



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 23.5.2007  
СОМ(2007) 270 окончателен

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО ОТ 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**

## СЪДЪРЖАНИЕ

1.	УВОД.....	3
2.	ДИРЕКТИВА 2000/30/ОЕ .....	4
3.	ДАННИ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ.....	5
4.	ВИДОВЕ НАРУШЕНИЯ.....	5
5.	СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ.....	6
6.	ВИДОВЕ САНКЦИИ.....	13
7.	ЗАКЛЮЧЕНИЯ.....	14

## 1. УВОД

Европейското законодателство въвежда серия от мерки, за да осигури доброто състояние на движещите се по европейските пътища търговски превозни , в интерес на пътната безопасност, опазването на околната среда и лоялната конкуренция:

- правилата за достъп до професията, които изискват от превозвачите достатъчни финансови възможности, за да се осигури правилното поддържане на превозните средства (Директива 96/26/ЕО<sup>1</sup>);
- периодичните технически прегледи на моторните превозни средства, извършвани в държавите-членки, с определена периодичност, съгласно минимална честота, определена на европейско ниво, за превозните средства, регистрирани на тяхната територия (Директива 96/96/ЕО<sup>2</sup>);
- крайпътните технически проверки, които са предмет на настоящия доклад и които позволяват да се гарантира, че във всеки момент търговските превозни средства се използват само при поддържане на висока степен на техническа изправност (Директива 2000/30/ЕО<sup>3</sup>).

Директива 2000/30/ЕО задължава държавите-членки да въведат в действие необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с директивата преди 10 август 2002 г.

Член 6 на Директива 2000/30/ЕО предвижда държавите-членки да съобщават на всеки две години на Комисията събраните данни за предходните две години, касаещи броя на проверените търговски превозни средства, класифицирани по седем категории за търговските превозни средства, определени в директивата, и по държава на регистрация, както и проверените елементи и установените дефекти. Директивата изброява дванадесет елемента, подлежащи на проверка при крайпътна техническа проверка. Неизправността на проверяваните елементи трябва да бъде посочена в докладите за проверка, както и евентуалната забрана за ползване на превозните средства, които имат сериозни неизправности. Член 11 на директивата предвижда Комисията да представя на Съвета, въз основа на получените от държавите-членки данни, доклад за прилагането заедно с обобщение на постигнатите резултати.

Настоящият доклад на Комисията представлява първи доклад за прилагането на Директива 2000/30/ЕО в държавите-членки; той обхваща периода 2003—2004 г.

---

<sup>1</sup> Директива 96/26/ЕО на Съвета от 29 април 1996 г. относно допускане до професията на автомобилен превозвач на товари и автомобилен превозвач на пътници и взаимно признаване на дипломи, удостоверения и други официални документи за професионална квалификация, предназначени да улеснят упражняването на правото на свободно установяване на тези превозвачи за осъществяване на вътрешни и международни превози; *ОВ L 124, 23.5.1996 г., стр. 0001—*.

<sup>2</sup> Директива 96/96/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. относно сближаването на законодателствата на държавите-членки във връзка с прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета; *ОВ L 046, 17.2.1997 г., стр. 0001—0019*.

<sup>3</sup> 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. 0001—0008*.

Данните, събрани от държавите-членки за този период, трябваше да бъдат съобщени на Комисията най-късно до 31 март 2005 г.

Към тази дата само три държави-членки са представили данни за крайпътните технически проверки. За да получи колкото е възможно по-пълна картина на положението в тази област, от края на март 2005 г. Комисията отправи редица напомняния, за да получи максимално количество статистически данни. До края на 2005 г. девет държави-членки предадоха данни за прилагането на Директива 2000/30/ЕО. След последното напомняне, изпратено в началото на април 2006 г., този брой нарасна на седемнадесет държави-членки до края на юни 2006 г.

Комисията счита, че настоящият доклад, основаващ се на отговорите на седемнадесет държави-членки, позволява да се направи първоначален обширен анализ, който оправдава забавянето в получаването на необходимите за неговото изготвяне данни.

## 2. ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО

Директива 2000/30/ЕО със съответните изменения<sup>4</sup> определя някои условия за извършване на крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Общността търговски превозни средства.

Крайпътна техническа проверка означава проверка от техническо естество, която не е обявена от органите и следователно е внезапна, на движещо се на територията на дадена държава-членка търговско превозно средство, която се извършва на обществен път от или под контрола на компетентните органи.

