



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 13.7.2012 г.  
SWD(2012) 207 final

## ПАКЕТ ЗА ТЕХНИЧЕСКАТА ИЗПРАВНОСТ

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

*Придружаващ*

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА** относно  
периодичните проверки на техническата изправност на моторни превозни  
средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО

както и

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

както и

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА** за изменение на  
Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни  
средства

**Обобщена ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

{COM(2012) 380 final}

{SWD(2012) 206 final}

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**  
*Придружаващ*

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА** относно  
периодичните проверки на техническата исправност на моторни превозни  
средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО

както и

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА** относно  
крайпътната техническа проверка на исправността на търговски превозни  
средства, които се движат на територията на Европейския съюз и за отмяна на  
Директива 2000/30/ЕО

както и

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА** за изменение на  
Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни  
средства

**Обобщена ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

**1. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПРОБЛЕМА**

Директива 2009/40/ЕО определя минималните стандарти за периодична проверка на техническата исправност (ППТИ) на пътни превозни средства. Ролята на ППТИ е да гарантират, че експлоатираните превозни средства се поддържат и проверяват правилно, така че работата им да продължава да съответства на одобрението на типа<sup>1</sup> през целия им жизнен цикъл. Директива 2009/40/ЕО се допълва от Директива 2000/30/ЕО, която предвижда изискването за контрол на техническото състояние на търговски превозни средства в интервалите между периодичните проверки (крайпътни технически проверки - КТП).

На 20 юли 2010 г. Комисията прие насоки за политиката относно пътната безопасност, в които обяви хармонизирането и постепенното укрепване на законодателството на ЕС относно проверките на техническата исправност и крайпътните технически проверки; обхващане и на двуколесните МПС от проверките на техническата исправност на превозните средства и възможното създаване на европейска електронна платформа с цел да се хармонизират и обменят данни за превозните средства.

Консултацията със заинтересованите страни и анализът от страна на Комисията спомогнаха за определянето на един **основен проблем** на настоящата система ППТИ в Европа: на пътя има прекалено много превозни средства с технически неизправности. Проучвания в Обединеното кралство и Германия показват, че до 10 % от автомобилите във всеки един момент имат неизправност, поради която няма да издържат ППТИ. Освен това, много технически неизправности със сериозно въздействие върху сигурността (главно свързан с електронните компоненти за безопасност като антиблокиращи системи и електронен контрол на стабилността) дори не се проверяват при ППТИ, провеждани по настоящите правила.

---

<sup>1</sup> „Одобрението на типа“ е определено в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за типово одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.

Техническите неизправности имат значителен принос за произшествията: техният дял като причина за произшествия възлиза на 6 %, което означава 2 000 смъртни случая и много повече наранявания всяка година. Освен това, техническите неизправности увеличават някои емисии (напр. CO, HC, NO и CO<sub>2</sub>) с около 1,2 % и 5,7 % средно, а при превозните средства, изпускащи прахови частици — до 20 пъти.

Бяха установени две основни причини за **проблема**.

**Първо**, обхватът на законодателството на ЕС е прекалено малък и нивото на поставените от него изисквания е прекалено ниско. Сравнителният анализ на съществуващите национални схеми за ППТИ показва, че изискванията на европейското законодателство са недостатъчни, за да могат седемте стълба на проверката на техническа изправност на ЕС да намалят възникването на неизправности до устойчиви нива:

- не се проверяват достатъчно елементи (особено електронните устройства за безопасност не се проверяват изчерпателно);
- определенията за неизправностите не са актуални и оценката им не е хармонизирана;
- оборудването, използвано за извършване на ППТИ не функционира достатъчно добре;
- уменията на проверяващите не са точно дефинирани;
- много категории превозни средства изобщо не се проверяват (особено мотоциклети, които участват в множество произшествия);
- превозните средства не се подлагат на проверки достатъчно често (особено по-старите превозни средства или търговските превозни средства имат по-висока честота на повреди);
- центровете за прегледи в много държави членки не са подложени на достатъчен надзор.

