



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 13.7.2012 г.
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Пакет за техническа изправност

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)

{SWD(2012) 206 final}
{SWD(2012) 207 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- Основания и цели на предложението

Целта на предложението е да се установят актуализирани и хармонизирани правила за периодичната проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета предвид подобряването на пътната безопасност и опазването на околната среда.

Предложението се стреми да допринесе за постигането на целта за намаляване на жертвите на пътнотранспортни произшествия наполовина до 2020 г., както е предвидено в насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година¹. То ще допринесе и за намаляването на емисиите в пътния транспорт, свързани с лошата поддръжка на превозните средства.

- Общ контекст

Преди дадено превозно средство да получи разрешение за пускане на пазара, то трябва да удовлетвори всички изисквания за одобрение на типа или индивидуално одобрение, които гарантират оптимално ниво на безопасност и спазване на екологичните стандарти. Всяка държава членка е задължена да извърши първоначална регистрация на всяко превозно средство, което притежава европейско одобрение на типа на базата на сертификата за съответствие, издаден от неговия производител. Тази регистрация е официалното разрешение за използването на превозното средство по обществени пътища и налага различните дати на въвеждане на изискванията за различни превозни средства.

След това одобрение, автомобилите по пътищата трябва редовно да бъдат подлагани на периодични проверки на техническата им изправност. Целта на тези проверки е да гарантират, че автомобилите по пътищата са технически изправни, безопасни и не представляват заплаха за водача или други участници в движението по пътищата. Следователно, автомобилите се проверяват за съответствие с определени изисквания, като например тези за безопасност и опазване на околната среда, както и изисквания за модернизирание. Поради тяхното редовно и интензивно използване, главно за търговски цели, превозните средства за професионален превоз на товари с допустима максимална маса над 3,5 тона и за професионален превоз на пътници с повече от 8 места допълнително се подлагат на крайпътни технически проверки *ad hoc*, чрез които се установява тяхното съответствие с екологичните и техническите изисквания по всяко време и навсякъде в ЕС.

Превозното средство може да бъде подлагано на пререгистрация през целия си жизнен цикъл, било поради промяна на собствеността или поради прехвърляне на постоянното ползване в друга държава членка. Следва да се въведат и разпоредби относно процедурата за регистрация на превозни средства, за да се гарантира, че превозните

¹ COM (2010) 389 окончателен.

средства, които представляват непосредствен риск за пътната безопасност, не се използват по пътищата. Целта на проверката на техническата изправност е да провери функционалността на свързаните с безопасността елементи, екологичните показатели и съответствието на превозно средство с неговото одобрение.

- Съществуващи разпоредби в областта на предложението

Пакетът за техническата изправност ще приеме съществуващите изисквания, залегнали в действащата законова уредба във връзка с режима на техническа изправност, който включва проверките на техническата изправност², крайпътните проверки³ и правилата за регистрация на превозните средства⁴.

В сравнение със съществуващото законодателство относно проверката на техническата изправност, с предложението се разширява обхватът на съществуващия режим към нови категории превозни средства, включително мотоциклети, като честотата на проверките за по-стари превозни средства се привежда в съответствие с тази на достигналите голям пробег. Предложението включва и нови изисквания в няколко области, свързани със стандартите и качеството на проверките, а именно изпитвателното оборудване, уменията и обучението на персонала, извършващ проверките, и надзора на системата за проверки.

- Съгласуваност с другите политики и цели на Съюза

Предложението е съгласувано с целта на ЕС за подобряване безопасността на пътищата, очертана в Бялата книга за транспорта⁵ и се стреми към прилагането на специфичната стратегия, свързана с повишаване на безопасността на превозните средства в рамките на насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година.

Освен това, що се отнася до екологичните аспекти на предложението, предвидените изисквания допринасят за намаляването на емисиите на CO₂ и други замърсители на атмосферния въздух от моторни превозни средства в съответствие с европейската стратегия за чисти и енергийно ефективни превозни средства⁶, както и с интегрираната политика в областта на енергетиката и измененията на климата⁷, т.нар. „стратегия 20-20-20“ и за постигането на целите, свързани с качеството на въздуха, посочени в Директива 2008/50/ЕО⁸.

² Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 141, 6.6.2009 г., стр. 12).

³ Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 юни 2000 г. относно крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Общността търговски превозни средства и измененията към нея (ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 1).

⁴ Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 57).

⁵ COM (2011) 144 окончателен.

⁶ COM (2010) 186 окончателен.

