



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 12.9.2014 г.
COM(2014) 569 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**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**

Период на докладване 2011 - 2012 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	ВЪВЕДЕНИЕ	3
2.	ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО	4
3.	ДАННИ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ	5
4.	СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА	5
5.	СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ	6
5.1.	Процентен дял на проверените превозни средства.....	6
5.2.	Общ брой на проверените МПС и техния произход	7
5.3.	Спрени от движение МПС	9
5.4.	Видове неизправности и данни по държави членки.....	11
6.	ВИДОВЕ САНКЦИИ	11
7.	РЕЗЮМЕ НА ЗАКЛЮЧЕНИЯТА.....	12

ПРИЛОЖЕНИЕ I: УСТАНОВЕНИ НЕИЗПРАВНОСТИ ПО ПРОВЕРЕНИ
ЕЛЕМЕНТИ

ПРИЛОЖЕНИЕ II: ПРОВЕРЕНИ МПС И ДЯЛ НА СПРЕНИТЕ ОТ ДВИЖЕНИЕ
МПС ПО ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

В интерес на пътната безопасност, опазването на околната среда и лоялната конкуренция, европейското законодателство предвижда набор от мерки, които гарантират, че търговските превозни средства по пътищата на Европа са в добро състояние. Тези мерки включват:

- правила за достъп до професията, които изискват от превозвачите достатъчни финансови възможности за осигуряване на адекватна поддръжка на превозните средства (Регламент (ЕО) № 1072/2009¹);
- периодични технически прегледи на превозни средства, извършвани в държавите членки на превозните средства, регистрирани на тяхната територия, с минимална честота, определена на европейско ниво (Директива 2009/40/ЕО²);
- крайпътни технически проверки — предмет на настоящия доклад — гарантиращи, че търговските превозни средства се използват само ако се поддържат по начин, който гарантира висока степен на техническа изправност (Директива 2000/30/ЕО³).

По силата на Директива 2000/30/ЕО търговските превозни средства и техните ремаркета и полуремаркета, движещи се на териториите на държавите членки, са обект на крайпътни технически проверки на тяхната техническа изправност с цел подобряване на пътната безопасност и опазване на околната среда.

В член 6 от Директива 2000/30/ЕО се предвижда, че на всеки две години държавите членки следва да предоставят на Комисията събраните през предходните две години данни за:

- броя на проверените търговски превозни средства, групирани в седем категории съгласно директивата и допълнително групирани по държава на регистрация;
- проверените елементи; както и
- откритите недостатъци.

В директивата се изброяват девет различни елемента (вж. раздел 4 по-долу), които могат да бъдат проверени в рамките на крайпътна техническа проверка. Ако някои от проверените елементи не отговарят на съответните изисквания за безопасност по пътищата, превозното средство може да бъде спряно от движение. Недостатъците в изправността на проверяваното превозно средство трябва да бъдат посочени в протокола от проверката, който трябва да бъде връчен на водача на превозното средство. В директивата се изисква Комисията да представя на Съвета и Европейския парламент, въз основа на получените от държавите членки данни, доклад за прилагането на директивата заедно с обобщение на постигнатите резултати.

¹ Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (преработен), ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72.

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 (преработена), 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, ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 1.

На 3 април 2014 г. Европейският парламент и Съветът преразгледаха директивата относно крайпътните технически проверки чрез Директива 2014/47/ЕС⁴. С преработената версия на директивата се въвеждат, наред с останалото, обща за ЕС цел за броя на крайпътните технически проверки, които трябва да бъдат извършени. За да позволи гладкото прилагане на това ново изискване, когато то влезе в сила през 2018 г., настоящият доклад предоставя информация във връзка с бъдещата цел на ЕС за проверка на 5 % от регистрираните тежкотоварни превозни средства.

2. ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО

Директива 2000/30/ЕО с измененията ѝ,⁵ —която ще се прилага до 19 май 2018 г. — определя редица условия за крайпътна техническа проверка на търговски превозни средства, които се движат на територията на ЕС.

Крайпътна техническа проверка означава внезапна проверка на търговско превозно средство, движещо се на територията на дадена държава членка. Проверката се извършва от органите на тази държава членка или чрез друг орган, действащ под техния надзор, по принцип на обществени пътища.

Всички крайпътни технически проверки трябва да се извършват без дискриминация на основата на националността на водача или държавата, в която търговското превозно средство е било регистрирано или въведено в експлоатация. Те също така трябва да се извършват по такъв начин, че да се сведат до минимум разходите и забавянето за водачи и превозвачи.