Крайпътните технически проверки трябва да се извършват без дискриминация на основата на националността на водача или страната на регистрацията, или пускането в движение на търговското превозно средство и като се има предвид необходимостта да се сведат до минимум разходите и забавянето, причинени на водачи и превозвачи.

Може да се приложи целеви подход при подбора на търговските превозни средства, подложени на крайпътни технически проверки, като се придаде особена важност на идентифицирането на превозните средства, за които има най-вероятни признаци за лоша поддръжка.

Ако състоянието на търговското превозно средство може да представлява риск за безопасността, който да оправдава по-нататъшна задълбочена проверка, търговското превозно средство може да бъде подложено на по-щателна проверка в намиращ се в близост контролно-технически пункт. Използването на превозно средство, което има сериозни неизправности, може да бъде забранено до отстраняване на откритите опасни неизправности, ако превозното средство представлява сериозен риск за пътната безопасност.

---

<sup>4</sup> Директива 2003/26/ЕО на Комисията от 3 април 2003 г. за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и Съвета за ограничителите на скоростта и отработените емисии на товарните автомобили; *ОВ L 90, 8.4.2003 г., стр. 0037—0040.*

### 3. ДАННИ, СЪОБЩЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Положението относно данните, съобщени от държавите-членки на Комисията за периода 2003—2004 г., е следното:

Държави-членки, които са предали данни	Белгия, Чешка република, Дания, Германия, Естония, Гърция, , Италия, Латвия, Люксембург, Унгария, Малта, Нидерландия, Австрия, Словения, Словакия, , Финландия, Швеция, Обединеното кралство
Държави-членки, които не са предали данни	Ирландия, Испания, Кипър, Литва <sup>2</sup> , Полша, Португалия, Франция

<sup>1</sup> Неизползваеми данни

<sup>2</sup> Дерогация

### 4. ВИДОВЕ НАРУШЕНИЯ

Елементите, които подлежат на проверка и са част от данните, които трябва да бъдат съобщени от държавите-членки, включват като минимум позициите, изброени в точка 10 от образца на индивидуалния протокол в приложение I на директивата:

- (1) спирачна система и компоненти;
- (2) система за отвеждане на отработени газове;
- (3) димност (дизел);
- (4) отработени газове (бензин, природен или втечен петролен газ);
- (5) кормилни задвижващи устройства;
- (6) светлини, осветление и сигнални устройства;
- (7) колела/гуми;
- (8) окачване (видими дефекти);
- (9) шаси (видими дефекти);
- (10) тахограф (монтаж);
- (11) ограничител на скоростта (монтиране и функциониране);
- (12) следи от изтичане на гориво и/или масло.

## 5. СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ

### Общи данни.

#### Проверени моторни превозни средства.

Броят на регистрираните в Европейския съюз превозни средства, проверени през периода 2003—2004 г., се варира значително за различните държави-членки (вж. таблица 1 по-долу).

Таблица 1: Държави-членки, подредени по намаляващ брой на крайпътните технически проверки

Държава-членка заявител	Брой на проверените превозни средства, регистрирани в ЕС		Пътен трафик 2003—2004 <sup>2</sup> (в милиони МПС/км)	Отношение проверени МПС/трафик (x100)
	Всичко	dont bus		
Германия	1 826 219	78 873	1 379 363	132
Унгария	670 225	65 891	няма данни	няма данни
Обединеното кралство	221 875	34 255	988 933	22
Белгия <sup>1</sup>	104 621	6 211	187 634	56
Австрия	53 942	4 814	160 708	34
Швеция	41 903	2 310	148 459	28
Финландия	7 804	21	100 680	8
Словакия	4 853	20	няма данни	няма данни
Италия	2 633	1 082	няма данни	няма данни
Нидерландия	1 730	1	269 980	1
Естония	1 705	144	няма данни	няма данни
Дания	1 485	13	95 880	2
Словения	1 313	182	29 625	4
Литва	458	0	няма данни	няма данни
Гърция	306	няма данни	няма данни	няма данни
Малта	137	13	няма данни	няма данни
Люксембург	40	2	няма данни	няма данни

<sup>1</sup> Белгия извършва голям брой проверки край пътя, но не всички от тях включват крайпътна техническа проверка, както е обяснено по-долу.

<sup>2</sup> Източник: International Road Traffic and Accident Database (База данни за международния пътен трафик и злополуките) на ОИСР.