⁷ COM (2008) 30 окончателен.

⁸ Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1).

Накрая, предложението е в съответствие с препоръките, свързани с политиката за рестартиране на единния пазар, както е предвидено в доклада Монти от май 2010 г.⁹ в областта на намаляването на административните пречки за трансграничното движение на автомобили втора употреба.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- Консултация със заинтересованите страни

Методи на консултация

При подготовката на предложението Комисията проведе консултации със заинтересованите страни по редица начини:

- бе проведено общо допитване по интернет, обхващащо всички аспекти на предложението.
- имаше консултации с експерти и заинтересовани страни в рамките на семинари.
- проведено беше проучване на бъдещите възможности за налагане на техническата изправност в Европейския съюз, за да се определят възможни мерки и да се разработи инструмент за анализ на разходите и ползите, свързан с въздействието от проверките на техническата изправност.

Обобщение на отговорите и на начина, по който са взети предвид

По време на допитването по интернет заинтересованите страни повдигнаха редица въпроси. В оценката на въздействието, която придружава това предложение, се прави пълен преглед на повдигнатите и обсъждани въпроси по същество и се указва по какъв начин те са взети под внимание.

От 29 юли 2010 г. до 24 септември 2010 г. бе проведена открита консултация по интернет. Комисията получи 9 653 отговора от граждани, институции на държавите членки, доставчици на оборудване, центрове за прегледи, асоциации на автосервизи и производители на превозни средства.

Резултатите са представени на http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Събиране и използване на експертни становища

Засегнати научни/експертни области

Предложението наложи извършването на оценка на различни варианти на разглежданата политика, както и на свързаните с тях икономически, обществени и екологични последици.

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_bg.pdf.

Използвана методология

Външен консултант (Еurope Economics) проведе проучване на въздействието на различни варианти на политиката, използвайки няколко научни доклада и доклади за оценка, главно като източници на модели и данни за цифровото изражение на разходите и ползите на различните варианти на политиката. Повечето широко използвани изследвания включват следното:

- Доклада от Комисията до Съвета и Европейския парламент относно прилагането от страна на държавите членки на Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 юни 2000 г. относно крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Общността търговски превозни средства — периоди на докладване 2005—2006 г. и 2007—2008 г.¹⁰,
- AUTOFORE (2007),
- „MOT Scheme Evidence-base“ на Министерство на транспорта на Обединеното кралство (2008 г.),
- Доклад на DEKRA за пътната безопасност за 2008 г. — стратегии за предотвратяване на произшествия по пътищата на Европа,
- Доклад на DEKRA за пътната безопасност на товарните автомобили от 2009 г.,
- Доклад на DEKRA за пътната безопасност на мотоциклетите от 2010 г.,
- Доклади на TÜV от 2009/2010 г.

Използвани средства за запознаване на обществеността с експертните становища

Всички попълнени и одобрени доклади от изследвания са или ще бъдат достъпни на уебсайта на генерална дирекция „Мобилност и транспорт“.

- Оценка на въздействието

За основните аспекти на предложението бяха разгледани следните варианти:

- а) Вариантът „без промяна в политиката“ предоставя референтна база, с която се сравняват въздействията на другите варианти на политиката. В рамките на този вариант настоящата правна рамка на ЕС се запазва. Освен това, няма да има краткосрочно адаптиране на техническото приложение към Директива 2009/40/ЕО, което беше изменено неотдавна по процедурата на комитета (с Директива 2010/48/ЕС¹¹). Обхватът и честотата на проверките на техническата изправност следователно няма да се промени и няма да се приемат по-нататъшни мерки във връзка с обмена на информация. Липсата на рамка за обмен на данни ще остане.

¹⁰ COM (2010) 754 окончателен.

¹¹ ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 47.

- б) Вариантът „актове с незадължителен характер“ се състои в по-добро прилагане и мониторинг на прилагането на съществуващото законодателство. Този вариант не въвежда ново законодателство, но предвижда нови и по-енергични усилия от страна на Комисията да подобри стандартите на проверка и принудително прилагане, както и действия за стимулиране на обмена на данни.
- в) „Законодателният подход“ се базира на два компонента.
- За да се постигне специфичната цел за подобряване на безопасността на превозните средства по пътищата, първият компонент е повишаването на минималните стандарти на ЕС за периодичните проверки на техническата изправност (ППТИ) и внезапните крайпътни технически проверки (КТП) и определянето на задължителни стандарти. Това е от огромно значение, за да се предотврати влошаването на ефективността на принудителното налагане на техническа изправност поради пролуки в системата.
 - За да се постигне специфичната цел за предоставяне на нужните данни за и от проверките на техническата изправност, вторият компонент от цялостния режим включва на втори етап възможното изграждане на хармонизирана система за обмен на данни в ЕС, която свързва съществуващите бази данни и гарантира:

