също така увеличава честотата на проверките за по-старите превозни средства и за тези с голям пробег.

Докладчикът не предлага никакви промени по отношение на формата или обхвата на проектозакона нито във връзка с продължителността на проверките, тъй като това са въпроси за водещата комисия, а вместо това взе решение да съсредоточи своите изменения по въпроси, свързани с единния пазар. Най-актуалните въпроси от гледна точка на комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите включват:

1. Какво да бъде определението на „проверка на техническата изправност“

Докладчикът предлага изменение на определението за проверка на техническата изправност, с което понастоящем може да се злоупотребява с цел ограничаване на трансграничната конкуренция в търговията с автомобили втора употреба. По-конкретно, дефиницията на Комисията поражда правна несигурност, тъй като повтаря, в общо определение, изискването за проверка в съответствие с критериите за типово одобрение по принцип, докато съответните критерии за типово одобрение вече са

уточнени в приложенията. Това предполага, че всички компоненти на превозното средство потенциално могат да бъдат проверявани, тъй като всяка част може да бъде разглеждана като имаща отношение към безопасността на превозното средство. От значение следва да бъде проверката само на онези компоненти, които са типове одобрени за безопасност и емисии. Съществува опасение, че някои участници могат да се възползват от тази „вратичка“, за да защитят вътрешния пазар на употребявани превозни средства и да отхвърлят превозни средства без основателна причина.

2. Мерки за идентифициране и предотвратяване на измами, свързани с пробег

Индексът за развитие на пазарите на дребно дава на автомобилите втора употреба най-ниския резултат на пазарно представяне сред всички продукти за трета поредна година, като по-специално им отсъжда последно място по отношение на доверието. Следователно, докладчикът предлага засилени мерки за борба с измамите с километропоказателите чрез разширяване на обхвата на електронната платформа с информация за превозните средства, за да се гарантира, че интернет платформа съдържа цялата информация за пробег на превозното средство. Освен това докладчикът изразява загриженост, че предложението на Комисията забранява всякакви корекции на километропоказателя, включително възходящите корекции, които биха предотвратили оставането на засегнатите превозни средства с ненужно намалена пазарна стойност.

3. Достъп до резултатите от проверките на техническата изправност в националните регистри, достъп до техническа информация и минималните изисквания за изпитвателното оборудване.

Регламентът въвежда възможността за създаване на хармонизирана система за обмен на данни в ЕС, която да позволява центровете за ППТИ в целия ЕС да имат достъп до информацията за ремонт и поддръжка на превозните средства. Докладчикът обаче счита, че достъпът до тази информация не следва да бъде ограничен до компетентните органи и центровете за ППТИ. За да се гарантират равни условия на конкуренция, той предлага да се разреши и на производителите на оборудване за сервиси да имат достъп, тъй като това ще им даде възможност да произвеждат конкурентоспособно и ефективно изпитвателно оборудване. Докладчикът също така предлага да се позволи внедряването на алтернативни процеси за проверка, които могат да бъдат от решаващо значение за улесняване на рентабилното изпитване на превозни средства, които са трудни за изпитване.

4. Освобождавания

Докладчикът приветства освобождаването, предвидено за „превозни средства с историческо значение“. Въпреки това той счита, че определението е прекалено описателно и препоръчва вместо това да се предвиди основно изискване за възраст. Освен това той предлага да се запази преценката на държавите членки при освобождаване на превозни средства от действието на регламента в съответствие с настоящата практика.

5. Взаимно признаване

Проверката на техническата изправност е свързана с пререгистрацията на моторни превозни средства, като се има предвид, че по-голямата хармонизация на ЕС в областта на периодичните технически прегледи следва да опрости пререгистрацията на превозни средства от една държава членка в друга. Следователно докладчикът е представил ново предложение, предвиждащо задължителното взаимно признаване на удостоверенията за периодични технически прегледи в целия Съюз.

6. Преразглеждане и мониторинг.

За по-нататъшно укрепване на единния пазар докладчикът също така внася клауза за преразглеждане, за да се проучи, пет години след приемането на настоящето предложение, потенциалът за улесняване на обмена на данни за резултатите от периодичните технически прегледи между държавите членки.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент

Заглавие 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно периодичните проверки на
техническата изправност на моторните
превозни средства и техните ремаркета
и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО
(текст от значение за ЕИП)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно периодичните проверки на
техническата изправност на моторните
превозни средства и техните ремаркета
и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО
(текст от значение за ЕИП)

Обосновка

Регламентът в случая не е правилният нормативен акт. Целта, преследвана с този акт, а именно свеждането до минимум на броя на пътнотранспортните произшествия чрез редовни проверки на техническата изправност, може да се постигне и посредством правен инструмент, който не засяга националното законодателство толкова силно. Хипотезата, на която се основава предложението,

поражда съмнения. Тъй като тези съмнения не могат да бъдат отстранени, една директива, като по-пропорционален инструмент, е за предпочитане.

Изменение 2

Предложение за регламент

Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) В ЕС са приети редица технически стандарти и изисквания за безопасност на превозните средства. Необходимо е обаче посредством режим на периодични проверки на техническата изправност да се гарантира, че след пускането им на пазара превозните средства продължават да съответстват на стандартите за безопасност през целия си жизнен цикъл. **Този режим следва да се прилага по отношение на категории превозни средства, както е определено в Директива 2002/24/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 г. относно **типовото одобрение** на дву- и **триколесни моторни превозни средства и за отмяна на Директива 92/61/ЕИО**, Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства и на Директива 2003/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 г. относно типовото одобрение на селскостопански или горски трактори, на техните ремаркета и на теглително-прикачно оборудване, заедно с техните системи, компоненти и обособени технически възли, и за отмяна на Директива 74/150/ЕИО.

Изменение

(4) В ЕС са приети редица технически стандарти и изисквания за безопасност на превозните средства. Необходимо е обаче посредством режим на периодични проверки на техническата изправност да се гарантира, че след пускането им на пазара превозните средства продължават да съответстват на стандартите за безопасност през целия си жизнен цикъл. **Държавите членки биха могли да въведат национални изисквания във връзка с проверките на техническата изправност на категориите превозни средства, определени в Регламент 2013/168/ЕС** на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно **одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства. Тази разпоредба следва да се прилага към категориите превозни средства, определени в Директива 2007/46/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства и на Директива 2003/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 г. относно типовото одобрение на селскостопански или горски трактори, на техните ремаркета и на теглително-прикачно оборудване, заедно с техните системи, компоненти и обособени

технически възли, и за отмяна на Директива 74/150/ЕИО.

Изменение 3 Предложение за регламент

Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) Съществува **ясна** връзка между равнището на безопасност по пътищата и **броя на** техническите неизправности на превозните средства. През 2009 г. са докладвани 35 000 инциденти с фатален изход по европейските пътища. **Допускайки, че техническите неизправности допринасят за случаите с фатален изход пропорционално на техния принос за произшествия, над 2 000 смъртни случая годишно в ЕС могат да бъдат свързани с технически неизправности на превозни средства. Въз основа на налични проучвания, между 900 и 1 100 от тези случаи биха могли да бъдат избегнати, ако бъде адекватно подобрена системата за извършване на проверките на техническата изправност.**

Изменение

(5) **Предполага се, че** съществува връзка между равнището на безопасност по пътищата и техническите неизправности на превозните средства. През 2009 г. са докладвани 35 000 инциденти с фатален изход по европейските пътища. **Адекватно подобрена система за извършване на проверките на техническата изправност може да допринесе за свеждането до минимум на инцидентите с фатален изход.**

Обосновка

Научната хипотеза поражда съмнения. Полицейските разследвания само в Германия оценяват въздействието на техническите неизправности по превозните средства върху последиците от инцидентите като далеч по-малко.