Броят на крайпътните технически проверки съответства на интензивността на пътния трафик във всяка държава-членка, с изключение на Нидерландия, която е на трето или четвърто място по интензивност на пътния си трафик (няма данни за пътния трафик в Унгария). Освен Нидерландия, Финландия, Дания и Словения също извършват

сравнително малко крайпътни технически проверки, като се има предвид пътният им трафик. Сред шестте държави-членки, които извършват най-много крайпътни технически проверки, интензивността на проверките спрямо пътния трафик варира в отношение от 1 до 6.

Делът на автобусите от общия брой на проверените от всяка държава-членка превозни средства е общо взето нисък. Той не надхвърля 10% от проверените превозни средства, освен за Словения (11, 4%), Обединеното кралство (15, 4%) и Италия (37, 6%). Автобусите представляват по-малко от 1% от всички проверени транспортни средства за Латвия, Нидерландия, Финландия, Словакия и Дания.

### Регистрация на проверените транспортни средства.

Делът на проверените транспортни средства, регистрирани в държавата-членка, в общия брой на превозните средства, проверени при крайпътни технически проверки, варира силно за различните държави-членки (вж. таблица 2 по-долу).

Шест от четирнадесетте държави-членки, за които има всички данни за страните на регистрация, проверяват повече от 80% от регистрираните на тяхна територия превозни средства. Липсват пълните статистически данни, за да се съпоставят тези информации с пътния трафик, наблюдаван от всяка държава-членка в зависимост от страната, където превозните средства са регистрирани.

Таблица 2: Регистрация на проверените транспортни средства

Държава-членка заявител	Регистрирани в държавата-членка	Регистрирани в ЕС	Регистрирани извън ЕС	Всичко	% МПС на държавата-членка
Белгия	54 356	50 265	7 358	1090	37,61%
Дания	1 398	87	7	94	424,47%
Германия	1 414 943	411 276	226 046	2317	58,61%
Естония	1 235	470	няма данни	няма данни	няма данни
Гърция	299	7	286	592	50,51%
Италия	2 337	296	247	543	62,43%
Латвия	349	109	99	557	62,66%
Люксембург	14	26	0	40	35,00%
Унгария	653 041	17 184	няма данни	няма данни	няма данни
Малта	137	0	0	137	100,00%
Нидерландия	1 607	123	6	129	471,32%
Австрия	35 319	18 623	11 701	1707	20,74%
Словения	1 140	173	285	458	30,79%
Словакия	3 972	881	85	966	100,93%
Финландия	6 993	811	2 234	1047	95,42%

Швеция	34 702	7 201	1 016	961	76,59%
Обединеното кралство	211 822	10 053	няма данни	няма данни	няма данни

### Превозни средства, които не отговарят на изискванията.

Данните, съобщени на Комисията от държавите-членки, показват, че делът на превозните средства, за които е преценено, че не отговарят на изискванията на Директива 2000/30/ЕС, в общия брой на проверените превозни средства, регистрирани в Европейския съюз, варира значително за различните държави-членки от високата стойност 72,1% за Дания до само 2,6% за Белгия (вж. таблица 3 по-долу).

Таблица 3: Дял на неизправните превозни средства в общия брой на проверените превозни средства

Държава-членка заявител	МПС, регистрирани в ЕС (включително държавата-членка заявител)		МПС, регистрирани в държавата-членка заявител	
	Проверени моторни превозни средства	% на неизправни МПС	Проверени моторни превозни средства	% на неизправни МПС
Дания	1 485	72,1 %	1 398	73,0 %
Малта	137	65,0 %	137	65,0 %
Швеция	41 903	46,9 %	34 702	47,6 %
Обединеното кралство	221 875	36,9 %	211 822	35,5 %
Естония	1 705	11,9 %	1 235	няма данни
Словения	1 313	11,0 %	1 140	9,8 %
Унгария	670 225	10,4 %	653 041	10,6 %
Германия	1 826 219	10,3 %	1 414 943	10,1 %
Люксембург	40	10,0 %	14	няма данни
Латвия	458	8,5 %	349	10,6 %
Белгия	104 621	2,6 %	54 356	4,9 %
Австрия	53 942	няма данни	35 319	няма данни
Финландия	7 804	няма данни	6 993	няма данни



Словакия	4 853	н. д.	3 972	н. д.
Италия	2 633	няма данни	2 337	няма данни
Нидерландия	1 730	няма данни	1 607	няма данни
Гърция	306	няма данни	299	няма данни

Подобни разлики може да отразяват относителното значение, придавано от всяка държава-членка на крайпътните технически проверки пред другите проверки, извършвани край пътя и засягащи други аспекти на шосейния транспорт. Така например белгийският доклад не се отнася само до крайпътните технически проверки, а обхваща всички проверки, извършвани край пътя: в доклада се прави, общо взето, разлика между проверките, свързани със социалната правна уредба, и извънредния транспорт, транспорта на опасни стоки, евровинетките и останалите. Крайпътните технически проверки като правило не са специално означени и свързаните с тях данни не са подробни.