достъпа от всички центрове за ППТИ до данни на нивото на сертификат за съответствие, както и до данни за електронни системи за безопасност (като ABS¹², ESC¹³, въздушни възглавници и др.);

обмена на резултатите от проверките между държавите членки, с достъп на най-важните правоприлагащи органи до системата;

докладването на резултатите от проверките — по-специално отчитането на километропоказателите — от центрoвете за ППТИ до националните и европейските органи с оглед на правоприлагането и за статистически цели.

В няколко държави членки проверките на техническата изправност се извършват от голям брой оправомощени частни центрове за прегледи. За да се осигури съгласуван подход, в законодателните актове следва да се установят някои единни процедури, например минималните срокове и естеството на препращаната информация.

Оценката на въздействието обаче демонстрира ползите от съчетаването на актовете с незадължителен характер и регулаторния подход. Следователно, мерките с незадължителен характер, предвидени в оценката на въздействието, са интегрирани в законодателните текстове.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- Обобщение на предлаганите действия

¹² Антиблокираща спирачна система.

¹³ Електронно управление на стабилността.

Центровете за прегледи трябва да имат достъп до техническата информация, необходима за извършване на изпитванията, включително тези на електронни компоненти, свързани с безопасността, като ABS или ESC. Производителите трябва да предоставят достъп до такава информация, така както вече е налице информация по отношение на ремонта и техническото обслужване на превозните средства.

Обхватът на превозните средства, които ще бъдат проверявани, ще бъде разширен с моторни двуколесни и триколесни превозни средства, леки ремаркета до 3,5 t, както и трактори с конструктивна скорост, надхвърляща 40 km/h. По отношение на аспекти на превозното средство като възрастта и годишния пробег, честотата на проверки на по-старите автомобили ще бъде увеличена и превозните средства с голям пробег ще бъдат обект на годишни проверки, какъвто вече е режимът за таксиметровите автомобили и превозните средства на спешната медицинска помощ. Ще бъде предоставен период от четири месеца за извършване на проверката на техническата изправност, който ще позволи достатъчна гъвкавост за гражданите и за стопанските субекти.

Оборудването, което ще се използва за проверките, трябва да отговаря на някои минимални изисквания, позволяващи ефективно извършване на описаните методи за изпитване. Установените нередности се оценяват по хармонизирани правила, свързани с произтичащия от тях риск за пътната безопасност.

Проверяващите, извършващи проверка на техническата изправност, следва да разполагат с определено равнище на познания и умения и да са подходящо обучени. Проверяващите трябва да са свободни от конфликт на интереси, по-специално по отношение на икономическите, лични или семейни връзки с титуляря на регистрацията на превозното средство. Дейностите по проверката на техническата изправност, извършвани от оправомощени частни лица, подлежат на надзор.

Резултатите от проверката на техническата изправност, включително информацията за пробега на превозните средства, ще се съхраняват в националните регистри, които ще улеснят разкриването на измами, свързани с пробега. Измамите с километропоказателите следва също така по-систематично да бъдат третиращи като правонарушение, подлежащо на наказание.

В няколко държави членки проверки на техническа изправност се извършват от голям брой оправомощени частни центрове за прегледи. За да се осигури ефективен обмен на информация между държавите членки, следва да бъдат посочени национални звена за контакт и да бъдат уточнени някои общи процедури, свързани с минималните срокове и с характера на информацията, която трябва да бъде предавана.

Комисията следва да бъде оправомощена да изменя регламента, с оглед вземане предвид, когато е целесъобразно, на развитието на законодателството на ЕС за одобрение на типа по отношение на категориите превозни средства, и привеждане на приложенията в съответствие с техническия прогрес чрез делегирани актове, включително, *inter alia*, алтернативни процедури за изпитване, основани на съвременни системи за допълнителна обработка на емисиите за проверка на съответствието на емисиите на NO_x и прахови частици, които са все още в процес на разработване.

- Правно основание

Правното основание на предложението е член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

- Принцип на субсидиарност

Принципът на субсидиарност се прилага, доколкото предложението не е от изключителната компетентност на Съюза.