Следва да се прилага целеви подход при подбора на търговските превозни средства, подлагани на крайпътни технически проверки, като се отдава особена важност на разпознаването на превозните средства, за които изглежда най-вероятно да са обект на лоша поддръжка.

Крайпътните проверки се извършват по степенуван подход. Първоначална инспекция обхваща визуална оценка на състоянието на спрялото превозно средство. Ако състоянието на търговското превозно средство видимо представлява риск за безопасността, който да оправдава допълнителен преглед, търговското превозно средство може да бъде подложено на по-щателна проверка в намиращ се наблизо контролно-технически пункт. Резултатите от всяка крайпътна проверка трябва да бъдат документирани в протокол за крайпътна техническа проверка, изготвен по модела, определен в директивата. Тези данни залягат в информацията, която държавите членки са длъжни да съобщават на Европейската комисия.

Ако дадено превозно средство представлява сериозен риск за пътната безопасност, то може да бъде спряно от движение до отстраняване на откритите неизправности. Чуждестранните превозни средства със сериозни неизправности трябва да бъдат докладвани на държавата членка на произход с оглед на подходящи последващи мерки.

3. ДАННИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Това е четвъртият доклад относно начина, по който Директива 2000/30/ЕО се прилага в държавите членки; той обхваща периода 2011–2012 г. Данните, събрани от държавите

⁴ Директива 2014/47/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 134.

⁵ Директива 2010/47/ЕС на Комисията от 5 юли 2010 г. година за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 2000/30/ЕО, ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 33.

членки за този период, трябваше да бъдат съобщени на Комисията най-късно до 31 март 2013 г.

Данните обаче не винаги бяха представяни своевременно. Петнадесет държави членки (Белгия, България, Чешката република, Дания, Германия, Естония, Италия, Латвия, Малта, Нидерландия, Австрия, Полша, Румъния, Словакия и Швеция) са спазили крайния срок и са предоставили данни за броя на проверените превозни средства, класифицирани по категории и по държави на регистрацията, както и данни за проверените елементи и установените дефекти. След като Комисията започна двустранни диалози с останалите 12 държави членки, те предоставиха необходимите данни. Последните данни от държавите членки бяха получени на 6 май 2014 г.

За да се улесни представянето на информация, както се изисква в член 6 от Директива 2000/30/ЕО, Комисията разработи заедно с експерти на държавите членки стандартизиран формат за докладване. Използването на този стандартизиран формат значително улеснява събирането на данни; той обаче не е задължителен. По-голямата част от държавите членки са следвали в докладите си препоръчания формат, дори при представяне на отпечатани таблици. Чешката република, Германия, Испания, Франция, Полша, Словения и Финландия не са използвали стандартизирания формат.

Различните държави членки са предоставили данните с различна степен на пълнота. Само няколко държави членки — Чешката република, Гърция, Латвия, Австрия, Полша и Словения — представиха данни за превозни средства, регистрирани извън ЕС. България, Чешката република, Дания, Естония, Франция, Люксембург, Нидерландия, Словакия и Словения представиха статистически данни за 2011 и 2012 г. поотделно. Някои държави членки (Дания, Испания, Франция, Полша и Словения) не са докладвали за ключови данни за всички категории превозни средства, контролни пунктове или произхода на проверените превозни средства. Испания и Финландия единствени не са предоставили никаква информация относно спрени от движение превозни средства. Също така, някои държави членки предоставиха няколко набора от данни, например данни, отчетени от тяхното министерство на транспорта и от националната им полиция. По принцип държавите, използвали стандартизирания формат за събиране на информация, са представили на Комисията по-изчерпателни данни.

4. СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

Елементите, които е най-вероятно да бъдат проверявани и включвани в данните, изпращани от държавите членки, са най-малкото изброените в точка 10 от образеца на протокола, посочен в приложение I към Директива 2000/30/ЕО с измененията ѝ. Те представляват:

- регистрация;
- спирачно оборудване;
- кормилно управление;
- видимост;
- осветително оборудване и електрическа система;
- оси, колела, гуми, окачване;
- шаси и приставки на шасито;

- друго оборудване, вкл. тахограф и устройства за ограничаване на скоростта;
- вредно въздействие, вкл. емисии и разлив на гориво и/или масло.

5. СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ

За да се събере сравнима информация относно превозните средства, проверени от държавите членки, беше необходимо да се направи разбивка на цифрите за автовлакове и съчленени превозни средства на камиони и ремаркета и камиони и полуремаркета съответно. Цифрите, получени в резултат на това разделение, са отбелязани в курсив в настоящия доклад.

5.1. Процентен дял на проверените превозни средства

Общият брой на проверените превозни средства е **8 145 984** за периода 2011—2012 г. През този период броят на регистрираните търговски превозни средства в ЕС възлиза на **8 830 451**. Съотношението на проверените през 2011—2012 г. превозни средства към целия автопарк е **92,25 %**, което съответства на крайпътни проверки на **46,12 %** от целия автопарк за година.

Има съществени разлики между държавите членки в съотношението между средния годишен брой проверени превозни средства и броя на регистрираните търговски превозни средства, като стойностите варират от 0,3 % до над 100 %. Значителните разлики се обясняват отчасти с използваните различни методи на докладване: например, някои държави членки (като Германия, Франция и Полша) са докладвали данни с включени първоначални проверки, докато други са докладвали само извършените по-подробни проверки. Разликите могат да се обяснят и с различните системи за проверка, използвани от държавите членки, като се започне от основни проверки без всякакво оборудване до много сложни, прецизни тестове, за които се използват подвижни станции за проверка или центрове за прегледи в непосредствена близост.

Таблица 1: Процентен дял на проверените превозни средства

Държава членка	Проверени моторни превозни средства (2011–2012)	Категория на регистрираните превозни средства N2, N3, M2, M3, O3 и O4	Съотношение общо/годишно*
Белгия	18 799	253 440	3,71 %
България	595 905	293 930**	101,37 %
Чешка република	160 285	211 794**	37,84 %
Дания	27 781	92 911	14,95 %
Германия	2 881 859	963 763**	149,51 %
Естония	1 791	44 596**	2,01 %
Ирландия	11 988	107 610**	5,57 %
Гърция	28 276	472 955**	2,99 %
Испания	388 505	869 934**	22,33 %
Франция	1 431 117	758 788**	94,30 %

Държава членка	Проверени моторни превозни средства (2011–2012)	Категория на регистрираните превозни средства N2, N3, M2, M3, O3 и O4	Съотношение общо/годишно*
Италия	65 053	1 070 184**	3,04 %
Кипър	1 133	27 178	2,08 %
Латвия	5 822	47 272**	6,16 %
Литва	83 342	109 019**	38,22 %
Люксембург	901	18 615**	2,42 %
Унгария	328 202	160 112**	102,49 %
Малта	3 852	10 994**	17,52 %
Нидерландия	11 471	310 833	1,85 %
Австрия	32 227	98 897	16,29 %
Полша	1 710 675	914 776**	93,50 %
Португалия	709	116 455**	0,30 %
Румъния	22 260	346 418**	3,21 %
Словения	4 534	45 673**	4,96 %
Словакия	18 074	271 770**	3,33 %
Финландия	23 609	189 447	6,23 %
Швеция	39 597	148 528	13,33 %
Обединено кралство	248 217	874 564**	14,19 %
Общо	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* съотношение общо/годишно се равнява на средния брой на проверките в отделните държави членки за година, разделен на общия брой на превозните средства, регистрирани в тази държава членка.

**Цифрите са въз основа на данни на Евростат.

5.2. Общ брой на проверените МПС и техния произход

В член 3 от Директива 2000/30/ЕО е заложен принципът на недискриминация при проверките. Няколко държави членки, особено Белгия, Люксембург и Австрия, отчитат по-висок дял на чуждестранните превозни средства, подложени на крайпътни проверки, докато други държави членки със значителен транзитен трафик докладват по-балансирано съотношение на проверките между местните и чуждестранните превозни средства. Макар да е възможно това да се дължи на други фактори, несвързани с естеството на проверките, констатациите за Белгия и Люксембург бяха сходни в предишния доклад относно прилагането на директивата.⁶

⁶COM(2013) 303.

Таблица 2: Произход на проверените превозни средства

Докладваща държава членка	Регистриран и в държавата членка	Регистриран и в друга държава членка	Регистриран и извън ЕС	Общо	Превозни средства от държавите членки (%)
Белгия	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %
България	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Чешка република	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %
Дания*				27 781	
Германия	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Естония	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Ирландия	11 988			11 988	100,0 %
Гърция	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Испания	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Франция	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %
Италия	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Кипър	1 133			1 133	100,0 %
Латвия	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Литва	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Люксембург	112	789		901	12,4 %
Унгария	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Малта	3 820	32		3 852	99,2 %
Нидерландия	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Австрия	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Полша	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Португалия	657	52		709	92,7 %
Румъния	21 987	273		22 260	98,8 %
Словения	3 298	1 236		4 534	72,7 %
Словакия	14 825	3 249		18 074	82,0 %
Финландия	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Швеция	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Обединено кралство	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Общо	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Дания не предостави информация за произход за по-голямата част от проверените превозни средства.

5.3. Спрени от движение МПС

Превозни средства с опасни неизправности, които представляват сериозен риск за пътуващите в тях или за другите участници в пътното движение, могат да бъдат спрени от движение до отстраняване на тези неизправности. Съгласно информацията, изпратена от държавите членки, делът на спрените от движение превозни средства спрямо общия брой на проверените превозни средства варира значително между отделните държави членки — от **87,6 % в Естония** до едва **0,6 % в Полша**.

Цифрите показват, че насочването на крайпътните технически проверки към зле поддържани превозни средства, както се прави понастоящем в Люксембург, Австрия и Обединеното кралство, повишава оперативната ефективност и намалява административната тежест. Държавите членки, които възприемат този подход, изглежда имат по-висок процент на засичане на неисправните превозни средства с по-малко проверки, отколкото други държави членки, които извършват по-голям брой проверки. Това важи за **Естония, Люксембург и Малта**, които имат най-висок процент на спрени от движение МПС, докато **Дания, Германия, Нидерландия и Полша** имат най-нисък процент на спрени от движение превозни средства в целия ЕС. Държавите членки, докладвали особено голям брой проверки, показват тенденция към нисък процент на спиране от движение или открити неисправности.

Таблица 3: Дял на спрените от движение превозни средства спрямо общия брой на проверените превозни средства

Докладван е Държава членка	Превозни средства, регистрирани в докладващата държава членка			Превозни средства, регистрирани в ЕС (включително докладващата държава членка)		
	Брой проверен и превозни средства	Брой спирания от движение	Дял на спрените от движение превозни средства (%)	Брой проверени превозни средства	Брой спирания от движение	Дял на спрените от движение превозни средства (%)
Белгия	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
България	520 477	10 043	1,9 %	595 905	12 584	2,1 %
Чешка република	103 641	2 595	2,5 %	157 042	3 340	2,1 %
Дания				27 781	211	0,8 %
Германия	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Естония	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Ирландия	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Гърция	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Испания	366 205			388 505		
Франция	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Италия	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Кипър*	1 133	1 684	148,6 %	1 133	1 684	148,6 %
Латвия	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Литва	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Люксембург	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Унгария	252 209	4 314	1,7 %	328 202	6 239	1,9 %
Малта	3 820	1 895	49,6 %	3 852	1 900	49,3 %
Нидерландия	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Австрия	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Полша	1 574 898	9 228	0,6 %	1 639 470	9 228	0,6 %
Португалия	657	15	2,3 %	709	16	2,3 %
Румъния	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Словения	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Словакия	14 825	3 515	23,7 %	18 074	4 093	22,6 %
Финландия	13 156			15 258		
Швеция	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Обединено кралство	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Общо	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Кипър докладва брой неизправности вместо брой на спрените от движение превозни средства.

5.4. Видове неизправности и данни по държави членки

Най-често срещаните неизправности, установени по време на проверки, се отнасят до техническата изправност на:

- осветително оборудване и електрическа система (**47,0 %**);
- оси, колела, гуми, окачване (**24,6 %**); както и
- шаси и приставки на шасито (**11,8 %**).

Както е посочено в приложение I, тези цифри подчертават значението на крайпътните проверки за пътната безопасност. Сравнението на данните с предходния период на отчитане показва, че и тогава са били установени подобни проблемни области.

За неизправности, свързани с емисии и течове — които освен че пораждат риск за пътната безопасност, могат да въздействат и върху околната среда — снижение с три процентни пункта (от 4,1 % на 1,0 %) се отбелязва и в дяла на разливите на гориво и/или масло в сравнение с предишния отчетен период.

Дори в рамките на отделните изпитвани елементи — например **спирачно оборудване** — са докладвани значителни разлики в дела на неизправностите, които варират от **1,9 % в Естония** до **47,3 % в Обединеното кралство**. Това може да се дължи на различните методи за изпитване, прилагани от държавите членки. Когато започне да се прилага, Директива 2014/47/ЕС ще повиши хармонизацията в методите на изпитване, оценката на неизправностите и използването на оборудване за по-подробни крайпътни технически проверки.

Данните, представени от държавите членки относно броя на извършените проверки на превозни средства, регистрирани в държави извън ЕС, са все още недостатъчни, за да се направят съществени заключения относно тяхната техническа изправност.

В приложение II към настоящия доклад е представен обзор на броя на превозните средства, проверени от държавите членки, групирани по държава на регистрация, и дела на наложените спирания от движение.

6. ВИДОВЕ САНКЦИИ

Директивата не предвижда режим на санкции за никое от констатираните нарушения. Санкциите се определят от държавите членки без да се прилага дискриминация на основата на националността на водача или държавата на регистрация или пускане в експлоатация на превозното средство.

С Директива 2000/30/ЕО се упълномощава органът или инспекторът, който извършва проверката, да спре от движение дадено превозно средство до отстраняване на откритите опасни неизправности, ако се установи, че търговското превозно средство представлява сериозен риск за пътниците или за другите участници в пътното движение.

Сериозните неизправности на търговско превозно средство, собственост на лице, което не пребивава в съответната държава, и по-специално неизправностите, водещи до спиране от движение на превозното средство, трябва да бъдат докладвани на компетентните органи на държавата членка, в която превозното средство е регистрирано.

Компетентните органи на държавата членка, които са установили сериозната неизправност, могат да поискат от компетентните органи на държавата членка, в която превозното средство е регистрирано, да предприемат подходящи мерки, като например

да подложат превозното средство на нов технически преглед По такива случаи обаче не се изисква докладване.

7. РЕЗЮМЕ НА ЗАКЛЮЧЕНИЯТА

Спазването на задълженията за докладване е по-добро, въпреки че в докладите от държавите членки все още липсват някои важни статистически данни, особено по отношение на категориите превозни средства, подлежащите на проверка елементи, произхода на проверените превозни средства и броя на наложените спирания от движение. Държавите членки не винаги отговарят в срока за представяне на данни, определен в законодателните актове; в някои случаи тези данни се предоставят едва когато Комисията започне разследвания на двустранна основа с органите на съответните държави членки. Някои държави членки продължават да не използват стандартизирания електронен формат за изпращане на данни, който Комисията препоръча. Европейската комисия продължава да препоръчва използването на стандартизирания електронен формат, тъй като това ще подпомогне представянето на по-пълни данни.

От настоящия доклад могат да бъдат направени редица заключения относно крайпътните технически проверки на търговските превозни средства, движещи се на територията на ЕС.

Годишният общ брой на проверените превозни средства представлява повече от **40 %** от автопарка на търговските превозни средства в целия ЕС, като варира от по-малко от 1 % в Португалия до повече от 100 % в Германия, Унгария и България. Ето защо бъдещата цел на ЕС от 5 % — предвидена в новата Директива 2014/47/ЕС относно крайпътните проверки — би трябвало да бъде лесно достижима за всички държави членки. 11 държави членки обаче остават значително под целта на ЕС и ето защо следва да увеличат провежданите крайпътни технически проверки.

Делът на националните превозни средства спрямо общия брой на проверените превозни средства също варира значително. В Белгия, Люксембург и Австрия, където процентът на проверките на превозни средства с национален произход е под 50 %, следва да се положат усилия, за да се гарантира по-балансирано съотношение на проверките, което се доближава повече до това в други държави членки със значителен транзитен трафик.

Делът на спрените от движение превозни средства спрямо всички проверени превозни средства показва значителни вариации, от по-малко от 1 % в Полша до над 80 % в Естония. Докладваните цифри показват, че ефективността на крайпътните технически проверки може да бъде повишена чрез по-добро насочване на извършваните проверки. Административната тежест както за правоприлагащите органи, така и за транспортните оператори може да бъде намалена чрез по-добър подбор. С новата Директива 2014/47/ЕС относно крайпътните проверки се изисква държавите членки да променят системите си за проверка, като преминат от извършване на случайни проверки към целенасочен подход.

Най-често срещаните неизправности, установени по време на проверки, се отнасят до техническата изправност на осветителното оборудване, колелата, гумите и шасито. Въпреки това, значителните промени в дела на тези неизправности могат да се наблюдават при всички държави членки. Европейската комисия насърчава държавите членки да обърнат особено внимание на категориите неизправности, които

продължават да бъдат най-проблемни, и да адаптират съответно използваните методи на проверка.