Сред единадесетте държави-членки, които са предоставили данни за броя на превозните средства с неизправности и общия брой на проверените транспортни средства, регистрирани в Европейския съюз, шест от тях отбелязват проценти на неизправност между 8, 5% и 11, 9% (вж. Таблица 3).

Големи проценти на неизправни превозни средства са отбелязани в Дания (72, 1%), Малта (65, 0%), Швеция (46, 9%) и Обединеното кралство (36, 9%). Ако Дания и Малта проверяват сравнително малко превозни средства, статистиките за крайпътните технически проверки, съобщени от Швеция и Обединеното кралство, обхващат голям брой транспортни средства, съответно 41 903 и 221 875 проверени превозни средства, регистрирани в Европейския съюз. Сравнително високият дял на превозните средства, преценени като неизправни, в общия брой на проверените превозни средства може да се дължи на целеви подбор на превозните средства, подложени на крайпътни технически проверки от тези две държави-членки. Обединеното кралство например, загрижена, че спирането на едно превозно средство за крайпътна техническа проверка може да има важни икономически последици във връзка с разширяването на системата за глобално управление на производството с минимален складов запас, разработва подход въз основа на рисковете, представени от превозвачите, като се изхожда от параметрите, отразяващи тяхната досегашна работа.

### **Данни по държави-членки**

Данните по държави-членки относно крайпътните технически проверки, извършени на превозните средства, регистрирани в другите държави-членки, когато са съобщени такива, се отнасят като правило за малък брой превозни средства и не позволяват да се направят статистически значими заключения за общото състояние на превозните средства, движещи се извън страните, в които са регистрирани. Изводите, които могат да се извлекат от някои от тези данни на национално ниво, всъщност противоречат на

най-новите и задълбочени изследвания<sup>5</sup>, според които превозните средства, движещи се извън страните, в които са регистрирани са в по-незадоволително техническо състояние.

**Обединеното кралство, Унгария и Швеция** и предоставят статистически данни по държава-членка на регистрацията, които обхващат сравнително голям брой превозни средства.

За **Унгария** (вж. таблица 4 по-долу) отношенията *неизправни МПС/проверени МПС* по държави членки на регистрацията са обикновено по-малки от съответното отношение за превозните средства, регистрирани в Унгария (10, 6%). Броят на проверените превозни средства на ЕС, които не са регистрирани в Унгария (17 184) е все пак нисък в сравнение с общия брой на крайпътните технически проверки, заявени от унгарските власти (670 225).

Таблица 4: Превозни средства, проверени от Унгария

Държава на регистрация	Проверени моторни превозни средства.	Неизправни превозни средства.	Отношение неизправни МПС/проверени МПС
Белгия	34	0	0, 0 %
Чешка република	1 272	13	1, 0 %
Дания	167	0	0, 0 %
Германия	634	4	0, 6 %
Естония	317	7	2, 2 %
Гърция	27	1	3, 7 %
Испания	41	0	0 %
Франция	13	0	0 %
Ирландия	0	неприложими	неприложими
Италия	162	5	3, 1 %
Кипър	0	неприложими	неприложими
Латвия	246	6	2, 4 %
Литва	225	4	1, 8 %
Люксембург	31	0	0 %
Унгария	653 041	69 438	10, 6 %
Малта	0	неприложими	неприложими

<sup>5</sup> Изследване „South East International Pilot“ направено от *Vehicle and Operator Services Agency* и *Highway Agency* през 2005 и 2006 години. Това пилотно проучване показва, че 30,60% от тежкотоварните превозни средства, нерегистрирани в Обединеното кралство и 42,79% от ремаркетата, нерегистрирани в Обединеното кралство са неизправни, докато тези проценти са съответно 24,60% и 30,10% за тежкотоварните превозни средства и ремаркета, регистрирани в Обединеното кралство.