Целите на предложението не могат да бъдат достатъчно добре постигнати от държавите членки поради следната причина: техническите изисквания за проверките на техническата изправност на ниво ЕС са били определени на минимално ниво и тяхното прилагане от държавите членки е довело до голямо разнообразие от изисквания в целия ЕС, което оказва отрицателно въздействие както върху пътната безопасност, така и върху вътрешния пазар.

С оглед на гореизложеното предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

- Принцип на пропорционалност

Както показва оценката на въздействието, предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност, защото не надхвърля необходимото за постигане на целите, свързани с повишаване на пътната безопасност и опазване на околната среда чрез повишаване на качеството и засилване на проверките на техническата изправност и изграждане на подходящата рамка за безпрепятствен поток на информацията. Това включва, *inter alia*, определянето на минимални стандарти за придобиването на знания и обучението на проверяващите, доколкото съвременните превозни средства са изключително сложни високотехнологични продукти. Това се прилага също така и за минималните изисквания към изпитвателното оборудване, което ще се използва за проверка на техническата изправност. Всички тези мерки са необходимите предпоставки за повишаване качеството на проверките.

- Избор на инструмент

Предлагани инструменти: регламент.

Използването на регламент се счита за целесъобразно за постигане на необходимата сигурност относно съответствието с разпоредбите, като не се изисква транспониране в законодателството на държавите членки.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ [КЪДЕТО Е НЕОБХОДИМО]

- Отмяна на съществуващо законодателство

Приемането на предложението ще доведе до отмяна на съществуващо законодателство.

- Европейско икономическо пространство

Предложеният акт е от значение за ЕИП и поради това обхватът му следва да бъде разширен така, че да включва Европейското икономическо пространство.

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)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹⁴,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁵,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В своята Бяла книга от 28 март 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“¹⁶ Комисията постави като цел постигането на нулева смъртност по пътищата, до която Съюзът следва да се доближи до 2050 г. За да се постигне тази цел, от технологиите, свързани с превозните средства, се очаква съществен принос за подобряването на безопасността на пътния транспорт.
- (2) В съобщението си „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.“¹⁷, Комисията предложи да се намали още веднъж наполовина броят на жертвите от пътнотранспортни произшествия в ЕС до 2020 г., считано от 2010 г. Предвид достигането на тази цел, Комисията определи седем стратегически цели,

¹⁴ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁵ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁶ COM (2011) 144 окончателен.

¹⁷ COM (2010) 389 окончателен.

включително действия за подобряване безопасността на превозните средства, стратегия за намаляване на броя на нараняванията и повишаване на безопасността на уязвимите участници в движението по пътищата, по-специално мотоциклетистите.

- (3) Проверките на техническата изправност са част от по-широк режим, гарантиращ, че превозните средства се поддържат в безопасно и щадящо околната среда състояние по време на използването им. Този режим следва да обхваща периодични проверки на техническата изправност за всички превозни средства и крайпътни технически проверки за превозни средства, използвани за търговска транспортна дейност, както и разпоредби относно процедурите за регистрация на превозните средства, за да се гарантира, че превозни средства, представляващи непосредствен риск за пътната безопасност, няма да се използват по пътищата.
- (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/ЕИО¹⁸, 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 средства¹⁹ 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/ЕИО²⁰.
- (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 адекватното подобрена системата за извършване на проверките на техническата изправност.
- (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 емисиите. Смята се, че 5 % от парка от превозни

¹⁸ ОВ L 124, 9.5.2002 г., стр. 1.

¹⁹ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

²⁰ ОВ L 171, 9.7.2003 г., стр. 1.

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 емисиите от превозни средства.

- (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 мотопеди 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.
- (8) Земеделски превозни средства с максимална конструктивна скорост, надхвърляща 40 km/h, все повече се използват за заместване на товарните превозни средства в транспортни дейности на местно равнище. Техният рисков потенциал е съпоставим с този на товарните превозни средства и следователно по отношение на проверките на техническата изправност тази категория превозни средства следва да бъде третирана по същия начин, както товарните превозни средства.
- (9) Относно превозни средства, които представляват исторически интерес, същите трябва да опазват наследството от епохата, в която са били конструирани, и се счита че се ползват рядко по обществени пътища, следва да се даде възможност на държавите членки да разширяват периода, в който да бъде извършвана проверка на техническата изправност на тези превозни средства. Следва също така държавите членки да регулират проверките на техническата изправност на други видове специализирани превозни средства.
- (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.
- (11) За проверката на превозните средства, и особено на техните електронни компоненти за безопасност, от съществено значение е достъпът до техническите спецификации на всяко отделно превозно средство. Следователно производителите на превозни средства следва да предоставят не само пълния набор от данни, обхванати от сертификата за съответствие (СЗС), но също и достъп до данни, необходими за проверка на функционалността на компонентите, свързани с безопасността и опазването на околната среда. Разпоредбите, свързани с достъпа до информация за ремонт и поддръжка, следва да се прилагат също така за тази цел, с което на центровете за прегледи се дава достъп до тази информация, необходима за проверките на техническата изправност. Това е от ключово значение, особено в областта на системите,