Изменение 4 Предложение за регламент

Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

(6) Голяма част от общите емисии на пътния транспорт, и по-специално на

Изменение

(6) Голяма част от общите емисии на пътния транспорт, и по-специално на

емисиите на CO₂, се дължи на малък брой превозни средства с неизправни системи за контрол на emisiите. Смята се, че 5 % от парка от превозни средства е причина за 25 % от всички емисии на замърсители. Следователно периодичният режим на проверка на техническата изправност следва също да допринесе за подобряване на околната среда чрез намаляване на средните стойности на emisiите от превозни средства.

емисиите на CO₂, се дължи на малък брой превозни средства с неизправни системи за контрол на emisiите. Смята се, че 5 % от парка от превозни средства е причина за 25 % от всички емисии на замърсители.

Това също се отнася и за увеличаването на emisiите на NO_x и прахови частици от съвременните двигатели, за които са необходими по-обстойни проверки на emisiите, включително проверки с използването на електронно измервателно устройство за установяване на надеждността и функционирането на бордовата диагностична система (БДС), подкрепени от съществуващите тестове на emisiите от ауспуха, за да се гарантира пълна и точна проверка на emisiите от системата, тъй като само БДС не е достатъчно надеждна.

Следователно периодичният режим на проверка на техническата изправност следва също да допринесе за подобряване на околната среда чрез намаляване на средните стойности на emisiите от превозни средства.

Обосновка

БДС не е гарантиран метод на оценка на emisiите; ето защо той трябва да се подкрепи с измерване на emisiите от ауспуха.

Изменение 5
Предложение за регламент

Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7) Солидни резултати от разследвания показват, че 8 % от произшествията с мотоциклети се дължат на или са свързани с технически неизправности. Мотоциклетистите са групата от участници в движението по пътищата с най-голям риск за безопасността, с тенденция към нарастване на броя на смъртните случаи. Водачите на мопеди са непропорционално многобройни сред жертвите, със загинали по пътищата над 1 400 водачи през 2008 г. Обхватът на превозните средства, които следва да подлежат на проверка, трябва следователно да бъде разширен така, че да включва групата на участниците в движението по пътищата с най-висок риск — дву- и триколесните моторни превозни средства.

заличава се

Обосновка

Съгласно принципите на субсидиарност и пропорционалност следва да се остави на преценката на държавите членки дали да се разшири обхватът на техническите проверки, така че в него да влязат и дву- и триколесните моторни превозни средства. От друга страна, данните на ЕК относно произшествията за дву- и триколесните моторни превозни средства нямат връзка с други извършвани преди това проучвания.

Изменение 6

Предложение за регламент

Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10) Проверката на техническата изправност е суверенна дейност и следователно трябва да бъде извършвана от държавите членки или от оправомощени лица под техен надзор. Държавите членки следва да продължат

(10) Проверката на техническата изправност е суверенна дейност и следователно трябва да бъде извършвана от държавите членки или от оправомощени лица под техен надзор. Държавите членки следва да продължат

да носят отговорност за проверките на техническата изправност във всички случаи, дори ако националната система дава възможност за оправомощаване на частни лица, включително такива, ангажирани с извършване на ремонти.

да носят отговорност за **организацията** на проверките на техническата изправност във всички случаи, дори ако националната система дава възможност за оправомощаване на частни лица, включително такива, ангажирани с извършване на ремонти.

Изменение 7 **Предложение за регламент**

Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) За постигане на високо качество на проверките в целия Съюз, поддръжката и калибрирането на оборудването, което се използва по време на проверките, следва да бъдат определени на равнище Европейски съюз.

Изменение

(12) За постигане на високо качество на проверките в целия Съюз, поддръжката и калибрирането на оборудването, което се използва по време на проверките, следва да бъдат определени на равнище Европейски съюз. ***Следва да се насърчат иновациите по отношение на системите за проверка, процедурите и оборудването, с което да се позволи по-нататъшно намаляване на разходите и оптимизиране на ползите.***

Изменение 8 **Предложение за регламент**

Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) Резултатите от проверката следва да не бъдат променяни с търговска цел. Ако обаче констатациите от проверката на техническата изправност, извършена от проверяващ, са очевидно неверни, органът за надзор следва да има възможност да променя резултатите от нея.

Изменение

(14) Резултатите от проверката следва да не бъдат променяни с търговска цел. Ако обаче констатациите от проверката на техническата изправност, извършена от проверяващ, са очевидно неверни, органът за надзор следва да има възможност да променя резултатите от нея, ***като се санкционира адекватно органа, издал удостоверението.***

Изменение 9 Предложение за регламент

Съображение 22

Текст, предложен от Комисията

(22) След всяка проверка следва да се издава удостоверение за техническа изправност, **включващо *inter alia* информация, свързана с идентичността на превозното средство и информация относно резултатите от проверката. С оглед осигуряване на подходящо последващо наблюдение след проверката на техническата изправност** държавите членки следва да събират и съхраняват тази информация в база данни.

Изменение

(22) **С оглед осигуряване на подходящо проследяемост на резултатите от проверките** след всяка проверка следва да се издава удостоверение за техническа изправност, **което да се създава и в електронен формат, със същото равнище на изчерпателност по отношение на идентичността на превозното средство и резултатите от проверката, които се съдържат в оригиналното удостоверение за проверка. Освен това** държавите членки следва да събират и съхраняват тази информация в **централизирана база данни, за да гарантират, че автентичността на резултатите от периодичните технически проверки може лесно да бъде проверена.**

Обосновка

Удостоверенията за техническа изправност сега следва да се представят на хартиен носител, както и по електронен път, за да се избегне фалшифициране или вмешателство, както и да се улесни обменът на информация, което ще позволи развитието на Електронната платформа с информация за превозните средства.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 23

Текст, предложен от Комисията

(23) Счита се, че измамите с километропоказателите засягат между 5 % и 12 % от продажбите на употребявани автомобили, което води до много висока цена за обществото от няколко милиарда евро годишно и до неправилна оценка на техническата

Изменение

(23) Счита се, че измамите с километропоказателите засягат между 5 % и 12 % от продажбите на употребявани автомобили, което води до много висока цена за обществото от няколко милиарда евро годишно и до неправилна оценка на техническата

изправност на превозното средство. С цел борба с измамите с километропоказателите, записването на пробега в удостоверението за техническа изправност, съчетано със задължението за представяне на удостоверението от предходната проверка, би улеснило откриването на вмешателство или манипулация на километропоказателя. Измамите с километропоказателите следва също така по-систематично да бъдат третираны като правонарушение, подлежащо на наказание.

изправност на превозното средство. С цел борба с измамите с километропоказателите, записването на пробега в удостоверението за техническа изправност, съчетано със задължението за представяне на удостоверението от предходната проверка, би улеснило откриването на вмешателство или манипулация на километропоказателя **и допълнително би подобрило функционирането на единния пазар по отношение на трансграничната търговия с автомобили втора употреба.** **Всъщност, в осмото издание на Индекса за развитие на пазарите на дребно „Как пазарите да работят в полза на потребителите“ от декември 2012 г., за трета поредна година този пазарен сегмент получи най-нисък резултат на пазарна ефективност, като по-специално се нареди на последно място по отношение на доверието.** Измамите с километропоказателите следва също така по-систематично да бъдат третираны като правонарушение, подлежащо на наказание.

Изменение 11 Предложение за регламент

Съображение 26

Текст, предложен от Комисията

(26) За да се добавят в **настоящия регламент** допълнителни 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 на ЕС за одобрение на типа във връзка с категориите превозни средства, както и на нуждата

Изменение

(26) За да се добавят в **настоящата директива** допълнителни 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 на ЕС за одобрение на типа във връзка с категориите превозни средства, както и на нуждата

от актуализиране на приложенията в съответствие с техническия прогрес. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително и на експертно равнище. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременното, своевременно и надлежно предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.

от актуализиране на приложенията в съответствие с техническия прогрес. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително и на експертно равнище. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременното, своевременно и надлежно предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.