Нидерландия	1 202	7	0, 6 %
Австрия	122	0	0, 0 %
Полша	2 010	13	0, 6 %
Португалия	36	0	0, 0 %
Словения	4 565	13	0, 3 %
Словакия	5 979	25	0, 4 %
Финландия	21	0	0, 0 %
Швеция	79	0	0, 0 %
Обединеното кралство	1	0	0, 0 %
<b>Всичко ЕС</b>	<b>670 225</b>	<b>69 536</b>	<b>10, 4 %</b>

За **Швеция** (вж. таблица 5) отношенията *неизправни МПС/проверени МПС* по държави членки на регистрацията варират между 24, 2% за превозните средства, регистрирани в Австрия (95 проверени превозни средства) и 91, 7% за Ирландия (12 проверени превозни средства). Отношението за регистрираните в Швеция превозни средства е 47, 6%. Все пак данните по държави-членки, където е извършена регистрацията, се отнасят като цяло само за малък брой проверени превозни средства и не позволяват да се направят статистически значими заключения. Уместно е впрочем да се отбележи, при сравнително голям брой проверени превозни средства, високият процент на превозните средства, оценени като неизправни от шведските органи, за превозните средства, регистрирани в Полша, Латвия, Естония и Литва.

Таблица 5: Превозни средства, проверени от Швеция

Държава на регистрация	Проверени моторни превозни средства.	Неизправни превозни средства.	Отношение неизправни МПС/проверени МПС
Белгия	94	48	51, 1 %
Чешка република	55	17	30, 9 %
Дания	1 536	536	34, 9 %
Германия	587	208	35, 4 %
Естония	285	159	55, 8 %
Гърция	6	2	33, 3 %
Испания	50	22	44, 0 %
Франция	26	7	26, 9 %
Ирландия	12	11	91, 7 %
Италия	28	15	53, 6 %
Кипър	0	неприложими	неприложими
Латвия	186	106	57, 0 %
Литва	373	203	54, 4 %

Люксембург	1	0	0, 0 %
Унгария	34	14	41, 2 %
Малта	0	неприложими	неприложими
Нидерландия	558	230	41, 2 %
Австрия	95	23	24, 2 %
Полша	1 281	766	59, 8 %
Португалия	16	4	25, 0 %
Словения	38	25	65, 8 %
Словакия	18	13	72, 2 %
Финландия	1 865	700	37, 5 %
Швеция	34 702	16 514	47, 6 %
Обединеното кралство	57	31	54, 4 %
Всичко ЕС	41 903	19 654	46, 9 %

За всички превозни средства, проверени във **Обединеното кралство** и регистрирани в друга държава-членка (вж. таблица 6), отношенията за неизправните превозни средства и за спрените от движение превозни средства надхвърлят винаги съответните отношения за регистрираните във превозни средства, които са съответно 35, 5% и 27, 5%. Такъв по-специално е случаят със сравнително големия брой проверени във **Обединеното кралство** превозни средства за превозните средства, регистрирани в Португалия, Испания, Ирландия, Италия, Белгия, Чешката република, Полша и Франция.

Таблица 6: Превозни средства, проверени от Обединеното кралство

Държава на регистрация	Проверени моторни превозни средства	Неизправни и превозни средства	Отношение неизправни МПС/проверени МПС	Спрени от движение МПС	Отношение спрени от движение МПС/проверени МПС
Белгия	699	521	74,5 %	428	61,2 %
Чешка република	181	128	70,7 %	105	58,0 %
Дания	60	23	38,3 %	22	36,7 %
Германия	797	324	40,7 %	287	36,0 %
Естония	26	16	61,5 %	10	38,5 %
Гърция	34	29	85,3 %	24	70,6 %
Испания	476	405	85,1 %	341	71,6 %
Франция	885	446	50,4 %	398	45,0 %
Ирландия	3 480	2 894	83,2 %	2 250	64,7 %
Италия	448	355	79,2 %	301	67,2 %
Кипър	2	2	100,0 %	2	100,0 %
Латвия	18	11	61,1 %	10	55,6 %
Литва	87	59	67,8 %	46	52,9 %
Люксембург	75	32	42,7 %	29	38,7 %
Унгария	134	51	38,1 %	46	34,3 %
Малта	6	6	100,0 %	6	100,0 %
Нидерландия	1 750	891	50,9 %	712	40,7 %
Австрия	172	70	40,7 %	64	37,2 %
Полша	397	258	65,0 %	210	52,9 %
Португалия	193	172	89,1 %	132	68,4 %
Словения	51	30	58,8 %	25	49,0 %
Словакия	65	40	61,5 %	33	50,8 %
Финландия	0	неприложими	неприложими	неприложими	неприложими
Швеция	17	11	64,7 %	6	35,3 %
Обединеното кралство	211 822	75 151	35,5 %	58 229	27,5 %
Всичко ЕС	221 875	81 925	36,9 %	63 716	28,7 %