контролирани по електронен път, и следва да обхваща всички елементи, които са монтирани от производителя.

- (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.
- (13) При проверката на техническата изправност проверяващите следва да действат независимо и да се избягват всякакви конфликти на интереси. Така резултатите от проверката на техническата изправност следва да не бъдат обвързани със заплата или други икономически или лични облаги.
- (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.
- (15) Високите стандарти при проверката на техническата изправност изискват високо ниво на уменията и професионалната компетентност на проверяващия персонал. Следва да се въведе система за обучение, включваща първоначално обучение и периодично опреснително обучение. Следва да се определи преходен период, за да се даде възможност за плавен преход на настоящия проверяващ персонал към режим на периодично обучение.
- (16) С оглед да се гарантира, че високото качество на проверките се запазва във времето, от държавите членки следва да се изисква да изградят система за гарантиране на качеството, която обхваща процесите на предоставяне, надзор и оттегляне, временно прекратяване на действието или отмяна на разрешението за извършване на проверки на техническата изправност.
- (17) Честотата на проверките следва да бъде адаптирана в съответствие с типа превозно средство и с неговия пробег. Съществува по-голяма вероятност дадено превозно средство да прояви технически неизправности след достигане на определена възраст и — особено при интензивно използване — след определен пробег. Поради това е целесъобразно да се увеличи честотата на проверките за по-стари превозни средства и за превозни средства с голям пробег.
- (18) С оглед да се даде известна гъвкавост на собствениците на превозни средства и на стопанските субекти, държавите членки следва да разполагат с възможност да определят срок от няколко седмици, в който следва да бъде извършена периодичната проверка на техническата изправност.
- (19) Проверката на техническата изправност следва да обхваща всички елементи, които са от значение за конкретното техническо решение, конструкция и оборудване на проверяваното превозно средство. В рамките на посочените елементи и предвид настоящото състояние на технологията на превозните средства, съвременните електронни системи следва да бъдат включени в списъка на елементите, подлежащи на проверка. За постигане на хармонизиране на проверките на техническата изправност следва да се въведат методи за проверка по отношение на всеки един от проверяваните елементи.

- (20) За да се улесни хармонизирането и да се гарантира съгласуваност между стандартите, за всички елементи, подлежащи на проверка, следва да бъде определен неизчерпателен списък на основните причини за неизправности. За постигане на съгласуваност при оценката на състоянието на проверяваното превозно средство, констатираните неизправности следва да бъдат оценявани по общ стандарт.
- (21) Титулярят на регистрацията на дадено превозно средство, което подлежи на проверка на техническата изправност, по време на която са констатирани неизправности, особено такива, които представляват риск за пътната безопасност, следва незабавно да отстрани тези неизправности. В случай на опасни неизправности, регистрацията на превозното средство следва да бъде оттеглена до пълното им отстраняване.
- (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.
- (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 пробег 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.
- (24) В няколко държави членки проверките на техническата изправност се извършват от голям брой оправомощени частни центрове за прегледи. За да се осигури ефективен обмен на информация между държавите членки, следва да бъдат посочени национални звена за контакт и да бъдат уточнени някои общи процедури, свързани най-малко със сроковете и вида на информацията, която трябва да бъде предадена.
- (25) Проверката на техническата изправност е част от по-широка схема, регулираща превозните средства през целия им жизнен цикъл от одобрението през регистрациите и проверките до разкомплектоването му. Разработването и взаимосвързаността на националните електронни бази данни за превозни средства и тези на производителите по принцип следва да допринесат за подобряване на ефективността на цялата административна верига, свързана с превозните средства, както и за намаляване на разходите и на административната тежест. За тази цел Комисията следва да извърши проучване относно осъществимостта, разходите и ползите от създаването на Европейска електронна платформа с информация за превозните средства.