Обосновка

Регламентът в случая не е правилният нормативен акт. Целта, преследвана с този акт, а именно свеждането до минимум на броя на пътнотранспортните произшествия чрез редовни проверки на техническата изправност, може да се постигне и посредством правен инструмент, който не засяга националното законодателство толкова радикално. Хипотезата, на която се основава предложението, поражда съмнения. Тъй като тези съмнения не могат да бъдат отстранени, една директива, като по-пропорционален инструмент, е за предпочитане.

Изменение 12 Предложение за регламент

Съображение 27

Текст, предложен от Комисията

(27) 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 Комисията.

Изменение

(27) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на **настоящата директива**, 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 Комисията.

Обосновка

Регламентът в случая не е правилният нормативен акт. Целта, преследвана с този акт, а именно свеждането до минимум на броя на пътнотранспортните произшествия чрез редовни проверки на техническата изправност, може да се постигне и посредством правен инструмент, който не засяга националното законодателство толкова силно. Хипотезата, на която се основава предложението, поражда съмнения. Тъй като тези съмнения не могат да бъдат отстранени, една директива, като по-пропорционален инструмент, е за предпочитане.

Изменение 13

Предложение за регламент

Съображение 29

Текст, предложен от Комисията

(29) Доколкото целта на **настоящия регламент**, а именно създаването на минимални общи изисквания и хармонизирани правила относно провеждането на проверки на техническата изправност на превозни средства 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.

Изменение

(29) Доколкото целта на **настоящата директива**, а именно създаването на минимални общи изисквания и хармонизирани правила относно провеждането на проверки на техническата изправност на превозни средства 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, **настоящата директива** не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

Обосновка

Регламентът в случая не е правилният нормативен акт. Целта, преследвана с този акт, а именно свеждането до минимум на броя на пътнотранспортните произшествия чрез редовни проверки на техническата изправност, може да се постигне и посредством правен инструмент, който не засяга националното законодателство толкова силно. Хипотезата, на която се основава предложението, поражда съмнения. Тъй като тези съмнения не могат да бъдат отстранени, една директива, като по-пропорционален инструмент, е за предпочитане.

Изменение 14
Предложение за регламент

Съображение 30

Текст, предложен от Комисията

(30) Настоящият регламент защита основните права и спазва принципите, признати по-конкретно от Хартата на основните права на Европейския съюз, както е посочено в член 6 от Договора за Европейския съюз,

Изменение

заличава се

Изменение 15
Предложение за регламент

Съображение 31

Текст, предложен от Комисията

(31) С настоящия регламент се актуализират техническите изисквания на Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. относно прегледите за проверка на техническата исправност на моторните превозни средства и техните ремаркета¹ и се разширява нейният обхват, за да включи по-специално създаването на центрове за прегледи и на техните органи за надзор, както и определянето на проверяващи, отговорни за извършването на проверките на техническата исправност. Ето защо тази директива следва да бъде отменена. В допълнение, настоящият регламент обединява правилата, съдържащи се в Препоръка 2010/378/ЕС на Комисията от 5 юли 2010 г. относно оценката на неизправностите при проверките на техническата исправност в съответствие с Директива

Изменение

(31) С настоящата директива се актуализират техническите изисквания на Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. относно прегледите за проверка на техническата исправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и се разширява нейният обхват, за да включи по-специално създаването на центрове за прегледи и на техните органи за надзор, както и определянето на проверяващи, отговорни за извършването на проверките на техническата исправност. Ето защо тази директива следва да бъде отменена. В допълнение, **настоящата директива обединява правилата, съдържащи се в Препоръка 2010/378/ЕС на Комисията от 5 юли 2010 г. относно оценката на неизправностите при проверките на техническата исправност в съответствие с Директива 2009/40/ЕО,**

¹ ОВ L 141, 6.6.2009 г., стр. 12.

2009/40/ЕО¹, с оглед по-добро регулиране на техническите методи за изпитване.

с оглед по-добро регулиране на техническите методи за изпитване.

Обосновка

Регламентът в случая не е правилният нормативен акт. Целта, преследвана с този акт, а именно свеждането до минимум на броя на пътнотранспортните произшествия чрез редовни проверки на техническата изправност, може да се постигне и посредством правен инструмент, който не засяга националното законодателство толкова силно. Хипотезата, на която се основава предложението, поражда съмнения. Тъй като тези съмнения не могат да бъдат отстранени, една директива, като по-пропорционален инструмент, е за предпочитане.

Изменение 16

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Настоящият регламент установява режим на периодични проверки на техническата изправност на превозните средства.

Изменение

Настоящата директива установява режим на периодични проверки на техническата изправност на превозните средства, **които се извършват въз основата на минимални технически стандарти и изисквания, с цел гарантиране на високо равнище на безопасност на пътя и опазване на околната среда.**

Обосновка

Една директива определя общи минимални стандарти за периодичните проверки на техническата изправност, но същевременно взема предвид разликите между държавите членки. Позволяват се по-високи технически стандарти и изисквания.

Изменение 17

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

1. **Настоящият регламент** се прилага

Изменение

1. **Настоящата директива** се прилага

¹ ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 74.

за моторни превозни средства, чиято конструктивна скорост надвишава 25 km/h, от следните категории, както е посочено в *Директива 2002/24/ЕО*, Директива 2007/46/ЕО и Директива 2003/37/ЕО:

за моторни превозни средства, чиято конструктивна скорост надвишава 25 km/h, от следните категории, както е посочено в *Регламент 2013/168/ЕС*, Директива 2007/46/ЕО и Директива 2003/37/ЕО:

Обосновка

Регламентът в случая не е правилният нормативен акт. Целта, преследвана с този акт, а именно свеждането до минимум на броя на пътнотранспортните произшествия чрез редовни проверки на техническата изправност, може да се постигне и посредством правен инструмент, който не засяга националното законодателство толкова силно. Хипотезата, на която се основава предложението, поражда съмнения. Тъй като тези съмнения не могат да бъдат отстранени, една директива, като по-пропорционален инструмент, е за предпочитане.

Изменение 18

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – тире 7

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– *двуколесни или триколесни превозни средства — категории L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e,*

заличава се

Обосновка

Съгласно принципите на субсидиарност и пропорционалност следва да се остави на преценката на държавите членки дали да се разшири обхватът на техническите проверки, така че да се включат дву- и триколесните моторни превозни средства. От друга страна, данните на ЕК относно произшествията за дву- и триколесните моторни превозни средства нямат връзка с други, извършвани преди това проучвания.

Изменение 19

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 2 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. *Настоящият регламент* не се прилага за:

2. *Настоящата директива* не се прилага за:

Обосновка

Регламентът в случая не е правилният нормативен акт. Целта, преследвана с този акт, а именно свеждането до минимум на броя на пътнотранспортните произшествия чрез редовни проверки на техническата изправност, може да се постигне и посредством правен инструмент, който не засяга националното законодателство толкова силно. Хипотезата, на която се основава предложението, поражда съмнения. Тъй като тези съмнения не могат да бъдат отстранени, една директива, като по-пропорционален инструмент, е за предпочитане.

Изменение 20

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 2 – алинея 1 (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

двуколесни или триколесни превозни средства — категории L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e,

Изменение 21

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3. Държавите членки могат да въведат национални изисквания относно проверката на техническата изправност на изброените в параграф 2 превозни средства, регистрирани на тяхната територия.

3. Държавите членки могат да въведат национални изисквания относно проверката на техническата изправност на изброените в параграф **1, седмо тире, и параграф 2** превозни средства, регистрирани на тяхната територия.

Обосновка

Това изменение следва автоматично от превръщането на регламента в директива. Въпреки това е важно да се спомене на този етап изрично. Държавите членки, които имат проверки на техническата изправност, следва да могат да ги запазят. Държавите членки, които нямат проверки на техническата изправност, следва да не бъдат задължавани да въвеждат подобни проверки.

Изменение 22

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За целите на **настоящия регламент** се прилагат следните определения:

За целите на **настоящата директива** се прилагат следните определения:

Обосновка

Терминологията се привежда в съответствие с директива.