## 6. ВИДОВЕ САНКЦИИ

Директивата не предвижда режим на санкции в зависимост от констатираните нарушения. Санкциите са определени от държавите-членки без дискриминация на

основата на националността на водача или страната на регистрацията, или пускането в движение на търговското превозно средство.

Директива 2000/30/ЕО оторизираща органа или инспектора, който извършва крайпътната техническа проверка, да спре използването на едно 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 непребиваващ, и по-специално неизправности, водещи до забрана на ползване на превозното средство, трябва да бъдат докладвани на компетентните органи на държавата-членка, в която превозното средство е регистрирано.

Компетентните органи на държавата-членка, в която е установена сериозна неизправност на търговско превозно средство, собственост на непребиваващ, могат да поискат от компетентните органи на държавата-членка, в която превозното средство е регистрирано, да предприеме подходящи мерки по отношение на нарушителя, като например да подложи превозното средство на нов технически преглед.

## **7. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

1. Повечето от държавите-членки изпълняват лошо задълженията да предоставят статистически и информационни данни, възложени с Директива 2000/30/ЕО:

- данните не се съобщават от всички държави-членки;
- когато се съобщават, те не са достатъчно подробни, което пречи да се направи точна оценка на ефикасността на политиките на Общността по пътната безопасност и опазването на околната среда.

Комисията открива понастоящем процедури за нарушение поради неизпълнение на задълженията, които са им възложени по силата на Директива 2000/30/ЕО, срещу държавите-членки, които не са съобщили или са съобщили непълно данните, изисквани от упоменатата директива (нарушения 2007—2041 до 2007—2045).

2. Директивата определя образца за индивидуален протокол за крайпътна техническа проверка. Натрупаният опит показва, че този формуляр не се поддава лесно, в сегашния си вид, на информатизирано предаване на съвкупността от статистически данни на Комисията. Доколкото директивата не уточнява формата на предаване на съвкупността от статистически данни, държавите-членки предоставят информацията под най-различни форми, което прави трудно обобщаването на резултатите.

Ще е по-добре в бъдеще данните да се съобщават във формат, пряко използваем от средствата на информатиката. Това изисква да бъде определен общ формат за обмена на данни. На базата на натрупания при тази първа проверка опит Комисията би могла да предложи общ формат за съобщаване на статистическите данни на Комисията по електронен път.

При все че директивата изисква данните да се предоставят с определена степен на подробност (превозни средства, класифицирани по категории и по страни на регистрацията, подробности за проверяваните точки и констатираните неизправности на

базата на Приложение I на Директива 2000/30/ЕО), исканата информация често се предоставя крайно обобщено, което не позволява да се направи подробен анализ.

Службите на Комисията могат да предвидят свикването на Комитета за привеждане в съответствие с техническия напредък, натоварен да я подпомага в прилагането на Директива 2000/30/ЕО за намиране на решения на трудностите, срещани от държавите-членки при събирането, компилацията и съобщаването на статистическите данни за крайпътните технически проверки, включително евентуални изменения на образеца на протокол за крайпътна техническа проверка, съдържащ се в приложение I на Директива 2000/30/ЕО. Големите различия в степента на несъответствие, наблюдавани между държавите-членки, не могат да бъдат обяснени чрез анализ на предоставените данни. Обяснение ще се търси заедно с държавите-членки.

3. Много държави-членки проверяват главно превозните средства, регистрирани на тяхна територия. Процентът на превозните средства, които не са регистрирани на тяхна територия, от общия брой на превозните средства, проверени от държавите-членки, варира в широки граници (вж. таблица 2). Препоръчително е да се обърне внимание на държавите-членки, че проверките на превозните средства, които не са регистрирани на тяхната територия, допринасят за прилагането на най-добрите практики. Занапред този процент трябва да стане възможно най-висок във връзка с наблюдаваните пътни потоци.