**Второ**, информацията и данните от съществена важност за ефективността на проверките и прилагането на резултатите от тях не се обменят между заинтересованите страни. По-специално:

- често няма данни от прегледа на електронните елементи за безопасност;
- показанията на километражните броячи не се събират централизирано;
- удостоверенията от ППТИ не са защитени срещу фалшификация;
- данните за резултатите от ППТИ не са на разположение на правоприлагащите органи като например полицията и службите по регистрация.

#### Развитие на проблема (основен сценарий)

Недостатъците, посочени като основни фактори за възникване на проблема, по същество са регулаторни. Нидерландия и Обединеното кралство разглеждат

възможности за намаляване на честотата на ППТИ, за да спестят разходи за собствениците на превозни средства, но това е много слаб сигнал за потенциални бъдещи промени в държавите членки на ЕС. От страна на ЕС техническите приложения към Директива 2009/40/ЕО ще се актуализират редовно, за да се отчете технологичното развитие, каквато беше процедурата и досега<sup>2</sup>. Тъй като обаче директивата позволява актуализирането само на списъка от подлежащи на проверка елементи и методи на проверка по комитологичната процедура, при този основен сценарий не може да се постигне промяна в обхвата и честотата на техническите проверки и на рамката за обмен на данни.

Наличните прогнози единодушно стигат до заключението, че в бъдеще броят на превозните средства в Европа ще нараства. По оценки на Комисията, при сценарий без промяна на политиката броят на леките автомобили ще се увеличи от 220,2 милиона през 2005 г. до 307,1 милиона през 2050 г.<sup>3</sup> По-големият брой превозни средства принципно увеличава и риска от възникване на произшествия.

Същевременно се очаква амбициозните политики, оповестени в насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година, да повишат пътната безопасност. Големи надежди се възлагат по-специално на разработването и внедряването на интелигентни транспортни системи (ИТС) и свързаните с тях широко разпространени технологии и инструменти. От друга страна, това ще усложни допълнително електронното оборудване на борда на превозните средства, което ще затрудни проверката му при сегашните условия, тъй като техническите данни от производителите понастоящем не са на разположение във функционална форма. Като цяло се очаква да се запази низходящата тенденция в броя на жертвите<sup>4</sup>, но е вероятно делът на произшествията, предизвикани от технически неизправности да превиши настоящата си стойност от 6 %.

По отношение на околната среда, емисиите на замърсители ще бъдат драстично снижени, тъй като превозните средства, съответстващи на по-старите класове на емисии EURO постепенно ще бъдат унищожавани и ще се продават нови превозни средства с нулеви емисии. На практика това ще доведе до пропорционално увеличаване на дела на силно замърсяващите поради технически неизправности превозни средства в общия обем на емисиите.

## 2. АНАЛИЗ НА СУБСИДИАРНОСТТА

Правото да действа от името на ЕС в областта на транспорта е установено в Договора за функционирането на Европейския съюз. По-специално член 91 от Договора задължава законодателите да определят мерки за подобряване на пътната безопасност.

Пътният превоз — индивидуален, пътнически и особено товарен — има ясно изразен трансграничен аспект. Това е особено важно за прилагането, когато ефективността зависи от безпрепятствения поток на информацията между различните органи в различните държави членки относно техническото състояние на превозните средства, спазването на изискванията и установяването на измами. По същия начин и производството на превозни средства е глобализирано, така че действията във връзка с

<sup>2</sup> Последното изменение беше с Директива 2010/48/ЕС.

<sup>3</sup> Primes-Tremove, референтен сценарий.

<sup>4</sup> Целта, поставена за следващите десет години в насоките за политиката в областта на пътната безопасност е да се намали годишният брой на жертвите на произшествия с 50 %.

предоставянето на данни от страна на производителите за целите на ППТИ следва да се предприемат на възможно най-високо ниво.

Съгласно настоящите правила държавите членки могат да проявяват голяма гъвкавост при прилагането на директивите, като им е разрешено по-специално установяването на по-високи стандарти за извършването на ППТИ. Опитът показва, че тази възможност не се използва от всички държави членки, в резултат на което се наблюдават разлики в качеството на проверките на континента. Обрат в тенденцията може да се постигне само с координирани действия на ниво ЕС.