Изменение 23

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – точка 5

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5) „двуколесни или триколесни моторни превозни средства“ означава всяко превозно средство на две колела с или без кош, триколки и четириколки;

заличава се

Обосновка

Съгласно принципите на субсидиарност и пропорционалност следва да се остави на преценката на държавите членки дали да се разшири обхватът на техническите проверки, така че да се включат и дву- и триколесните моторни превозни средства. От друга страна, данните на ЕС относно произшествията за дву- и триколесните моторни превозни средства нямат връзка с други, извършвани преди това проучвания.

Изменение 24

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – точка 7 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7) „превозно средство, което представлява исторически интерес“ означава всяко превозно средство, което отговаря на всяко едно от следните условия:

(7) „превозно средство, което представлява исторически интерес“ означава всяко превозно средство, което е било произведено или регистрирано за първи път най-малко преди 30 години и се счита за историческо от

**компетентен за регистрирането на
превозните средства орган в
държавата членка.**

Обосновка

Дефиницията на Комисията за превозно средство, което представлява исторически интерес, е ненужно подробна и би довела до необосновано обхващане от регламента на много превозни средства. Обикновено изискване за възраст с допълнителни уточнения, оставени на органите на държавите членки, предоставя достатъчно гъвкавост и е в съответствие с настоящата практика.

Изменение 25

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – точка 7 – тире 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– произведено е най-малко преди 30 години,

заличава се

Изменение 26

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – точка 7 – тире 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– поддържа се чрез използване на резервни части, които възпроизвеждат историческите елементи на превозното средство;

заличава се

Изменение 27

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – точка 7 – тире 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– няма промяна в техническите характеристики на основните му елементи като двигател, спирачна уредба, кормилно управление или

заличава се

окачване, и

Изменение 28

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – точка 7 – тире 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– няма промяна по отношение на външния си вид;

заличава се

Изменение 29

Предложение за регламент

Член 3 – точка 1 – точка 9

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9) „проверка на техническата изправност“ означава проверка дали частите и елементите на дадено превозно средство съответстват на неговите свързани с безопасността и опазването на околната среда характеристики при одобрението, първоначалната регистрация или въвеждането в експлоатация или модернизирането;

(9) „проверка на техническата изправност“ означава проверка, в съответствие с Приложение II и Приложение III от настоящия регламент, с цел удостоверяване, че превозното средство е безопасно за използване по обществените пътища и отговаря на нужните екологични характеристики;

Обосновка

Дефиницията на Комисията поражда правна несигурност, тъй като повтаря, като общо определение, изискването за проверка според общи критерии за типово одобрение, като има предвид, че съответните критерии за типово одобрение (за целите на безопасността и изпитването на емисии) вече са уточнени в приложенията на настоящия регламент. Без това изменение всеки компонент на превозното средство, който е типово одобрен, би могъл да бъде избран за проверка на безопасността, в резултат на което превозното средство би могло да бъде неправомерно отхвърлено.

Изменение 30

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Моторните превозни средства и техните ремаркета периодично се проверяват в съответствие с **настоящия регламент** в държавата членка, в която са регистрирани.

Изменение

1. Моторните превозни средства и техните ремаркета периодично се проверяват в съответствие с **настоящата директива** в държавата членка, в която са регистрирани.

Обосновка

Регламентът в случая не е правилният нормативен акт. Целта, преследвана с този акт, а именно свеждането до минимум на броя на пътнотранспортните произшествия чрез редовни проверки на техническата изправност, може да се постигне и посредством правен инструмент, който не засяга националното законодателство толкова силно. Хипотезата, на която се основава предложението, поражда съмнения. Тъй като тези съмнения не могат да бъдат отстранени, една директива, като по-пропорционален инструмент, е за предпочитане.

Изменение 31

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Производителите на превозни средства предоставят на центровете за прегледи **или**, когато е приложимо, на **компетентния орган** достъп до техническата информация, необходима за проверка на техническата изправност, както е посочено в приложение I. Комисията приема подробни правила относно процедурите за достъп до техническата информация по приложение I, в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

Изменение

3. Производителите на превозни средства предоставят на центровете за прегледи, **производителите на изпитвателно оборудване и**, когато е приложимо, на **компетентните органи и независимите субекти, осигуряващи ремонтването, обслужването и поддръжката на превозните средства**, достъп до техническата информация, необходима за проверка на техническата изправност, както е посочено в приложение I. Комисията приема подробни правила относно процедурите за достъп до техническата информация по приложение I, в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

Изменение 32
Предложение за регламент

Член 5 – параграф 1 – тире 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– Превозни средства от категории **L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e**: **четири години след датата на първоначална регистрация на превозното средство, след това — след две години, а след това — всяка година;**

заличава се

Обосновка

Съгласно принципите на субсидиарност и пропорционалност следва да се остави на преценката на държавите членки дали да се разшири обхватът на техническите проверки, така че в него да влязат дву- и триколесните моторни превозни средства. От друга страна, данните на ЕС относно произшествията за дву- и триколесните моторни превозни средства нямат връзка с други, извършвани преди това проучвания.

Изменение 33
Предложение за регламент

Член 5 – параграф 1 – тире 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– Превозни средства от категории M1, N1 и O2: **четири години след датата на първоначална регистрация на превозното средство, след това — след две години, а след това — всяка година;**

– Превозни средства от категории M1, N1 и O2: **четири години след датата на първоначална регистрация на превозното средство и след това *най-много на всеки* две години;**

Изменение 34
Предложение за регламент

Член 5 – параграф 1 – тире 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– Превозни средства от категория M1, регистрирани като таксиметрови

– Превозни средства от категория M1, регистрирани като таксиметрови

автомобили и превозни средства на спешната медицинска помощ, превозни средства от категории M2, M3, N2, N3, T5, O3 и O4: **една година** след датата на първоначална регистрация на превозното средство, след това — **всяка година**.

автомобили и превозни средства на спешната медицинска помощ, превозни средства от категории M2, M3, N2, N3, T5, O3 и O4: **две години** след датата на първоначална регистрация на превозното средство, след това **най-много на всеки две години**.

Обосновка

Техническите неизправности се откриват единствено чрез задълбочаване на проверките: ако една проверка се извършва само повърхностно, увеличаването на честотата ѝ също няма да бъде от полза. Увеличаването на проверките няма да доведе до значителни резултати.

Изменение 35

Предложение за регламент

Член 5 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. В случаите, когато превозно средство от категориите M1 или N1 е достигнало пробег от 160 000 km на първата проверка на техническата изправност след първоначалната регистрация на превозното средство, след това то подлежи на ежегодна проверка на техническата изправност.

заличава се

Обосновка

Наличието на връзка между пробега или възрастта на превозните средства и техническата изправност подлежи на съмнение. По-старите превозни средства не участват в произшествия по-често от новите.

Изменение 36

Предложение за регламент

Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4. Независимо от датата на последната проверка на техническата изправност,

4. Независимо от датата на последната проверка на техническата изправност,

компетентният орган може да изиска дадено превозно средство да бъде подложено на проверка на техническата изправност или на допълнително изпитване преди датата, посочена в параграфи 1 и 2, в следните случаи:

след произшествие с тежки увреждания на основните свързани с безопасността елементи на превозното средство, като например колела, окачване, зони за смачкване, кормилна или спирачна уредба,

когато са били поправени или изменени системи и елементи на превозното средство, свързани с безопасността и опазването на околната среда,

в случай на промяна на титуляря на свидетелството за регистрация на превозното средство.

компетентният орган може да изиска дадено превозно средство да бъде подложено на проверка на техническата изправност или на допълнително изпитване преди датата, посочена в параграфи 1 и 2, в следните случаи:

след произшествие с тежки увреждания на основните свързани с безопасността елементи на превозното средство, като например колела, окачване, зони за смачкване, кормилна или спирачна уредба,

когато са били поправени или изменени системи и елементи на превозното средство, свързани с безопасността и опазването на околната среда,

Обосновка

Това законодателно предложение има за цел подобряването на проверките на техническата изправност. Не е ясно защо техническата изправност на превозното средство следва изведнъж да събужда подозрение, когато се промени титулярът на превозното средство.

Изменение 37

Предложение за регламент

Член 5 – параграф 4 – алинея 1 (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

вследствие на проверка на пътя;

Изменение 38

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. Центърът за прегледи или, ако е приложимо, компетентният орган, който

1. Центърът за прегледи или, ако е приложимо, компетентният орган, който

е извършил проверка на техническата изправност на дадено превозно средство, издава удостоверение за техническа изправност на това превозно средство, което съдържа най-малко елементите, посочени в приложение IV.

е извършил проверка на техническата изправност на дадено превозно средство, издава удостоверение за техническа изправност на това превозно средство, което **да е достъпно и в електронен формат и което да** съдържа най-малко елементите, посочени в приложение IV.

Изменение 39

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Центърът за прегледи или, ако е приложимо, компетентният орган предоставя на лицето, представящо превозното средство за проверка, удостоверение за техническа изправност или — в случай на удостоверение за техническа изправност, издадено в електронен формат — **надлежно заверена** разпечатка на това удостоверение.

Изменение

2. Центърът за прегледи или, ако е приложимо, компетентният орган, **веднага след успешното завършване на теста** предоставя на лицето, представящо превозното средство за проверка, удостоверение за техническа изправност или — в случай на удостоверение за техническа изправност, издадено в електронен формат — разпечатка на това удостоверение.

Изменение 40

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. в случай, че е получено искане за пререгистрация на превозно средство и превозното средство произхожда от друга държава членка, регистрационните органи признават удостоверението за техническа изправност на превозното средство, след като валидността му е била потвърдена по време на пререгистрацията. Признаването се дава за същия период като

първоначалния срок на валидност на удостоверението, с изключение на случаите, когато първоначалният срок на валидност на удостоверението надвишава законния срок в държавата членка, в която превозното средство се пререгистрира. В такъв случай валидността се съгласува с по-краткия срок и се изчислява от датата, на която превозното средство е получило първоначалното удостоверение за техническа изправност. Преди датата на прилагане на настоящия регламент държавите членки обменят информация относно формата на удостоверението за техническа изправност, което се признава от съответните компетентни органи, както и инструкции за установяване на автентичността му.

Обосновка

С цел да се улесни пререгистрацията на моторни превозни средства в рамките на Съюза, това изменение въвежда система за взаимно признаване на удостоверения за техническа изправност между държавите членки, която влиза в сила от датата на прилагане на настоящия регламент.

Изменение 41

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Считано от датата на влизане в сила на **настоящия регламент** и най-късно 3 години след това, центровете за прегледи съобщават по електронен път на компетентния орган на държавата членка информацията, съдържаща се в удостоверенията за техническа изправност, които те издават. Това съобщаване се извършва в разумен срок след издаването на удостоверенията за

Изменение

3. Считано от датата на влизане в сила на **настоящата директива** и най-късно 3 години след това, центровете за прегледи съобщават по електронен път на компетентния орган на държавата членка информацията, съдържаща се в удостоверенията за техническа изправност, които те издават. Това съобщаване се извършва в разумен срок след издаването на удостоверенията за

техническа изправност. До тази дата центровете за прегледи могат да съобщават тази информация на компетентния орган по всякакъв друг начин. Компетентният орган съхранява тази информация 36 месеца след датата на получаването ѝ.

техническа изправност. До тази дата центровете за прегледи могат да съобщават тази информация на компетентния орган по всякакъв друг начин. Компетентният орган съхранява тази информация **в централизирана база данни** 36 месеца след датата на получаването ѝ.

Обосновка

Целта на това изменение е да улесни обмена на информация, което ще позволи развитието на Електронната платформа с информация за превозни средства.

Изменение 42

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Резултатите от проверката на техническата изправност се съобщават на органа, регистрирал превозното средство. Това уведомление съдържа информацията, посочена в удостоверението за техническа изправност.

Изменение

5. Резултатите от проверката на техническата изправност се съобщават на органа, регистрирал превозното средство, **незабавно**. Това уведомление съдържа информацията, посочена в удостоверението за техническа изправност.

Изменение 43

Предложение за регламент

Член 12 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Проверяващите, наети от компетентните органи на държавите членки или от център за прегледи към датата, от която се прилага **настоящият регламент**, са освободени от изискванията по приложение VI, точка 1. Държавите членки издават на тези проверяващи удостоверение за приравняване.

Изменение

3. Проверяващите, наети от компетентните органи на държавите членки или от център за прегледи към датата, от която се прилага **настоящата директива**, са освободени от изискванията по приложение VI, точка 1. Държавите членки издават на тези проверяващи удостоверение за приравняване.

Обосновка

Регламентът в случая не е правилният нормативен акт. Целта, преследвана с този акт, а именно свеждането до минимум на броя на пътнотранспортните произшествия чрез периодични проверки на техническата изправност, може да се постигне и посредством правен инструмент, който не засяга националното законодателство толкова силно. Хипотезата, на която се основава предложението, поражда съмнения. Тъй като тези съмнения не могат да бъдат отстранени, една директива, като по-пропорционален инструмент, е за предпочитане.

Изменение 44

Предложение за регламент

Член 14 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки определят национално звено за контакт, отговарящо за обмена на информация с останалите държави членки и с Комисията във връзка с прилагането на **настоящия регламент**.

Изменение

1. Държавите членки определят национално звено за контакт, отговарящо за обмена на информация с останалите държави членки и с Комисията във връзка с прилагането на **настоящата директива**.

Обосновка

Терминологията се привежда в съответствие с директива.

Изменение 45

Предложение за регламент

Член 14 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

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.

Изменение

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 **настоящата директива**] и я информират незабавно за всички промени в тях. Комисията съставя списък с всички звена за контакт и го предава на държавите членки.

Обосновка

Терминологията се привежда в съответствие с директива.

Изменение 46

Предложение за регламент

Член 15 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Комисията проучва осъществимостта, разходите и ползите от **създаването** на електронна платформа с информация за превозните средства с **цел обмен** на информация относно **данни, свързани с** проверките на техническата исправност, между компетентните органи на държавите членки, които отговарят за извършване на проверки, регистрация и одобрение на превозното средство, центровете за прегледи и производителите на превозни средства.

Изменение

1. След обстоен анализ на разходите и ползите, включително оценка на подобренията на безопасността на превозните средства и техните прегледи, и само ако резултатът от анализа на разходите и ползите е положителен, Комисията предлага електронна платформа с информация за превозните средства **за улесняване на достъпа до** информация относно **резултатите от** проверките на техническата исправност, **отчитанията на километропоказателите и информацията относно регистрацията на моторните превозни средства** между компетентните органи на държавите членки, които отговарят за извършване на проверки, регистрация и одобрение на превозното средство, центровете за прегледи и производителите на превозни средства, **производителите на изпитвателно и измервателно оборудване и други независими оператори.**

Изменение 47

Предложение за регламент

Член 15 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Въз основа на това проучване тя

Изменение

2. Ако анализът на разходите и

представя и извършва оценка на различни възможни варианти на политика, включително възможността за премахване на изискването за документ за извършена проверка, предвидено в член 10. **В рамките на две години след датата, от която се прилага настоящият регламент, Комисията представя доклад пред Европейския парламент и Съвета относно резултатите от проучването и, ако е целесъобразно, прилага към него законодателно предложение.**

Изменение 48

Предложение за регламент

Член 15 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

ползите е неокончателен или отрицателен, Комисията все пак проучва осъществимостта и, по целесъобразност, предлага метод за улесняване на този достъп до данни и информация и представя и извършва оценка на различни възможни варианти на политика, включително възможността за премахване на изискването за документ за извършена проверка, предвидено в член 10.

Изменение

2а. И в двата случая Комисията взема предвид съществуващите информационни решения и електронни платформи по отношение на обществено наличните данни и информация.

Изменение 49

Предложение за регламент

Член 15 – параграф 2б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2б. В рамките на две години след датата, от която се прилага настоящата директива, Комисията представя доклад пред Европейския парламент и Съвета и, ако е целесъобразно, прилага към него законодателно предложение.

Изменение 50
Предложение за регламент

Член 18 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 18а

Докладване

До [пет години от датата на влизане в сила на настоящата директива] Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането на настоящата директива и последиците от нея, по-специално по отношение на ефективността на разпоредбите относно обхвата, честотата на проверките и въвеждането на взаимно признаване на удостоверенията за техническа изправност. В доклада ще бъде анализирана и евентуалната необходимост от актуализиране на приложенията към настоящата директива в контекста на техническия напредък и техническите практики. Този доклад се представя след консултация с комитета по член 16 и се придружава, по целесъобразност, от законодателни предложения.

Изменение 51
Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 17, се предоставя за **неопределен срок**, считано от [датата на влизане в сила на **настоящия регламент**].

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 17, се предоставя **на Комисията за период от пет години**, считано от [датата на влизане в сила на **настоящата директива**]; **Комисията изготвя**

доклад относно делегирането на правомощие най-късно девет месеца преди края на петгодишния период. Делегирането на правомощие се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

Обосновка

По-уместен е временен период за делегиране на правомощие. Комисията следва да изготви доклад относно функционирането на делегираните актове.

Изменение 52

Предложение за регламент

Член 19 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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.

Изменение

1. Държавите членки установяват система от санкции за нарушаване на разпоредбите на **настоящата директива** и вземат всички мерки, за да гарантират прилагането им. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни.

Обосновка

Терминологията се привежда в съответствие с директива.

Изменение 53

Предложение за регламент

Член 19 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Всяка държава членка предприема необходимите мерки, за да гарантира, че

Изменение

2. Всяка държава членка предприема необходимите мерки, за да гарантира, че

манипулацията или вмешателството във връзка с километропоказателя се счита за правонарушение и се наказва с ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни санкции.

манипулацията или вмешателството във връзка с километропоказателя се счита за правонарушение и се наказва с ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни санкции, **с изключение на възходящи корекции при отчитането на километропоказателите, одобрени от контролен център или компетентните органи за корекция на предишни незаконни манипулации.**

Обосновка

Това изменение гарантира, че в случаите, когато километропоказателят на превозното средство е бил незаконно манипулиран, това би могло да бъде законосъобразно коригирано с повишение от контролните центрове или компетентните органи, за да се гарантира, че засегнатите превозни средства не са били ефективно заличени и могат да преминат периодични проверки на техническата изправност в бъдеще.

Изменение 54

Предложение за регламент

Член 19 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Държавите членки уведомяват Комисията за тези мерки 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.

Изменение

3. Държавите членки уведомяват Комисията за тези мерки най-късно до [една година след датата на прилагане на **настоящата директива**] и също така я уведомяват незабавно за всяко последващо изменение, което се отразява върху тях.

Обосновка

Терминологията се привежда в съответствие с директива.

Изменение 55

Предложение за регламент

Член 20 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Изпитвателните съоръжения и оборудване, посочени в член 11, които не са в съответствие с минималните изисквания, посочени в приложение V на [датата на прилагане на **настоящия регламент**] могат да бъдат използвани за извършване на проверки на техническата изправност за период от не повече от пет години, считано от същата дата.

Изменение

1. Изпитвателните съоръжения и оборудване, посочени в член 11, които не са в съответствие с минималните изисквания, посочени в приложение V на [датата на прилагане на **настоящата директива**] могат да бъдат използвани за извършване на проверки на техническата изправност за период от не повече от пет години, считано от същата дата.

Обосновка

Терминологията се привежда в съответствие с директива.

Изменение 56

Предложение за регламент

Член 20 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Държавите членки прилагат изискванията, предвидени в приложение VII, най-късно считано от петата година след датата на прилагане на **настоящия регламент**.

Изменение

2. Държавите членки прилагат изискванията, предвидени в приложение VII, най-късно считано от петата година след датата на прилагане на **настоящата директива**.

Обосновка

Терминологията се привежда в съответствие с директива.

Изменение 57

Предложение за регламент

Член 21 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Директива 2009/40/ЕО и Препоръка 2010/378/ЕС се отменят, считано от [датата на прилагане на **настоящия регламент**].

Изменение

Директива 2009/40/ЕО и Препоръка 2010/378/ЕС се отменят, считано от [датата на прилагане на **настоящата директива**].

Изменение 58

Предложение за регламент

Член 22 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Директивата влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването **й** в Официален вестник на Европейския съюз.

Изменение 59

Предложение за регламент

Член 22 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Тя се прилага от [24 месеца след влизането **й** в сила].

Изменение 60

Предложение за регламент

Член 22 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Настоящата директива е задължителна в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Изменение 61

Предложение за регламент

Приложение 2 – част 1 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

при извънредни ситуации, когато специфичното конструиране на

Изменение

превозното средство не е съвместимо с прилагането на методите за изпитване, заложен в настоящото приложение, проверките се извършват в съответствие със специфичните алтернативни методи за изпитване, препоръчани от компетентните органи на държавата членка. Всеки използван метод за изпитване, който не е посочен в настоящото приложение, трябва да бъде писмено одобрен от подходящия компетентен орган.

Обосновка

Определени превозни средства, като бързоходните трактори и превозните средства с ремаркета, могат да бъдат особено трудни за изпитване поради характеристиките на конструирането им или тъй като центровете за прегледи са толкова отдалечени, че цената за обновяването на техническото оборудване, за да бъдат отчетени някои рядко срещани превозни средства, би била несъизмерима. Следователно алтернативни и нестандартни методи за изпитване, които въпреки това са ясно одобрени от съответните компетентни органи, трябва да бъдат на разположение.

Изменение 62

Предложение за регламент

Приложение II – точка 4.1.2

Текст, предложен от Комисията

4.1.2 Регулиране

Определя се хоризонталната насоченост на всеки преден фар на къси светлини, като се използва съответно устройство за насочването **или екран**.

Насочеността на преден фар не е в границите, определени в изискванията.

Изменение, внесено от Парламента

4.1.2 Регулиране

Определя се хоризонталната **и вертикалната**

Насочеността на преден фар не е в границите,

насоченост на всеки преден фар на къси светлини, като се използва съответно устройство за насочването **и електронно контролно устройство за контролиране на динамичната функционалност, когато е уместно. Проверява се функционирането и регулирането на системата на динамичните фарове.** определени в изискванията.

Обосновка

Вертикалните мерки са по-критичните критерии за регулиране и поради това следва да бъдат включени.

За да се гарантира точно регулиране и коригиране на фокусната дължина на фаровете, е необходимо устройство за насоченост на фара, особено за разрядното осветление с висок интензитет и динамично управляваните системи. Това не може да се постигне задоволително само чрез екран за насочване. Следва за динамично управляваните фарове с разрядно осветление с висок интензитет да се ползва електронно контролно устройство и подходящо изпитвателно устройство за регулиране на фаровете.

Изменение 63

Предложение за регламент Приложение II – точка 4.1.3

Текст, предложен от Комисията

4.1.3 Превключване

Визуална
проверка и

а) Превключвателят
не функционира в

проверка на функционирането

съответствие с изискванията⁽¹⁾ (брой на едновременно светещите предни фарове)
б) Устройството за управление не функционира нормално.

Изменение, внесено от Парламента

4.1.3 Превключване

Визуална проверка и проверка на функционирането **с използване на електронно контролно устройство, когато е необходимо.**

а) Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията⁽¹⁾ (брой на едновременно светещите предни фарове)
б) Устройството за управление не функционира нормално.

Обосновка

За адекватно изпитване на автоматичното превключване на фаровете (напр. подпомагането за дългите светлини), изпитването следва да се проведе с използване на електронно контролно устройство за проверка на правилното функциониране.

Изменение 64

Предложение за регламент Приложение II – точка 4.1.5

Текст, предложен от Комисията

4.1.5. Устройства за регулиране на височината (когато са задължителни)

Визуална проверка и проверка на функционирането, **ако е възможно.**

а) Устройството не функционира.
б) Не може да се работи с устройството от седалката на водача.

Изменение, внесено от Парламента

4.1.5. Устройства за регулиране на височината (когато са задължителни)	Визуална проверка и проверка на функционирането о с използване на електронно контролно устройство, когато е необходимо.	а) Устройството не функционира. б) Не може да се работи с устройството от седалката на водача.
--	--	---

Обосновка

За адекватно изпитване на автоматичното регулиране на височината на фаровете, изпитването следва да се проведе с използване на електронно контролно устройство за гарантиране на правилното функциониране на устройството за регулиране на височина.

Изменение 65

**Предложение за регламент
Приложение II – точка 4.3.2**

Текст, предложен от Комисията

4.3.2. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията. б) Устройството за управление не функционира нормално.
---------------------	--	--

Изменение, внесено от Парламента

4.3.2. Превключване на стоп-светлини и светлини за аварийно спиране	Визуална проверка и проверка на функционирането о с използване на електронно контролно устройство за вариране на	а) Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията. б) Устройството за управление не функционира нормално. в) Светлините за
--	---	---

стойността на въздействие върху сензора на педала за спирачка и проверка чрез наблюдение на функциониране то на светлините за аварийно спиране.

аварийно спиране не се задействат или не функционират правилно

Обосновка

Следва да се използва електронно контролно устройство за генериране на сигнали за въздействие върху сензора на педала за спирачка, за да се провери правилното функциониране на светлините за аварийно спиране (включително автоматично задействане на аварийните светлини), което после се проверява чрез пряко наблюдение.

Изменение 66

**Предложение за регламент
Приложение II – точка 4.5.2**

Текст, предложен от Комисията

4.5.2 Регулиране
(X)⁽²⁾

Според функционирането и с използване на устройство за насочване на предните фарове

Предният фар за мъгла не е регулиран правилно хоризонтално при наличие на ясно изразена граница между светло и тъмно.

Изменение, внесено от Парламента

4.5.2 Регулиране
(X)⁽²⁾

Според функционирането и с използване на устройство за насочване на предните фарове

Предният фар за мъгла не е регулиран правилно хоризонтално **и вертикално** при наличие на ясно изразена граница между светло и

Обосновка

Вертикалните мерки са по-критичните критерии за регулиране и поради това следва да бъдат включени.

Изменение 67

Предложение за регламент

Приложение II – точка 5.3.2

Текст, предложен от Комисията

5.3.2. Амортисьори	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство или използване на специално оборудване, ако е налично.	а) Несигурно закрепване на амортисьори към шасито или ос. б) Повреден амортисьор, показващ признаци на силен теч или неизправност.
--------------------	---	---

Изменение, внесено от Парламента

5.3.2. Амортисьори	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство с използване на специално оборудване.	а) Несигурно закрепване на амортисьори към шасито или ос. б) Повреден амортисьор, показващ признаци на силен теч или неизправност.
--------------------	---	---

Обосновка

Възможно е обективно да се оцени ефективността на амортизиране на системата на окачване на превозното средство само чрез използване на машина за проверка на амортизирането. За електронно контролирани системи на окачване следва да се

използва електронно контролно устройство за проверка на системата на окачване на превозното средство, като същевременно се правят измервания с машина за проверка на амортизирането, за да се оцени правилното функциониране на системата. Предлага се 30 % разлика между лявата и дясната част на една ос да представлява практически и реалистичен критерий за преминаване или отхвърляне.

Изменение 68

Предложение за регламент

Приложение II – точка 5.3.2.1

Текст, предложен от Комисията

5.3.2.1 Проверка на ефективността на амортизиране

Да се използва **специално оборудване** и да се сравнят различията между ляво и дясно и/или **абсолютните стойности, посочени от производителя.**

а) Значително различие между ляво и дясно

б) Не са постигнати специфицираните минимални стойности.

Изменение, внесено от Парламента

5.3.2.1 Проверка на ефективността на амортизиране

Да се използва **машина за проверка на амортизирането** и да се сравнят различията между ляво и дясно и **стойностите за коефициент на затихване от производителя на превозното средство, ако тези стойности превишават общата пределна стойност за коефициент на**

а) Значително различие между ляво и дясно.

б) Стойностите за коефициент на затихване не са изпълнени

в) Дисбаланс на измерените стойности между лявата и дясната част на една ос от над 30 %

**затихване от
0,1.**

Обосновка

Възможно е обективно да се оцени ефективността на амортизиране на системата на окачване на превозното средство само чрез използване на машина за проверка на амортизирането. За електронно контролирани системи на окачване следва да се използва електронно контролно устройство за проверка на системата на окачване на превозното средство, като същевременно се правят измервания с машина за проверка на амортизирането, за да се оцени правилното функциониране на системата.

Предлага се 30 % разлика между лявата и дясната част на една ос да представлява практически и реалистичен критерий за преминаване или отхвърляне.

Изменение 69

Предложение за регламент

Приложение II – точка 8.2.2.2

Текст, предложен от Комисията

8.2.2.2 Димност

Превозни средства, регистрирани или въведени в експлоатация преди 1 януари 1980 г., са освободени от това изискване

а) Измерване на димността на отработилите газове в режим на свободно ускоряване (ненатоварен двигател, от обороти на празен ход до обороти на прекратяване на подаването на гориво) със скоростен лост в неутрално положение и включен съединител.

б) Привеждане на превозното средство към работна температура:

1. Проверката на превозните средства може да бъде извършена без предварително привеждане към работна температура, въпреки че по съображения за безопасност трябва да се

а) За превозните средства с първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация след датата, посочена в изискванията.

димността превишава равнището, посочено върху табелката със спецификациите на превозното средство от производителя.

б) Когато липсва такава информация или изискванията⁽¹⁾ не позволяват използването на сравнителни

провери дали двигателят е горещ и е в задоволително състояние от механична гледна точка.

2. Изисквания за привеждане към работна температура:

i) двигателят трябва да е напълно загрят: например температурата на маслото на двигателя, измерена посредством сонда в тръбата за контролиране на нивото на маслото, трябва да е най-малко 80 °C или да съответства на нормалната температура на работа, ако тя е по-ниска, или пък температурата на блока на двигателя, измерена според нивото на инфрачервеното излъчване, трябва да достигне най-малко еквивалентна стойност. Ако поради конфигурацията на превозното средство не е възможно да се извършат тези измервания, нормалната температура на работа на двигателя може да бъде установена по друг начин — например въз основа на работата на вентилатора за охлаждане на двигателя.

ii) Изпускателната система трябва да се прочисти чрез най-малко три цикъла на свободно ускоряване или по равностоеен метод.

в) Процедура на проверка:

1. Двигателят и турбокомпресорът, ако има такъв, трябва да работят на

стойности,

за двигатели с атмосферно пълнене: 2,5 m-1,,

за двигатели с турбокомпресор: 3,0 m-1,

или за превозните средства, посочени в изискванията или

с първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация след датата, посочена в изискванията.

1.5 m^{-1.7}

празен ход преди началото на всеки цикъл на свободно ускоряване. За двигателите на тежкотоварните дизелови автомобили това означава, че трябва да се изчака най-малко 10 секунди след отпускането на газта.

2. В началото на всеки цикъл на свободно ускоряване педалът на газта трябва напълно да се натисне бързо и плавно (за по-малко от една секунда), но не и прекалено рязко, така че да се постигне максимален дебит на горивонагнетателната помпа.

3. По време на всеки цикъл на свободно ускоряване двигателят трябва да достигне оборотите, при които се прекратява подаването на гориво, или — за превозни средства с автоматична скоростна кутия — до оборотите, определени от производителя, или ако те не са известни, две трети от оборотите, при които се прекратява подаването на гориво, преди педалът на газта да бъде отпуснат. Това може да се разбере, например, като се наблюдава режимът на работа на двигателя или като се остави да изтече достатъчен промеждутък от време между момента, в който се натиска педалът на газта, и момента, в който той се отпуска, тоест най-малко две секунди за

превозните средства от категория 1 и 2 от Приложение I.

4. Превозните средства се обявяват за неизправни, само ако средноаритметичната от измерените стойности най-малко за трите последни цикъла на свободно ускоряване надвишава пределната допустима стойност. Тя може да се изчисли, като не се вземат предвид наблюдаваните стойности, които се отклоняват значително от измерената средна стойност, или да се получи по друг статистически метод, при който се отчита разсейването на измерените стойности. Държавите членки могат да ограничат броя на циклите, включени в проверката.

5. За избягване на ненужни проверки, държавите членки могат да обявяват за неизправни превозните средства, за които измерените стойности значително превишават пределно допустимите, след по-малко от три цикъла на свободно ускоряване или след циклите на прочистване. Също за избягване на ненужни проверки, държавите членки могат да обявяват за изправни превозните средства, за които измерените стойности са значително по-ниски от пределно допустимите, след по-

малко от три цикъла на свободно ускоряване или след циклите на прочистване.

Изменение, внесено от Парламента

8.2.2.2 Димност Превозни средства, регистрирани или въведени в експлоатация преди 1 януари 1980 г., са освободени от това изискване

а) Измерване на димността на отработилите газове в режим на свободно ускоряване (ненатоварен двигател, от обороти на празен ход до обороти на прекратяване на подаването на гориво) със скоростен лост в неутрално положение и включен съединител. **Тази проверка на емисиите от ауспуха винаги е стандартният метод на оценка на емисиите на отработени газове, дори и когато е съчетан с БДС.**

б) Привеждане на превозното средство към работна температура:

1. Проверката на превозните средства може да бъде извършена без предварително привеждане към работна температура, въпреки че по съображения за безопасност трябва да се провери дали двигателят е горещ и е в задоволително състояние от механична гледна точка.

2. Изисквания за привеждане към работна температура:

(i) двигателят трябва да е напълно загрят: например

а) За превозните средства с първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация след датата, посочена в изискванията.

димността превишава равнището, посочено върху табелката със спецификациите на превозното средство от производителя.

б) Когато липсва такава информация или изискванията⁽¹⁾ не позволяват използването на сравнителни стойности,

за двигатели с атмосферно пълнене: 2.5 m-1 ,

за двигатели с турбокомпресор: 3.0

температурата на маслото на двигателя, измерена посредством сонда в тръбата за контролиране на нивото на маслото, трябва да е най-малко 80 °C или да съответства на нормалната температура на работа, ако тя е по-ниска, или пък температурата на блока на двигателя, измерена според нивото на инфрачервеното излъчване, трябва да достигне най-малко еквивалентна стойност. Ако поради конфигурацията на превозното средство не е възможно да се извършат тези измервания, нормалната температура на работа на двигателя може да бъде установена по друг начин — например въз основа на работата на вентилатора за охлаждане на двигателя.

(ii) Изпускателната система трябва да се прочисти чрез най-малко три цикъла на свободно ускоряване или по равностоеен метод.

в) Процедура на проверка:

1. Двигателят и турбокомпресорът, ако има такъв, трябва да работят на празен ход преди началото на всеки цикъл на свободно ускоряване. За двигателите на тежкотоварните дизелови автомобили това означава, че трябва да се изчака най-малко 10 секунди след отпускането на газта.

m-1,

или за превозните средства, посочени в изискванията или

с първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация след датата, посочена в изискванията.

1.5 m^{-1.7}

или

0.2^{m-1}

2. В началото на всеки цикъл на свободно ускоряване педалът на газта трябва напълно да се натисне бързо и плавно (за по-малко от една секунда), но не и прекалено рязко, така че да се постигне максимален дебит на горивонагнетателната помпа.

3. По време на всеки цикъл на свободно ускоряване двигателят трябва да достигне оборотите, при които се прекратява подаването на гориво, или — за превозни средства с автоматична скоростна кутия — до оборотите, определени от производителя, или ако те не са известни, две трети от оборотите, при които се прекратява подаването на гориво, преди педалът на газта да бъде отпуснат. Това може да се разбере, например, като се наблюдава режимът на работа на двигателя или като се остави да изтече достатъчен промеждутък от време между момента, в който се натиска педалът на газта, и момента, в който той се отпуска, тоест най-малко две секунди за превозните средства от категория 1 и 2 от Приложение I.

4. Превозните средства се обявяват за неизправни, само ако средноаритметичната от измерените стойности най-малко за трите последни

Равнището на NOx не съответства на изискванията.

Стойностите за прахови частици не съответстват на изискванията.

цикъла на свободно ускоряване надвишава пределната допустима стойност. Тя може да се изчисли, като не се вземат предвид наблюдаваните стойности, които се отклоняват значително от измерената средна стойност, или да се получи по друг статистически метод, при който се отчита разсейването на измерените стойности. Държавите членки могат да ограничат броя на циклите, включени в проверката.

5. За избягване на ненужни проверки, държавите членки могат да обявяват за неизправни превозните средства, за които измерените стойности значително превишават пределно допустимите, след по-малко от три цикъла на свободно ускоряване или след циклите на прочистване. Също за избягване на ненужни проверки, държавите членки могат да обявяват за изправни превозните средства, за които измерените стойности са значително по-ниски от пределно допустимите, след по-малко от три цикъла на свободно ускоряване или след циклите на прочистване. ***Измерване на равнището на NOx и праховите частици чрез използване на подходящо оборудване/подходящо оборудвано устройство за***

**измерване на димните
емисии с използване на
съществуващ метод на
изпитване при свободно
ускоряване.**

Обосновка

БДС не е гарантиран метод на оценка на емисиите; затова емисиите трябва да се проверяват чрез измерване на емисиите от ауспуха. NOx е проблем по-специално за превозните средства с дизелови двигатели, при които ниските димни равнища нормално създават високи равнища на NOx. За превозни средства с филтър за дизелови прахови частици е важно да се измери равнището на праховите частици, а не стойността на димност. За да се гарантира хармонизирано и точно измерване, температурата и режимът на работа на двигателя следва да се измерват в съответствие с изпитвателните условия на производителя на превозното средство.

Изменение 70

**Предложение за регламент
Техническа част – приложение V – точка 10**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10) Устройство за изпитване на ефективността на амортизьор;

(10) Машина за проверка на амортизирането, за да се измери абсорбирането на енергията на трептенията на системата на окачване на превозното средство, за да се провери ефективността на амортизиране на елементите на тази система.

Обосновка

Възможно е обективно да се оцени ефективността на амортизиране на системата на окачване на превозното средство само чрез използване на машина за проверка на амортизирането, като се използват стойностите за коефициент на затихване от производителя на превозното средство, ако тези стойности превишават общата пределна стойност за коефициент на затихване от 0,1.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Периодични прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета		
Позовавания	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)		
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 11.9.2012 г.		
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	IMCO 11.9.2012 г.		
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Malcolm Harbour 18.9.2012 г.		
Разглеждане в комисия	24.1.2013 г.	21.3.2013 г.	24.4.2013 г.
Дата на приемане	25.4.2013 г.		
Резултат от окончателното гласуване	+: -: 0:	28 7 0	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Adam Bielan, Преслав Борисов, Jorgo Chatzimarkakis, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Sandra Kalniete, Toine Manders, Franz Obermayr, Phil Prendergast, Mitro Repo, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Bernadette Vergnaud		
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Ashley Fox, Ildikó Gáll-Pelcz, Anna Hedh, Constance Le Grip, Morten Løkkegaard, Pier Antonio Panzeri, Patricia van der Kammen, Kerstin Westphal		
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Bendt Bendtsen, Seán Kelly, Paul Rübig		