- (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 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.
- (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 Комисията²¹.
- (28) Съоръженията и оборудването, които се използват при проверките в центровете за прегледи, следва да отговарят на изискванията за извършване на проверки на техническата изправност. Тъй като това предполага значителни инвестиции и адаптиране, които може да не бъдат извършени незабавно, следва да бъде предоставен период от пет години за съобразяване с тези изисквания. Сходен период от пет години следва да бъде предоставен на органите за надзор, за да изпълнят всички критерии и изисквания за издаване на разрешение и за надзор на центровете за прегледи.
- (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.
- (30) Настоящият регламент зачита 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,
- (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 изправност на моторните превозни

²¹ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

средства и техните ремаркета²² 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 изправност. 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 изправност в съответствие с Директива 2009/40/ЕО²³, с оглед по-добро регулиране на техническите методи за изпитване.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБХВАТ

Член 1

Предмет

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

Член 2

Обхват

1. Настоящият регламент се прилага 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:
 - Моторни превозни средства с най-малко четири колела, използвани за превоз на пътници, с не повече от осем места без мястото на водача — категория M1,
 - моторни превозни средства, използвани за превоз на пътници, с повече от осем места в допълнение към мястото на водача — категории M2 и M3,
 - моторни превозни средства с най-малко четири колела, обичайно използвани за превоз на товари, чиято максимална допустима маса не превишава 3 500 kg — категория N1,
 - моторни превозни средства, използвани за превоз на товари, чиято максимална допустима маса превишава 3 500 kg — категории N2 и N3,

²² ОВ L 141, 6.6.2009 г., стр. 12.

²³ ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 74.

- ремаркета и полуремаркета, чиято максимална допустима маса не превишава 3 500 kg — категории O1 и O2,
- ремаркета и полуремаркета, чиято максимална допустима маса превишава 3 500 kg — категории O3 и O4,
- двуколесни или триколесни превозни средства — категории L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e,
- Колесни трактори, чиято максимална конструктивна скорост надвишава 40 km/h — категория T5.

2. Настоящият регламент не се прилага за:

- превозни средства, които представляват исторически интерес,
- превозни средства, принадлежащи на въоръжените сили, противопожарната охрана, гражданската защита, служби, отговарящи за спешни случаи или спасителни операции,
- превозни средства, предназначени за земеделски, градинарски, горски или рибарски предприятия, чиято максимална конструктивна скорост не надвишава 40 km/h,
- специализирани превозни средства, превозващи цирково и панаирно оборудване, чиято максимална конструктивна скорост не надвишава 40 km/h и експлоатирани само на територията на държавата членка.

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

Член 3 **Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- (1) „превозно средство“ означава всяко моторно нерелсово превозно средство или неговото ремарке;
- (2) „моторно превозно средство“ означава всяко превозно средство на колела, което се задвижва с двигател и се придвижва на собствен ход, чиято максимална конструктивна скорост надвишава 25 km/h;
- (3) „ремарке“ означава превозно средство на колела, което не се движи на собствен ход и което е проектирано и произведено с цел да бъде теглено от моторно превозно средство;
- (4) „полуремарке“ означава всяко ремарке, предназначено за прикачване към моторно превозно средство, така, че една част от него да лежи върху моторното превозно средство и значителна част от теглото му и от теглото на товара му да бъдат носени от моторното превозно средство;

- (5) „двуколесни или триколесни моторни превозни средства“ означава всяко превозно средство на две колела с или без кош, триколки и четириколки;
- (6) „превозно средство, регистрирано в държава членка“ означава превозно средство, регистрирано или въведено в експлоатация в държава членка;
- (7) „превозно средство, което представлява исторически интерес“ означава всяко превозно средство, което отговаря на всяко едно от следните условия:
- произведено е най-малко преди 30 години,
 - поддържа се чрез използване на резервни части, които възпроизвеждат историческите елементи на превозното средство;
 - няма промяна в техническите характеристики на основните му елементи като двигател, спирачна уредба, кормилно управление или окачване, и
 - няма промяна по отношение на външния си вид;
- (8) „титуляр на свидетелство за регистрация“ означава лице, на чието име е регистрирано превозното средство;
- (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;
- (10) „одобрение“ означава всяка категория на одобрение, посочена в Директива 2007/46/ЕО;
- (11) „неизправности“ означава технически дефекти или други несъответствия, установени при проверка на техническата изправност;
- (12) „удостоверение за техническа изправност“ означава удостоверение, издадено от компетентния орган или от център за прегледи, съдържащо резултата от проверката, както и цялостната оценка на превозното средство;
- (13) „проверяващ“ означава лице, оправомощено от държава членка да извършва проверка на техническата изправност в център за прегледи или от името на компетентен орган;
- (14) „компетентен орган“ означава орган или публичен орган, отговарящ за управлението на националната система за проверка на техническата изправност, включително, когато е подходящо, извършване на проверка на техническата изправност;
- (15) „център за прегледи“ означава публични или частни органи или предприятия, включително такива, извършващи ремонт на превозни средства, оправомощени от държава членка да извършват проверки на техническата изправност;