За да избегне капана на съсредоточаването само върху законодателни решения на проблема, Комисията анализира и въздействието на интервенция на основата на актове с незадължителен характер или на комбинация от двата подхода.

Комисията смята, че някои аспекти на прегледа на системата за техническа изправност следва да се оставят на държавите членки, които могат да постигнат заложените цели по-ефективно, специално по отношение на: организацията на крайпътните технически проверки, обучението на проверяващите и упражняването на надзорна дейност.

### **3. ЦЕЛИ НА ИНИЦИАТИВАТА НА ЕС**

Общите цели на инициативата са:

1. Да допринесе за постигането на целта за намаляване наполовина на общия брой на жертвите при пътни произшествия в Европейския съюз между 2010 и 2020 г. и да доближи смъртността в пътния транспорт към нула до 2050 г. чрез мерки, целящи повишаване на качеството и подобряване на координацията на националните системи за ППТИ и крайпътни технически проверки, и
2. Да допринесе за намаляването на емисиите на парникови газове и замърсители на въздуха от автомобилния транспорт чрез мерки, насочени към по-ефективно откриване и спиране от движение на превозни средства, които замърсяват прекомерно поради технически неизправности.

Тези по-обща цели могат да бъдат сведени до две конкретни цели:

- увеличаване на обхвата и нивото на изисквания за проверки на техническата изправност и крайпътни проверки в целия Европейски съюз;
- създаване на подходяща рамка за безпрепятствен поток на информацията между държавите членки и ангажираните в областта на прилагането на резултатите от ППТИ.

Има две оперативни цели, които трябва да се постигнат три години след влизането в сила на всички елементи от новия законодателен пакет (включително изграждането на системата за обмен на данни):

- броят на смъртните случаи, предизвикани от технически неизправности, да се доближи максимално до 1 100 годишно; този брой беше оценен като максимален потенциал за намаление; както и

- да се премине към елиминирането на превозните средства с прекомерни емисии от използвания понастоящем автопарк.

#### 4. ВАРИАНТИ НА ПОЛИТИКА

Бяха разгледани следните варианта на политика: вариант без промяна на политиката (вариант 0); прекратяване на дейността на ниво ЕС; подход с актове с незадължителен характер (вариант 1); законодателен подход (вариант 2); комбинация от актове с незадължителен характер и законодателен подход (вариант 3). Прекратяването на дейността на ниво ЕС беше изключено на ранен етап, тъй като то няма да допринесе за постигане на целите и не съответства на съществуващите стратегии на ЕС.

Вариант 1 включва засиленото използване на партньорски оценки и преглед от Комисията и изследването на оптималните нива на инвестиране в ППТИ и крайпътни проверки, като заедно с държавите членки се анализира приложимостта на режими на проверки, основани на риска. Вариантът включва също и разглеждане на възможностите за налагане на юридическа отговорност на лицата, които не представят своите превозни средства на изисквана ППТИ. Мерките за прилагане ще включват осведомителни кампании, насочени към собствениците на превозни средства, подобряване на крайпътните проверки и периодичните проверки, както и надзор от страна на държавите членки. Накрая, вариант 1 ще включва препоръки за доброволни действия от страна на производителите на превозни средства.

Варианти на политика 2 и 3 бяха разделени на три надграждащи се един друг подварианта, от а до в, които предвиждат от умерено до силно повишаване на минималните стандарти на ЕС за ППТИ и крайпътни проверки (КТП). Всеки от трите подварианта беше анализиран отделно.

Вариант 2а увеличава обхвата на КПП отвъд проверката на емисиите и работата на спирачките; той определя подробни изисквания за оборудването, което се използва при ППТИ; установява задължението на държавните органи да осъществяват редовни проверки на качеството на центровете за прегледи; включва мотоциклетите ( $L_{3,4,5,7}$ ) и леките ремаркета ( $O_2$ ) в групата на подлежащите на ППТИ превозни средства; изтегля напред датата на първия задължителен ППТИ от четвъртата година след регистрацията на третата и поставя изисквания за редовно обучение на проверяващите, провеждащи както ППТИ, така и КТП.

Вариант на политика 2б, в допълнение към вариант 2а, установява по-високи стандарти за изпитвателното оборудване в центровете за прегледи (включително и за проверка на електронни компоненти за безопасност) и за КТП (проверка на 15 % от превозните средства с мобилни уреди за крайпътна проверка); повишава изискванията за специфично обучение на проверяващи (ППТИ и КТП) до 4 дни годишно; включва мотопеди ( $L_{1,2,6}$ ) в групата на подлежащите на ППТИ превозни средства и лекотоварни автомобили ( $N_1$ ) с малки ремаркета с търговско предназначение ( $O_{1,2}$ ) в групата на подлежащите на КТП превозни средства; увеличава честотата на проверки за по-стари малки превозни средства (всяка година вместо всеки две години за  $M_1N_1O_{1,2}L_{3,4,5,7}$ ); поставя минимално изискване за КТП на 10 % от търговските превозни средства и повишава качеството на надзора на центровете за прегледи.

Вариант на политика 2в, в допълнение на вариант 2б, въвежда проверка на емисиите за всички категории превозни средства при КТП чрез използването на технология за

откриване от разстояние и цели обхващането на 15 % от проверяваните превозни средства; увеличава обхвата на КТП върху всички категории превозни средства; увеличава честотата на проверка на леки превозни средства ( $M_1N_1O_{1,2} L_{3,4,5,7}$ ) до веднъж годишно, считано от момента на регистрацията, а за тежки превозни средства до веднъж на полугодие вместо веднъж годишно за  $M_{2,3}N_{2,3}O_{3,4}$ .

Първоначално бяха разгледани и три технически решения за обезпечаване обмена на данни от и за ППТИ: централизирано съхраняване на данни; централно определено съхраняване с пълно дублиране на всички данни за всяка държава членка; и централно определено, но регионално управлявано съхраняване на данните, което съдържа само локална информация. Предварителният анализ обаче показва, че предвид особените изисквания в контекста на ППТИ, първите две решения биха били прекалено скъпи и неоптимални от оперативна гледна точка. Поради това само третото решение беше запазено за по-нататъшен анализ и включване във варианти 2а-в и 3 а-в.

Таблица 1: Обобщена таблица на вариантите на политика

<i>Минимални стандарти на ЕС за ППТИ и крайпътни проверки</i>		<i>Обмен на данни</i>
<b>Вариант на политика 0</b>	<i>Без промяна на политиката</i>	
<b>Вариант на политика 1 (ВП 1)</b>	<i>Мерки с незадължителен характер</i>	
<b>Вариант на политика 2</b>	<i>Законодателен подход</i>	
<b>ВП 2а</b>	Умерено повишаване на минималните стандарти за ППТИ и крайпътни проверки	Платформа за обмен на данни
<b>ВП 2б</b>	По-значително повишаване на минималните стандарти за ППТИ и крайпътни проверки	
<b>ВП 2в</b>	Максимално повишаване на минималните стандарти за ППТИ и крайпътни проверки	
<b>Вариант на политика 3</b>	<i>Мерки с незадължителен характер + законодателен подход</i>	
<b>ВП 3а</b>	ВП 2а + ВП 1	
<b>ВП 3б</b>	ВП 2б + ВП 1	ВП 2 + ВП 1
<b>ВП 3в</b>	ВП 2в + ВП 1	

## 5. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА

Анализът на въздействията следва логиката на частичен анализ на икономическата ефективност. Основните икономически, социални и екологични въздействия са подредени според това дали представляват разходи или ползи. Разбира се, разходите за една група могат да бъдат ползи за друга: например, допълнителните ППТИ генерират разходи за собствениците на превозни средства и ползи за сервизите. Долният анализ следователно разглежда това, което може да се опише като *социални* разходи и ползи. В края на раздела подробно са разгледани въздействия, засягащи определени групи от заинтересовани лица, напр. въздействие върху МСП, гражданите и публичните органи.

На всички разходи е дадено парично изражение. Що се отнася до ползите, на повечето въздействия, свързани с пътната безопасност и околната среда бе дадено парично изражение, а ползите във връзка с разкриването на нови работни места бяха изразени количествено. Поради невъзможността за количествено изражение, някои важни ползи са изразени качествено.

Разходите са свързани главно с:

- допълнително оборудване и персонал за центровете за прегледи, които ще бъдат поети от сервизите — главно МСП;
- по-чести проверки за по-широк диапазон от превозни средства, които ще бъдат поети от собствениците на превозните средства;
- надзор на сервизите и изграждане на система за обмен на данни, които ще бъдат поети от публични органи.

Ползите са свързани главно с:

- повишена пътна безопасност (почти всички ползи за всеки вариант и подвариант на политика);
- намалено въздействие върху околната среда;
- допълнителна заетост;
- по-добра статистика за подпомагане вземането на политически решения и по-добро функциониране на вътрешния пазар.

Таблицата по-долу представя обобщение на разходите и ползите за всеки от вариантите.

Таблица 2: Разходи и ползи за различните варианти

Вариант на политика	Разходи (млн. EUR)	Парично изражение на ползите (млн. EUR)	Парично изражение на съотношението разход/полза	Други ползи
---------------------	--------------------	---	---	-------------



ВП 1	0,28, от които: 0,2: информационни кампании 0,08: партньорски проверки	184 (свързан и главно с пътната безопасност)	656:1	Увеличен среден обхват и ниво на ППТИ и КТП в резултат на допълнителни партньорски проверки и прегледи и от установяването на оптималните нива на инвестиция в ППТИ и крайпътни проверки.
ВП 2а	459,5, от които: 125: увеличена честота на проверки 150: проверка на повече категории превозни средства 95: повишена нужда от персонал	1 622 (свързан и главно с пътната безопасност)	3,53:1	- създадени допълнителни 1 450 работни места;  - увеличаване на дела на констатираните неизправности поради по-добро обучение на проверяващите и надзор на центровете за прегледи;  - откриват се повече „сериозни нарушители“ благодарение на целенасочени крайпътни проверки  - по-добро прилагане на резултатите от ППТИ от страна на властите благодарение на обмена на данни;  - подобряване на политиката и повишаване на благонадеждността на пазара на коли втора употреба благодарение на обмена на данни.
ВП 2б	3 347, от които: 1 681: увеличена честота на проверки 273: проверка на повече категории превозни средства 263: повишена нужда от персонал	5 623 (свързан и главно с пътната безопасност)	1,68:1	Ползи от ВП 2а плюс:  - създадени допълнителни 12 000 работни места  - повишено констатиране на неизправности при КТП поради разширяване на обхвата им (проверяване на целевите бройки превозни средства от всички категории);  - повишаване на дела на констатираните неизправности благодарение на по-доброто обучение на проверяващите.
ВП 2в	9 227, от които: 8 541: увеличена честота на проверки 281: проверка на повече категории	7 027 (свързан и главно с пътната безопасност)	0,76:1	Ползи от ВП 2б плюс:  - създадени допълнителни 34 260 работни места.

	превозни средства			
	273: повишена нужда от персонал			
ВП 3а	460, от които:	1 806	3,93:1	Ползи от ВП 1 плюс ползи от ВП 2а
	125: увеличена (свързан честота на и главно проверки с пътната безопасн ост)			
	150: проверка на повече категории превозни средства			
	95: повишена нужда от персонал			
ВП 3б	3 347, от които:	5 807	1,73:1	Ползи от ВП 1 плюс ползи от ВП 2б
	1 681: увеличена (свързан честота на и главно проверки с пътната безопасн ост)			
	273: проверка на повече категории превозни средства			
	263: повишена нужда от персонал			
ВП 3в	9 227, от които:	7 211	0,78:1	Ползи от ВП 1 плюс ползи от ВП 2в
	8 541: увеличена (свързан честота на и главно проверки с пътната безопасн ост)			
	281: проверка на повече категории превозни средства			
	273: повишена нужда от персонал			

## 6. СРАВНЕНИЕ НА ВАРИАНТИТЕ

Вариант на политиката 1 позволява да се постигне най-лесното, т.е. да се повишат донякъде пътната безопасност и опазването на околната среда на много ниска цена. Той обаче е много далеч от реализирането на пълния потенциал на системата за техническа изправност да допринесе за повишаване на пътната безопасност, който в различни изследвания се оценява на между 900 и 1 100 избегнати жертви на произшествия

годишно. Инструментите във вариант 2а са далеч по-ефективни, тъй като позволяват да се избегнат 749 смъртни случая годишно. Вариант 2б, след като се вземе предвид допустимата грешка в прогнозирането на въздействието, вероятно позволява разгръщането на пълния потенциал на системите за техническа изправност за избягване на произшествия, наранявания и смъртни случаи. Вариант 2в достига отвъд разглеждания като „нормален“ потенциал с 1 441 избегнати смъртни случая, което обяснява и прекалено високата му цена.

Предвид горните съображения и целите на ЕС по отношение на пътната безопасност, могат да се направят следните заключения:

- вариант на политика 1 е много рентабилен, но не допринася достатъчно за постигане на целите на ЕС по отношение на пътната безопасност и околната среда;
- вариант на политика 2а е сравнително рентабилен и позволява значително подобряване на пътната безопасност и опазването на околната среда, но остава под разглеждания като „обичаен“ потенциал;
- вариант на политика 2б позволява използването на пълния „обичаен“ потенциал на проверките на техническата изправност и подобряването на пътната безопасност и опазването на околната среда, като при все това има положително съотношение между разходи и ползи;
- вариант на политика 2в позволява постигането на малко по-добри резултати в сравнение с ВП 2б, но на много по-висока цена (съотношението между разходи и ползи е под 1).
- ВП 3 във всичките си подварианти съчетава предимствата на рентабилността на ВП 1 с ефективността на ВП 3.

**Следователно ВП 3 се разглежда като предпочитания вариант.** Изчисленията, подкрепящи този вариант са сравнително солидни, което показва и анализът на чувствителността.

## **7. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА**

До пет години след влизането в сила на всички елементи от новия законодателен пакет (включително изграждането на системата за обмен на данни) Комисията ще докладва на Съвета и на Парламента относно ефективността на мерките за постигане на целите. По-конкретно и в съответствие с оперативните цели, Комисията ще възложи научно изследване, за да оцени дали броят и сериозността на произшествията, нараняванията, смъртните случаи и емисиите, дължащи се на технически неизправности е намалял, и до каква степен.

Комисията ще използва резултатите, получени от националните системи за определяне на риска на дружествата за автомобилни превози за мониторинг на съответствието на търговските превозни средства с изискванията за техническа изправност и въздействието му върху броя и сериозността на произшествията, свързани с тази категория превозни средства.

Комисията ще използва потенциалните положителни ефекти, възникващи от прегледа на законодателните актове за одобрението на типа за мотоциклети<sup>5</sup>. Този нов регламент за одобрението на типа за моторни двуколесни и триколесни превозни средства предвижда изисквания относно мерките за предотвратяване на неправомерното манипулиране. Прилагането на тези мерки, както е посочено в придружаващия доклад за оценката на въздействието, ще бъде предмет на проверка на техническата изправност (както ППТИ, така и КТП) и заедно със свързаните с надзора на пазара елементи ще предоставя допълнителни данни за мониторинга.

Ще се използват и още допълнителни положителни ефекти за мониторинга и оценката във връзка с неотдавна започналата подготовка за законодателна инициатива относно пререгистрирането<sup>6</sup>. Един от основните проблеми при пререгистрирането, а именно липсата на данни, ще бъде разрешен посредством административната платформа за превозни средства, която ще предложи задълбочен поглед върху обмена на информация вътре в ЕС и ще позволи мониторинг на системата в реално време.

Комисията ще използва и съществуващата система за докладване за крайпътни технически проверки, както се изисква в член 6 от Директива 2000/30/ЕО относно крайпътните технически проверки, за да наблюдава дали държавите членки провеждат изисквания брой проверки на търговски превозни средства. Тези доклади ще способстват за мониторинг на измененията в честотата на възникване на неизправности в резултат от подобрената система за ППТИ.

---

<sup>5</sup> Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно одобряването на дву- и триколесни превозни средства и четириколки и надзора на пазара по отношение на тези превозни средства COM(2010)542 окончателен.

<sup>6</sup> Регистрация на моторни превозни средства, регистрирани по-рано в друга държава-членка [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car\\_registration/roadmap\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf).