



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

---

*Комисия по промишленост, изследвания и енергетика*

---

**2012/0186(COD)**

26.4.2013

## **СТАНОВИЩЕ**

на комисията по промишленост, изследвания и енергетика

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, движещи се на територията на Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО  
(СОМ(2012)0382 – С7-0188/2012 – 2012/0186(COD))

Докладчик по становище: Кришианис Каринш

PA\_Legam

## КРАТКА ОБОСНОВКА

С всяка изминала година вътрешният пазар става все по-взаимосвързан. На територията на Европейския съюз стоките започнаха да се придвижват неочаквано интензивно. Това означава, че са възникнали нови предизвикателства, свързани с хармонизацията по отношение на пътната безопасност.

Докладчикът по становище подкрепя общата насока на предложения от Европейската комисия регламент. Въпреки това той счита, че текстът се нуждае от няколко сериозни подобрения, за да се гарантира достатъчно голяма добавена стойност от регламента.

Първо, предложената система за оценка на риска следва да се създаде на европейско равнище. Това е най-сигурният начин за извършване на истинска оценка на риска по отношение на дадено предприятие. Превозните средства прекосяват граници все повече и повече, поради което е необходимо да се знае кои предприятия се считат за рискови в другите държави членки. Това не може да се постигне с национални системи за оценка на риска.

Второ, докладите от последните проверки на техническата изправност трябва да бъдат на разположение на проверяващите и биха могли да послужат като основа за определянето на риска по отношение на оценката на риска за всяко едно предприятие. Европейският съюз не бива да налага допълнителна административна тежест, а да разработи широкообхватна система за откриване на потенциално опасни превозни средства, движещи се по европейските пътища.

И накрая, процедурата за извършването на крайпътни проверки трябва да бъде по-прецизна, а текстът – ясен и подробен. Например, ако по време на първоначалната крайпътна проверка бъдат установени някакви неизправности, то тогава трябва да се извърши подробна проверка. В предложения от Комисията текст не е ясно посочено какво следва да се направи след това. Същото важи за ремонта на превозното средство. Ремонтът трябва да се извършва от специалисти, а не на пътя – от водача на МПС или проверяващия. Тази е причината, поради която, в случай че се установят опасни неизправности, те трябва да бъдат отстранени в най-близкия автосервиз.

Докладчикът по становище счита, че срок от 12 месеца е твърде кратък за прилагането на този регламент. Той предлага 60 месеца като срок за закупуване на цялото необходимо оборудване и за обучаване на персонал.

## ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по промишленост, изследвания и енергетика приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в доклада си следните изменения:

**Изменение 1**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 6**

*Текст, предложен от Комисията*

(6) Крайпътните проверки следва да се прилагат посредством система за оценка на риска. Държавите членки могат да използват системата за оценка на риска, установена съгласно член 9 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО на Съвета.

*Изменение*

(6) Крайпътните проверки следва да се прилагат посредством **обща за целия Съюз** система за оценка на риска. Държавите членки могат да използват системата за оценка на риска, установена съгласно член 9 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО на Съвета.

*Обосновка*

*Само система за оценка на риска, която е обща за целия ЕС, ще осигури добавена стойност. Във времена на засилена мобилност на стоките превозните средства по-често прекосяват граници и поради тази причина система за оценка на риска, действаща само на територията на една държава членка, ще има ограничено въздействие върху безопасността по пътищата.*

**Изменение 2**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 13**

*Текст, предложен от Комисията*

(13) Използването на подвижни станции за проверка намалява забавянето и разходите за операторите, тъй като на място могат да се провеждат подробни проверки. **При определени обстоятелства може** да се използват и центрове за прегледи, за да се извършат подробни проверки.

*Изменение*

(13) Използването на подвижни станции за проверка намалява забавянето и разходите за операторите, тъй като на място могат да се провеждат подробни проверки. **Може** да се използват и центрове за прегледи, за да се извършат подробни проверки, **ако се намират наблизо**.

*Обосновка*

*По-подробна проверка трябва да се извършва, ако за целта наблизо има налична подвижна станция за проверки или център за прегледи.*

**Изменение 3**  
**Предложение за регламент**  
**Съображение 15**

*Текст, предложен от Комисията*

(15) Сътрудничеството и обменът на най-добри практики между държавите членки е от особено значение за постигането на по-хармонизирана система за крайпътни технически проверки в целия ЕС. Следователно държавите членки следва да си сътрудничат по-тясно и по време на оперативни действия. Това сътрудничество следва да включва и периодичното организиране на координирани крайпътни проверки.

*Изменение*

(15) Сътрудничеството и обменът на най-добри практики между държавите членки е от особено значение за постигането на по-хармонизирана система за крайпътни технически проверки в целия ЕС. Следователно държавите членки следва да си сътрудничат по-тясно и по време на оперативни действия. Това сътрудничество следва да включва и периодичното организиране на координирани крайпътни проверки, **както и обмен на информация във връзка с резултатите от крайпътните проверки и проверките на техническата изправност.**

**Изменение 4**  
**Предложение за регламент**  
**Член 1 – параграф 1 а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***Крайпътните технически проверки се извършват без дискриминация на основата на националността на водача или страната на регистрация или пускане в движение на търговското превозно средство.***

*Обосновка*

*Текущият опит сочи, че срещу водачите на МПС има дискриминация, ако те управляват превозни средства с регистрационни номера от определени държави. На това трябва да се сложи край.*

**Изменение 5**  
**Предложение за регламент**  
**Член 2 – параграф 1 – тире 2**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

– **моторни превозни средства с най-малко четири колела, обикновено използвани за превоз на товари с максимална допустима маса, която не надвишава 3 500 kg — категория N1,**

**заличава се**

## **Изменение 6**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 5 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

Всяка държава членка провежда всяка календарна година **редица** първоначални крайпътни проверки **на отговарящи на условията регистрирани превозни средства във всяка една от държавите членки. Целта би могла да съответства** на **5 %** от общия брой **отговарящи на условията** превозни средства, които са регистрирани на нейна територия.

#### *Обосновка*

*Крайпътната проверка следва да засяга само категорията превозни средства, които отговарят на условията за извършване на крайпътни проверки. Споменаването на общ брой превозни средства ще доведе до несъразмерна административна тежест. Позовавайки се на принципа на субсидиарност, цел от 5 % следва да бъде само указателна. Държавите членки следва да имат възможност за гъвкави действия.*

## **Изменение 7**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 6 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. На **национално ниво** се въвежда система за оценка на риска, отнасяща се за крайпътните проверки, която се основава на броя и сериозността на установените неизправности в

1. На **нивото на Съюза** се въвежда система за оценка на риска, отнасяща се за крайпътните проверки, която се основава на броя и сериозността на установените неизправности в

експлоатираните от отделни предприятия превозни средства. Системата за оценка на риска се прилага от компетентния орган на държавата членка.

експлоатираните от отделни предприятия превозни средства. Системата за оценка на риска **във всяка държава членка** се прилага от компетентния орган на държавата членка. **Данните относно проверките следва да се събират на равнището на Съюза, а оценката на риска за всяко предприятие да се определя въз основа на обобщени данни от целия Съюз за резултатите от крайпътните проверки и проверките на техническата изправност.**

#### *Обосновка*

*Само система за оценка на риска на равнището на ЕС ще осигури достатъчно голяма добавена стойност. Няма смисъл да се изгражда нова система за оценка на риска единствено с цел създаване на нов административен капацитет.*

### **Изменение 8** **Предложение за регламент** **Член 7 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**1. Водачите на превозни средства, регистрирани в държава членка, съхраняват в превозното средство удостоверението за техническа изправност от последната проверка на техническата изправност и доклада от последната крайпътна проверка, когато има такива.**

**заличава се**

#### *Обосновка*

*При проверки в държавите членки тази информация трябва да бъде достъпна в електронен вид. Няма нужда да се носят допълнителни документи с цел увеличаване на административната тежест.*

### **Изменение 9** **Предложение за регламент** **Член 7 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

3. Отделните предприятия гарантират, че експлоатираните от тях превозни средства постоянно са в добро техническо състояние.

*Изменение*

3. Отделните предприятия **и водачът на превозното средство** гарантират, че експлоатираните от тях превозни средства постоянно са в добро техническо състояние.

*Обосновка*

*Водачът на превозното средство също следва да носи отговорност за техническото състояние на превозното средство.*

### **Изменение 10**

#### **Предложение за регламент**

#### **Член 10 – параграф 1 – алинея 2 – буква а)**

*Текст, предложен от Комисията*

а) проверява удостоверението за техническа изправност и доклада от крайпътната проверка, **ако има такива, които се съхраняват в превозното средство съгласно член 7, параграф 1;**

*Изменение*

а) проверява удостоверението за техническа изправност и доклада от крайпътната проверка;

*Обосновка*

*Удостоверението за техническа изправност и предишните доклади от крайпътни проверки следва да бъдат достъпни в електронен вид, за да не се налага допълнителна административна тежест за предприятията и да се улесни безпроблемното извършване на крайпътна проверка.*

### **Изменение 11**

#### **Предложение за регламент**

#### **Член 10 – параграф 2 – алинея 1**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

На база резултата от първоначалната проверка, **ако тя покаже, че е необходима подробна проверка, за да се извърши пълна оценка на техническото състояние на превозното средство**, проверяващият **решава**, че превозното средство или



ремаркетото му следва да бъдат подложени на подробна крайпътна проверка.

## Изменение 12

### Предложение за регламент

#### Член 14 – параграф 3 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

Проверяващият не разрешава използването на превозно средство, при което са констатирани опасни неизправности, докато тези неизправности не се отстранят на мястото на проверката. **Проверяващият може да разреши** използването на такова превозно средство за достигане до най-близкия сервиз, където тези неизправности могат да бъдат отстранени, при условие, че опасните неизправности са поправени дотолкова, че позволяват превозното средство да достигне сервиза без непосредствен риск за безопасността на пътниците в него или на други участници в движението.

*Изменение*

Проверяващият не разрешава използването на превозно средство, при което са констатирани опасни неизправности, докато тези неизправности не се отстранят на мястото на проверката **или в един от най-близките автосервизи. Ако бъдат установени неизправности на превозното средство в областите, упоменати в член 10, параграф 2, проверяващият разрешава** използването на такова превозно средство за достигане до най-близкия сервиз, където тези неизправности могат да бъдат отстранени, при условие, че опасните неизправности са поправени дотолкова, че позволяват превозното средство да достигне сервиза без непосредствен риск за безопасността на пътниците в него или на други участници в движението.

## Изменение 13

### Предложение за регламент

#### Член 14 – параграф 3 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

**заличава се**

**Изменение 14**  
**Предложение за регламент**  
**Член 20 – параграф 2 – алинея 2**

*Текст, предложен от Комисията*

Комисията *докладва* събраните данни на Европейския парламент.

*Изменение*

Комисията *представя пред Европейския парламент доклад, в който се обобщават* събраните данни.

**Изменение 15**  
**Предложение за регламент**  
**Член 22 – параграф 2**

*Текст, предложен от Комисията*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 21 се предоставя за **неопределен** срок, [считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент].

*Изменение*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 21, се предоставя за срок от пет години [считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент]. **Комисията представя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди края на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се удължава с мълчаливо съгласие за срокове със същата продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не се противопоставят на такова удължаване, не по-късно от три месеца преди края на всеки срок.**

**Изменение 16**  
**Предложение за регламент**  
**Член 26 – параграф 2**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

Той се прилага от [60 месеца след влизането му в сила].

### *Обосновка*

*Следва да има достатъчно време за закупуване на необходимото оборудване и създаване на механизъм за обмен на информация на европейско равнище.*

## ПРОЦЕДУРА

<b>Заглавие</b>	Крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Съюза търговски превозни средства
<b>Позовавания</b>	COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD)
<b>Водеща комисия</b> Дата на обявяване в заседание	TRAN 11.9.2012
<b>Становище, изказано от</b> Дата на обявяване в заседание	ITRE 11.9.2012
<b>Докладчик по становище:</b> Дата на назначаване	Кришианис Каринш 25.10.2012
<b>Разглеждане в комисия</b>	18.3.2013
<b>Дата на приемане</b>	25.4.2013
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 44 –: 3 0: 1
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Fabrizio Bertot, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Edit Herczog, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Philippe Lambert, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Teresa Riera Madurell, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Konrad Szymański, Evžen Tošenovský, Catherine Trautmann, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Elisabetta Gardini, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Bernd Lange, Vladimír Remek, Algirdas Saudargas, Silvia-Adriana Țicău