- (16) „орган за надзор“ означава орган, създаден от държава членка, отговорен за издаване на разрешения на и за надзор над центрове за прегледи.

ГЛАВА II

ОБЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Член 4

Отговорности

1. Моторните превозни средства и техните ремаркета периодично се проверяват в съответствие с настоящия регламент в държавата членка, в която са регистрирани.
2. Проверките на техническата изправност се извършват само от компетентния орган на държава членка или от центрове за прегледи, оправомощени от държави членки.
3. Производителите на превозни средства предоставят на центрoвете 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.
4. Титулярят на свидетелството за регистрация е отговорен да поддържа по всяко време превозното средство в безопасно и технически изправно състояние.

ГЛАВА III

ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ПРОВЕРКАТА НА ТЕХНИЧЕСКАТА ИЗПРАВНОСТ

Член 5

Дата и честота на проверка

1. Превозните средства подлежат на проверка на техническата изправност на годишнината от датата на първоначалната регистрация, най-малко на следните интервали:
 - 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;
 - 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 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.
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.
 3. Титулярят на свидетелството за регистрация може да изиска от центъра за прегледи или, ако е приложимо, от компетентния орган, извършване на проверката на техническата изправност през период от време от началото на месеца, предхождащ месеца, в който се навършва годишнината, посочена в параграф 1, до края на втория месец след тази дата, без това да засяга датата на следващата 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.

Член 6

Съдържание и методи за проверка

1. Проверката на техническата изправност обхваща областите, посочени в приложение II, точка 2.
2. За всяка област по параграф 1, компетентните органи на държавата членка или центърът за прегледи извършват проверка на техническата изправност, която обхваща най-малко позициите, с ползване на приложимия за проверка на тези позиции метод, както е посочено в приложение II, точка 3.

Член 7

Оценка на неизправностите

1. За всяка позиция, която се проверява, в приложение III се съдържа минимален списък на възможните нередности и нивото на тяхната сериозност.

2. При провеждането на проверка на техническата изправност проверяващият определя за всяка установена неизправност нивото на нейната сериозност и я класифицира в една от следните групи:
- незначителни неизправности без значителен ефект върху безопасността на превозното средство, както и други незначителни несъответствия,
 - значителни неизправности, които могат да окажат сериозно отрицателно въздействие върху безопасността на превозното средство или да породят риск за други участници в движението по пътищата, или други по-значителни несъответствия,
 - опасни неизправности, които пораждаат пряк и непосредствен риск за пътната безопасност, така че превозното средство не може да се използва по пътищата при никакви обстоятелства.
3. Превозно средство, показващо неизправности в повече от една от посочените в параграф 2 групи се класифицира в групата, където попада най-значителната неизправност. Превозно средство, показващо няколко неизправности в една и съща група, се класифицира в следващата по-сериозна група, ако общият ефект от тези неизправности води до по-висок риск за пътната безопасност.

Член 8

Удостоверение за техническа изправност

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.
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.
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 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.
4. За проверката на показанието на километропоказателя и в случаите, когато тази информация не е била съобщена по електронен път след предходната проверка на техническата изправност, проверяващият изисква от лицето, представящо превозното средство за проверка, да покаже удостоверението, издадено след предходната проверка на техническата изправност.

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

Член 9

Последващи действия при неизправности

1. В случай на незначителни неизправности титулярят на свидетелството за регистрация гарантира, че тези неизправности бъдат отстранени незабавно. Възможно е превозното средство да не подлежи на повторна проверка.
2. В случай на значителни неизправности компетентният орган взема решение за условията, при които превозното средство може да бъде експлоатирано преди да му бъде извършена друга проверка на техническата изправност. Тази проверка се извършва в срок от шест седмици след първоначалната проверка.
3. В случай на опасни неизправности, превозното средство не се използва по публично достъпните пътища и регистрацията му се отнема в съответствие с член 3а от Директива (ЕС) XXX на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/37/ЕО относно документите за регистрация на превозни средства²⁴, до отстраняване на неизправностите и издаване на ново удостоверение за техническа изправност, доказващо че превозното средство е технически изправно.

Член 10

Документ за извършена проверка

Центърът за прегледи или, ако е приложимо, компетентният орган на държавата членка, който е извършил проверка на техническата изправност на превозно средство, регистрирано на нейната територия, издава документ за всяко превозно средство, преминало успешно посочената проверка. В документа се посочва датата на следващата проверка на техническата изправност.

Всяка държава членка признава документа, издаден в съответствие с параграф 1.

²⁴ ОВ L XXX, XX.XX.XXXX, стр. XX.

ГЛАВА IV

АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 11

Изпитвателни съоръжения и оборудване

1. Изпитвателните съоръжения и оборудване, използвани за извършване на проверка на техническата изправност съответстват на минималните технически изисквания, посочени в приложение V.
2. Центровете за прегледи или, ако е приложимо, компетентният орган на държавата членка, поддържат изпитвателните съоръжения и оборудване в съответствие със спецификациите, предоставени от производителите.
3. Всяко оборудване, което се използва за измервания, периодично се калибрира в съответствие със спецификациите, представени от производителя.

Член 12

Проверяващи

1. Проверките на техническата изправност се извършват от проверяващи, които удовлетворяват минималните изисквания за професионална компетентност и обучение, посочени в приложение VI.
2. Държавите членки издават разрешения за проверяващите, които отговарят на минималните изисквания за професионална компетентност и обучение. Това разрешение включва най-малко информацията, посочена в приложение VI, точка 3.
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.
4. При извършване на проверка на техническата изправност, проверяващият е свободен от конфликт на интереси, по-специално по отношение на икономическите, лични или семейни връзки с титуляря на регистрацията на превозното средство, подлежащо на проверка.
5. Центърът за прегледи уведомява лицето, представящо превозното средство за проверка, относно ремонтните работи, които е необходимо да бъдат извършени, и не променя резултатите от проверката с търговска цел.
6. Резултатите от дадена проверка на техническата изправност, извършена от проверяващ, могат да бъдат променяни само от органа за надзор, ако констатациите от проверката на техническата изправност, извършена от проверяващия, са очевидно неверни.

Член 13

Оправомощаване на центрове за прегледи и упражняване на надзор

1. Органът за надзор изпълнява най-малко задачите, предвидени в приложение VII, точка 1, и отговаря на изискванията, посочени в точки 2 и 3 от същото приложение.

Държавите членки осигуряват публичен достъп до правилата и процедурите, обхващащи организацията, задълженията и изискванията, приложими към персонала на органите за надзор.

Органите за надзор са независими от центрoвете за прегледи и от производителите на превозни средства.

2. Центровете за прегледи, които се управляват пряко от компетентен орган, са освободени от изискванията относно разрешението и надзора.

ГЛАВА V

СЪТРУДНИЧЕСТВО И ОБМЕН НА ИНФОРМАЦИЯ

Член 14

Административно сътрудничество между държавите членки

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.
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.

Член 15

Електронна платформа с информация за превозните средства

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 изправност, между компетентните органи на държавите членки, които отговарят за извършване на проверки, регистрация и одобрение на превозното средство, центрoвете за прегледи и производителите на превозни средства.

Въз основа на това проучване тя 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.

ГЛАВА VI

РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ИЗПЪЛНИТЕЛНИТЕ И ДЕЛЕГИРАНИТЕ ПРАВОМОЩИЯ

Член 16

Комитет по техническата изправност

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато становището на комитета трябва да бъде получено чрез писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, когато в рамките на определения срок за предаване на становището председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета поиска това.

Член 17

Делегирани актове

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 19, с оглед:

- актуализиране на член 2, параграф 1 и член 5, параграфи 1 и 2, по целесъобразност, за да се отчетат промените в категориите на превозните средства, произтичащи от изменения в посочените в член 3, параграф 1 законодателни актове,
- актуализиране на приложенията в светлината на техническия прогрес или за да се вземат предвид промените в международните и европейските законодателни актове.

Article 18

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
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]*.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 17, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 17, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

ГЛАВА VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 19 Санкции

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.
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.
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.

Член 20 Преходни разпоредби

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.

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

Член 21

Отмяна

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

Член 22

Влизане в сила и прилагане

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

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

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

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател