

Брюксел, 27 ноември 2025 г.  
(OR. en)

15613/25

---

---

Междуинституционално досие:  
2025/0097 (COD)

---

---

TRANS 557  
CODEC 1852  
ENV 1240  
MI 922

## БЕЛЕЖКА

---

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	14625/25
№ док. Ком.:	8255/25
Относно:	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и на Директива 2014/47/ЕС относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза - Общ подход

---

## I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 24 април 2025 г. Комисията представи две законодателни предложения за преразглеждане на „Пакета за техническата изправност“ от 2014 г. Едното предложение изменя Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (ПТП) и Директива 2014/47/ЕС относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза (крайпътната проверка), а другото предложение заменя Директива 1999/37/ЕО относно документите за регистрация на превозни средства.

2. И двете предложения имат за обща цел да се повиши още повече пътната безопасност в ЕС, което ще допринесе за устойчивата мобилност и ще улесни свободното движение на хора и стоки в ЕС. Освен това предложението за изменение на Директивата относно ПТП и Директивата относно крайпътната проверка има следните специфични цели:
- а) осигуряване на съгласуваността, обективността и качеството на прегледите за проверка на техническата изправност чрез отчитане на технологичния напредък, по-специално проверката на електрическите превозни средства и усъвършенстваните системи за подпомагане на водача (ADAS), внедряването на нови методи за изпитване за газообразните емисии (NO<sub>x</sub> и броя на праховите частици) и шумовите емисии, както и използването на оборудване за измерване на емисиите и шума по пътищата, отворени за обществено ползване, с цел откриване на превозни средства с високи емисии;
  - б) намаляване на манипулирането и подобряване на откриването на дефектни превозни средства с повредени или манипулирани системи за безопасност и контрол на емисиите, както и манипулирани километропоказатели. тази цел се състои в промени в обхвата и честотата на редовните проверки, промени в стандартите за проверките, както и в създаването на система за записване на показанията на километропоказателя;
  - в) подобряване на съхранението в електронен вид и обмена на съответните данни за идентификацията и статуса на превозните средства, с което да се подобри достъпността на данните и да се улесни взаимното признаване от правоприлагащите органи.

## **II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ**

3. Европейският парламент определи Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по това предложение, като на 22 септември 2025 г. г-н Jens GIESEKE (EPP, Германия) беше определен за докладчик.
4. Европейският икономически и социален комитет прие становището си на 18 септември 2025 г. Европейският комитет на регионите реши да не представя становище.

### **III. РАБОТА В СЪВЕТА И НЕГОВИТЕ ПОДГОТВИТЕЛНИ ОРГАНИ**

5. Работна група „Сухопътен транспорт“ започна работа по предложението на 30 април 2025 г. по време на полското председателство с общо представяне от Комисията и представяне на оценката на въздействието<sup>1</sup>.
6. По време на полското председателство Съветът проведе обмен на мнения по Пакета за техническата изправност на 5 юни 2025 г. Министрите приветстваха преразглеждането на действащите директиви и амбицията да се пристъпи към по-голяма хармонизация, цифровизация и модернизация. В изказванията си няколко министри подчертаха и необходимостта от осъществими срокове за транспониране и свеждане до минимум на разходите и административната тежест.
7. Датското председателство разгледа подробно предложението в работната група между юли и ноември 2025 г. Въз основа на бележките, представени от делегациите на заседанията на работната група, и под формата на писмени бележки председателството изготви осем компромисни текста.
8. Делегациите отчетоха подготвителната работа, извършена от Комисията, но изразиха редица опасения. Тези опасения са свързани с допълнителните разходи на собствениците на превозни средства, чиито превозни средства ще бъдат проверявани по-задълбочено или по-често, с ограниченията на капацитета и ефикасното функциониране на пунктовете за техническа проверка и екипите за крайпътна проверка и с разходите за администрацията, като например текущите разходи за ново оборудване. Няколко делегации биха искали в предложението да се обърне по-голямо внимание на социалните аспекти по отношение на собствениците на по-стари автомобили и изтъкнаха факта, че техническите неизправности в автомобилите не са честа причина за произшествия.
9. Друг повод за загриженост беше практическата осъществимост: Делегациите поставиха под въпрос мащабируемостта на новите методи за изпитване, които са доказали своята използваемост в лабораторни условия (измерване на NOx на дизелови автомобили след загряване на двигателя), и налагането на държавите членки на методи, които все още не са разработени (измерване на броя на праховите частици и измерване на NOx на бензинови автомобили) или не се използват широко (измерване на емисиите чрез дистанционно наблюдение).

---

<sup>1</sup> Докладът за оценка на въздействието е приложен към другото предложение, ST 8259/25 ADD 5—7.

10. Някои делегации обаче подкрепиха предложението на Комисията относно дистанционното наблюдение, други подкрепиха нови изпитвания за емисии, ако се прилагат за по-ограничени групи превозни средства или само при крайпътна проверка. Поради това намирането на компромис относно новите методи за изпитване за емисиите и дистанционното наблюдение беше особено трудно.
11. Основните промени, въведени от председателството, са следните:

Директивата относно ПТП

- а) Обхват и минимална честота на проверките (членове 2 и 5 от изменяния акт):  
Компромисният текст запазва обхвата на проверките и минималната честота, както се прилагат понастоящем. Това означава, че предложеното преминаване към проверка всяка година вместо на всеки две години след 10 години и въвеждането на допълнителни проверки за микробуси не се възприемат и че се запазва настоящото изключение, което позволява при прилагането на алтернативни мерки мотоциклетите да се изключат от обхвата.
- б) Проверка в държава членка, различна от държавата членка на регистрацията (член 4, параграф 4, член 5, параграф 1, последна алинея, член 8, параграф 1а):  
Компромисният текст следва подхода на Комисията за временно удостоверение за техническа исправност в друга държава членка, но разширява обхвата, така че да включва леките търговски превозни средства. Компромисният текст засилва комуникацията между съответните държави членки и осигурява по-голяма гъвкавост по отношение на това кога в такъв случай да се извършват последващите редовни прегледи за проверка на техническата исправност в държавата членка на регистрацията.
- в) Показания на километропоказателя (член 4а): Председателството подкрепя задължението от предложението да се създадат национални бази данни за показанията на километропоказателите, като по този начин се осигури ефективен инструмент за борба с измамите, свързани с изминатите от превозното средство километри. В него се уточнява, че в обхвата следва да бъдат включени само леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства. Случаите на задължително записване на показанията на километропоказателя и включването им в базата данни биха били по-ограничени, отколкото предвиденото в предложението: Освен контролно-техническите пунктове, които вече трябва да регистрират данните от километропоказателя, сервизите, оторизирани от производителите на превозни средства, както и производителите по отношение на свързаните превозни средства, ще бъдат включени в системата за докладване. Включването на допълнителни случаи на записване на показанията на километропоказателите в базата данни ще бъде по преценка на държавата членка.

- г) Нови методи за изпитване за емисии (член 6, приложение I, елемент 8.2): Компромисният текст има за цел, от една страна, да направи периодичните прегледи за проверка на техническата изправност достатъчно чувствителни, за да откриват свързани с емисиите неизправности в съвременните превозни средства, които са много по-чисти, ако работят в съответствие с настройките на производителите, и следователно да допринесе значително за целите на политиката на ЕС за качеството на атмосферния въздух<sup>2</sup> и за прилагането на нови стандарти за емисиите от превозните средства<sup>3</sup>. За да се постигне това, в него се подкрепя по принцип предложението на Комисията за измерване в контролно-техническите пунктове на броя на праховите частици (PN) и на NOx. От друга страна, с оглед на оставащите пречки, а именно липсата на надеждни методи и мащабируемост на практика, компромисният текст намалява непосредствения натиск върху капацитета на контролно-техническите пунктове и намалява риска за надеждността на резултатите от проверките, като осигурява поэтапно развитие въз основа на актове за изпълнение с цел подробно определяне на методите и обхвата на проверките, последвано от конкретни срокове за транспониране.
- д) Електронно удостоверение за техническа изправност (член 8): Почти всички делегации подкрепиха предложението за преминаване към електронно удостоверение за техническа изправност, депозирано в европейските портфейли за цифрова самоличност, като лицето, представляващо превозното средство за проверка, продължава да може да поиска разпечатка. В компромисния текст се уточнява, че издаването на удостоверения в портфейлите започва четири години след влизането в сила на директивата. Компромисният текст вече не изисква копието на хартиен носител да бъде заверено; достатъчно е неговата автентичност да може да бъде проверена чрез QR код.
- е) Обмен на данни и докладване (членове 16, 20, 20а): Делегациите като цяло подкрепиха целта за подобряване на трансграничната оперативна съвместимост и обмена на данни в реално време между националните органи, а оттам и между контролно-техническите пунктове. Голям брой държави членки обаче не са съгласни, че този обмен следва да се основава единствено на системата MOVE-HUB, разработена от Комисията. По тези причини председателството включи нов параграф в член 16, който позволява на държавите членки да използват свои собствени приложения или приложения на трети страни, включително EUCARIS, за обмен на данни и за свързване с електронната система MOVE-HUB.

---

<sup>2</sup> Директива (ЕС) 2024/2881 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2024 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L, 2024/2881, 20.11.2024 г.).

<sup>3</sup> Актуално развитие: Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7) (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024 г.).

Компромисният текст подкрепя новото задължение за докладване (член 20а) с ограничен обхват; това докладване ще бъде подобно на докладването съгласно Директивата относно крайпътната проверка.

- ж) Електронни системи за безопасност<sup>4</sup>, данни на производителя (член 5, параграфи 6 и 7) и списък на другите елементи за проверка в приложение I, точка 3: В компромисния текст се навлиза в повече подробности относно потока от данни от производителите и управлението на данните, които ще се основават на актове за изпълнение. Що се отнася до 62-та елемента на електронната система за безопасност, които трябва да бъдат проверявани наново съгласно предложението на Комисията, компромисният текст отчасти ги групира в други съществуващи елементи, които трябва да бъдат проверявани, отчасти ги прави доброволни и отчасти ги заличава.
- По искане на делегациите се добавят два елемента за проверка: Първо, доброволна връзка между кампаниите за изземване на превозни средства и прегледите за проверка на техническата изправност с цел подобряване на резултатите от кампаниите за изземване, които имат силна връзка с безопасността и здравето (елемент 0.3); второ, проверка на алармените и пожарогасителните системи (елемент 9.13).

Директива относно крайпътната проверка

- а) Обхват (член 2 от изменения акт): Компромисният текст подкрепя разширяването на обхвата на системата за крайпътни проверки, така че да включва леките търговски превозни средства от категория N1. Компромисният текст се опитва да отговори на сериозните опасения на някои делегации, като, от една страна, позволява изключването им от обхвата, в случай че подлежат на редовни прегледи за проверка на техническата изправност след две години и след това ежегодно, и от друга страна, изменя целта за покритие на автомобилния парк в член 5.
- б) Дистанционно наблюдение (членове 4а и 21 от предложението, член 9а и член 18, параграф 3 от компромисния текст): Компромисният текст установява концепцията за дистанционно наблюдение като доброволна мярка, която подлежи на преразглеждане след натрупването на допълнителен опит на практика. За да се улесни трансграничното проследяване след откриването на превозно средство с високи емисии, Комисията може да приема актове за изпълнение за установяване на прагови стойности за такова трансгранично сътрудничество.

---

<sup>4</sup> Тази тема беше преименувана на „Усъвършенствани системи за подпомагане на водача и други системи, свързани с безопасността“.

- в) Процент на превозните средства, подлежащи на първоначална крайпътна проверка (член 5): Компромисният текст следва предложението за определяне на цели за проверки на автомобилния парк по държави членки вместо цел за целия Съюз и нова цел за проверки на леките търговски превозни средства от категория N1. Последната цел е фиксирана на 10% от общия брой на проверките на тежки търговски превозни средства, вместо на 2% от броя на регистрираните леки търговски превозни средства годишно, както бе предложено от Комисията.
- г) Проверка на обезопасяването на товара (член 10, параграф 1, буква в) и член 13): Компромисният текст отразява мнението на мнозинството от делегациите, че задължението за проверка може да се отнася само до първоначалната крайпътна техническа проверка, тъй като няма достатъчно ресурси за извършване на подробна проверка на обезопасяването на товара на всяко превозно средство, което е обект на проверка. Поради това подробната проверка ще продължи да се основава на преценката на проверяващия след задължителната визуална оценка на обезопасяването на товара.
- д) Обмен на данни и докладване (членове 18а и 20): В компромисния текст се предвижда обмен на данни в съответствие с предложението за Директива относно ПТП и докладване, близко до предложението на Комисията и настоящата практика.
- е) Съдържание и методи на подробната проверка (членове 10 и 11, приложение II): Когато възможните елементи на задълбочените крайпътни проверки съвпадат с тези, които се отнасят за ПТП, предложените от председателството промени са идентични с предложените за Директивата относно ПТП. Направени са обаче две изменения: Първо, в член 10, параграф 1 от компромисния текст се пояснява, че методът по подразбиране на първоначалната крайпътна проверка е визуална проверка, която може да бъде допълнена с използването на специално оборудване. Второ, що се отнася до измерването на емисиите на NOx от дизелови двигатели, в компромисния текст се предлага измерването по време на крайпътни проверки да бъде установено в рамките на тригодишния срок за транспониране, като се има предвид, че проблемът с привеждане към работна температура на превозното средство не е проблем, когато двигателят е загрял преди проверката. В съображение 15а се пояснява, че в случай че държавата членка използва контролно-технически пунктове за проверка на техническата изправност за подробната проверка, тази подробна проверка ще зависи от въвеждането на съответните методи за проверка в тези пунктове след приемането на актовете за изпълнение.

В съответствие с подхода към дистанционното наблюдение компромисният текст добави като алтернативен метод дистанционното наблюдение, което трябва да бъде потвърдено чрез използването на стандартния метод за проверка (елементи 8.1.1 и 8.2.2.2—8.2.3.3).

Транспониране (член 3 от изменяния акт):

12. Като се има предвид амбициозният и сложен характер на изискванията, въведени с предложените преразглеждания, много държави членки поискаха по-дълъг срок за транспониране, който в компромисния текст беше удължен на три години. Особено трудните елементи за транспониране бяха разгледани чрез специфични етапи на транспониране след приемането на актовете за изпълнение (вж. точка 11, буква г) по-горе за изпитванията за емисии, член 8 от Директивата относно ПТП за издаването на електронни удостоверения за техническа изправност).
13. На заседанието на работната група на 13 ноември 2025 г. делегациите като цяло подкрепиха компромисния текст<sup>5</sup> на председателството с оглед на постигането на общ подход, като някои делегации поискаха допълнителни разяснения или допълнителни промени. Комисията отчете техническата работа, предприета от председателството, но подчерта, че няколко елемента на реформата, които счита за най-важни, са били намалени по обхват или амбиция или заличени. Комисията запази позицията си и по отношение на избора на правомощия за делегирани актове и актове за изпълнение.
14. На заседанието си на 21 ноември Комитетът на постоянните представители одобри с широко мнозинство компромисния текст, представен в приложението и в допълнение 1<sup>6</sup> към настоящата бележка. Някои делегации повториха непреодолените си сериозни опасения по отношение на сложността и административната или техническата тежест.

#### **IV. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

15. Във връзка с посоченото по-горе Съветът (транспорт, телекомуникации и енергетика) се приканва да постигне съгласие по общ подход на заседанието си на 4 декември 2025 г.

---

<sup>5</sup> ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

<sup>6</sup> Идентично с текста в документ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, с изключение на някои езикови поправки.

Предложение за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и на Директива 2014/47/ЕС относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза**

(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, параграф 1 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 комитет<sup>7</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>8</sup>,

В съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

---

<sup>7</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>8</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

- (1) Разпоредбите относно прегледите за проверка на техническата изправност са част от законодателството на Съюза от десетилетия. Те обаче подлежат на постепенна хармонизация. Правото на Съюза в този смисъл беше преразгледано за последно през 2014 г. с „Пакета за техническата изправност“.<sup>9</sup> С цел подобряване на прилагането, чрез последващото преразглеждане на тези правила беше постепенно разширен обхватът на превозните средства, които подлежат на преглед, както и обхватът на хармонизираните правила, включително тези относно крайпътните проверки и документите за регистрация на превозни средства. В тях бяха уточнени и актуализирани необходимите методи за проверка, процедурите и свързаните с тях документи, с цел да бъде отразен технологичният напредък.
- (2) В Директива 2014/45/ЕС се определят минималното съдържание и честотата на проверките за всяка категория превозни средства, с изключение на мотоциклетите, по отношение на които държавите членки имат по-широка свобода на действие. В посочената директива се определят и минимални изисквания относно независимостта на контролно-техническите пунктове и обучението на проверяващите (техническите лица), оборудването за проверките и съдържанието на удостоверението за техническа изправност. Валидността на това удостоверение, както и на всяко друго доказателство за проверка, трябва да се признава от държавите членки за целите на свободното движение и пререгистрацията на превозните средства, които вече са регистрирани в друга държава членка.

---

<sup>9</sup> Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Директива 2014/47/ЕС 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, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) и Директива 2014/46/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за изменение на Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Директива 2014/47/ЕС допълва Директива 2014/45/ЕС с изискването държавите членки да извършват крайпътни проверки на тежки търговски превозни средства над 3,5 тона, както и на автобуси, камиони и техните ремаркета, с цел всяка година да се проверяват 5 % от автопарка на Съюза. Тези проверки включват първоначална крайпътна проверка и, ако проверяващият (техническото лице) прецени за необходимо, по-подробна крайпътна техническа проверка. Елементите, които се проверяват при подробните проверки, са същите като елементите, проверявани при периодичните прегледи за проверка на техническата изправност, като могат да включват и проверка на обезопасяването на товара. Когато по време на крайпътна проверка бъде открита значителна или опасна неизправност, държавата членка, в която е извършена проверката, е длъжна да уведоми държавата членка на регистрация, за да бъде изискан ремонт на превозното средство, което е било спряно от движение.
- (4) Поради бързия технологичен прогрес някои от настоящите правила за проверка на превозните средства са остарели и следва да бъдат изменени, за да бъдат адаптирани към по-новите технологии и превозни средства, включително електрическите превозни средства и хибридните електрически превозни средства. С рамката за извършване на проверка следва се осигури допълнителен принос за намаляване на емисиите от транспорта и за ускоряване и ползване на предимствата на цифровизацията в транспортния сектор. Тя следва също така да бъде по-добре адаптирана към развитието на технологията на превозните средства, състава на автопарка и методите за проверка.
- (5) Цифровият преход е един от приоритетите на Съюза. В контекста на актуализирането на настоящите правила за проверките на превозните средства е важно също така до голяма степен да се хармонизират, опростят и цифровизират административните процедури и да се премахнат оставащите пречки пред свободното движение. Тези пречки включват непризнаването на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност, извършвани в държави членки, различни от държавата членка на регистрация. Това може да възпрепятства свободното движение на хора в Съюза и правото им да се установят в държава членка, различна от тази, в която превозното средство е регистрирано в момента.
- (5a) Прегледите за проверка на техническата изправност през жизнения цикъл на дадено превозно средство следва да бъдат сравнително прости, бързи и евтини, като същевременно са ефективни за постигане на целите на директивите.

- (6) Някои от настоящите методи за изпитване за емисии са неподходящи за проверките на превозни средства със съвременни технологии за контрол на емисиите на замърсители на въздуха и ниски базови емисии. Съществуват възможности и за допълнително намаляване на емисиите на замърсители чрез по-подходящи изпитвания и проверки. Прилагането на най-добрите налични, пропорционални и подходящи методи за изпитване би помогнало на държавите членки да постигнат по-строги стандарти за качеството на въздуха, а именно допустимите норми за защита на човешкото здраве, определени в Директива (ЕС) 2024/2881 на Европейския парламент и на Съвета<sup>10</sup>, по-конкретно за фини прахови частици и азотни оксиди (NO<sub>x</sub>).
- (7) Броят на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата на Съюза продължава да бъде на неприемливо високо равнище, като през 2023 г. са загинали 20 400 души. Поради това са необходими допълнителни действия, за да бъдат постигнати целите за пътната безопасност, определени в политическата рамка на ЕС за пътната безопасност за периода 2021—2030 г.<sup>11</sup>
- (8) Прегледите за проверка на техническата изправност на мотоциклетите имат ясни ползи за пътната безопасност. Доказателство за това е и броят на държавите членки, които вече включват мотоциклетите в своите режими за проверка на техническата изправност. Държавите членки могат да изключат мотоциклетите с обем на двигателя над 125 cm<sup>3</sup> или с максимална продължителна номинална мощност или нетна мощност над 11 kW от задължителните периодични прегледи за проверка на техническата изправност, ако са въвели ефективни алтернативни мерки за пътна безопасност, като например крайпътни проверки.

---

<sup>10</sup> Директива (ЕС) 2024/2881 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2024 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (преработен текст) (ОВ L, 2024/2881, 20.11.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

<sup>11</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Според обратната информация, получена от държавите членки и представители на сектора, настоящите законови изисквания, целящи да се гарантира, че контролно-техническите пунктове имат достъп до техническите данни, необходими за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност, са неефективни. Поради това е необходимо да се уточни, като се вземат предвид изискванията за съобщаване в член 61 и приложение X към Регламент (ЕС) 2018/858, че на компетентните органи или на централизираните органи за данни, натоварени от органите на една или повече държави членки да управляват достъпа до тази информация, следва да се предоставя безвъзмездно и своевременно минимален набор от информация, което следва да гарантира, че контролно-техническите пунктове също разполагат с нужния достъп.
- (10) За превозните средства от категории M1 и N1 държавата членка на регистрация следва да признава временното удостоверение на ЕС за техническа изправност, издадено от друга държава членка за период до шест месеца, при условие че следващият периодичен преглед за проверка на техническата изправност се извършва в държавата членка на регистрация. Това означава, че превозното средство трябва да се върне в държавата членка на регистрация в рамките на срока на валидност на временното удостоверение на ЕС за техническа изправност, за да премине следващия периодичен преглед за проверка на техническата изправност. Това ще спомогне за улесняване на свободното движение на хора, като същевременно ще бъде спазено основното изискване превозните средства по принцип да се подлагат на преглед в държавата членка на регистрация. За да се осигури яснота относно състоянието на превозното средство, държавата членка, която извършва прегледа, съобщава неговия резултат в кратък срок чрез MOVE-HUB на държавата членка на регистрация.
- (11) По същата причина държавата членка на регистрация следва да може, по собствен избор, да признава удостоверенията за техническа изправност, издадени от друга държава членка. Ако го направи, тя следва да информира останалите държави членки и Комисията. Съответните удостоверения за техническа изправност следва да се считат от всички държави членки за еквивалентни на удостоверенията, издадени от държавата членка на регистрация.

- (12) С цел борба с измамите, свързани с пробег на употребявани превозни средства, записването на показанията на километропоказателя е включено в периодичните прегледи за проверка на техническата изправност. Манипулирането на километропоказателя може да окаже въздействие върху пътната безопасност, тъй като купувачите са подведени относно степента на износване и по този начин относно нуждата от поддръжка, а превозното средство вероятно е пропуснало необходимата поддръжка. Ефективността на мярката обаче е ограничена, тъй като първият преглед за проверка на техническата изправност на превозни средства от категория M1 или N1 се извършва едва четири години след първата регистрация в повечето държави членки и само веднъж на всеки две години след това в много от тях. Въз основа на допълнителния опит в няколко държави членки по отношение на различните категории превозни средства държавите членки следва най-малко да гарантират, че показанията на километропоказателя се записват винаги когато ремонтни предприятия, оторизирани от производителите на превозни средства, извършват поддръжка или ремонт на превозно средство от категория M1 или N1, както и че показанията се записват в национална база данни или регистър на превозните средства. Оторизираните ремонтни предприятия работят в рамките на дистрибуторската система на производителя. С цел допълнително повишаване на вписванията на данни в историята на километропоказателите на превозните средства държавите членки могат да предоставят достъп до записите в същата национална база данни или регистър на превозните средства на други доставчици на услуги, по-специално независими сервиси за ремонт или поддръжка, и могат да включват и други доставчици на надеждни показания на километропоказателите, като застрахователни дружества или дружества за отдаване на автомобили под наем. Държавите членки следва да предоставят тези показания на компетентните органи и на титуляря на свидетелството за регистрация и следва да предоставят на проверяващите историята на километропоказателите (данни и/или оценка).
- (12a) Освен това държавите членки следва да изискват от производителите или техните представители да предават показанията на километропоказателя на свързаните превозни средства на всеки три месеца. Тъй като държавите членки нямат пряк достъп до тези данни, те не носят отговорност за тяхното качество. За да могат потребителите да откриват измами с километропоказателя преди закупуването на превозно средство, държавите членки следва също така да ги информират, по-специално в контекста на продажбите на превозни средства, че титулярят на свидетелството за регистрация разполага с историята на километропоказателя. Държавите членки могат да решат да начисляват административна такса, когато предоставят историята на километропоказателя на притежателя на свидетелството за регистрация. За да се подобри достъпът до статистически данни относно използването на превозните средства, без да се повишава тежестта на докладване за националните администрации, държавите членки следва да предоставят показанията на километропоказателя на националните статистически институти и на Комисията (Евростат).

- (13) Въпреки че електрическите превозни средства, включително хибридните електрически превозни средства, се движат по пътищата от много години и броят им непрекъснато се увеличава, няма хармонизирани правила относно прегледите за проверка на техническата изправност на техните системи с високо напрежение, в резултат на което държавите членки са разработили различни протоколи за преглед. За да се гарантира безопасната експлоатация на такива превозни средства през целия им експлоатационен срок и да се избегнат противоречиви практики за проверка в държавите членки, съответните проверявани елементи следва да бъдат включени в минималните изисквания за съдържанието и препоръчителните методи за проверка.
- (13а) За да се гарантира правилната проверка на електрическите и хибридните превозни средства, включително на новите усъвършенствани електронни системи, е важно проверяващите да бъдат подходящо обучавани както по време на първоначалното, така и на опреснителното обучение. За да се улесни проверката на различните нови типове превозни средства и системи, държавите членки следва да имат възможност да оторизират проверяващите, които са се специализирали в проверката само на специфични типове превозни средства или в извършването само на определени типове проверки. Държавите членки, които желаят да се възползват от тази възможност, следва да гарантират, че в удостоверението, издадено на такива проверяващи, ясно се посочват ограниченията на проверяващия при извършването на прегледи за проверка на техническата изправност.

- (14) Понастоящем в съвременните превозни средства са включени много нови усъвършенствани електронни системи, които ги правят по-безопасни и подпомагат водача. Тези системи може да не са задължителни или да са задължителни за одобрение на типа, когато в Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета<sup>12</sup> се изисква да бъдат инсталирани различни усъвършенствани системи за подпомагане на водача, предназначени да се предотвратяват произшествия и да се намали броят на жертвите и тежките наранявания. Очакваните ползи обаче няма да бъдат постигнати, ако качеството на тези системи се влоши с течение на времето или те бъдат манипулирани. Поради това тези нови електронни системи следва да бъдат включени в периодичните прегледи за проверка на техническата изправност и крайпътните проверки, за да се гарантира, че осигуряват очакваните ползи за безопасността. За да се гарантира безопасната експлоатация на автоматизираните превозни средства и проверката на електронните системи за безопасност през целия им експлоатационен срок, в минималните изисквания относно съдържанието и препоръчителните методи за проверка, посочени в съответните приложения към директиви 2014/45/ЕС и 2014/47/ЕС, следва да бъдат включени съответните елементи, които ще бъдат проверявани.
- (15) Въпреки че приносят на автомобилния транспорт към вредните емисии на замърсители на въздуха, по-специално NO<sub>x</sub> и фини частици, е значителен, настоящите методи за изпитване за емисии на отработили газове не са адаптирани към по-новите превозни средства и технологии. Препоръка (ЕС) 2023/688 на Комисията<sup>13</sup> беше първата стъпка за хармонизиране на измерването на броя на частиците по време на прегледа за проверка на техническата изправност. В интерес на общественото здраве, опазването на околната среда и лоялната конкуренция съответните елементи, подлежащи на проверка при периодичните прегледи за проверка на техническата изправност и крайпътните проверки, посочени в приложенията към Директиви 2014/45/ЕС и 2014/47/ЕС, сега следва да включват измерване на броя на частиците и измерване на NO<sub>x</sub>.

---

<sup>12</sup> Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>13</sup> Препоръка (ЕС) 2023/688 на Комисията от 20 март 2023 г. относно измерването на броя на частиците при периодичните технически прегледи на превозни средства, оборудвани с двигатели със запалване чрез сгъстяване (ОВ L 90, 28.3.2023 г., стр. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15а) За измерването на NOx от превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване при периодичните прегледи за проверка на техническата изправност Комисията следва да определи чрез актове за изпълнение изискванията за привеждане към работна температура на превозните средства въз основа на проучвания, потвърждаващи пригодността на методите, и това кои EURO стандарти следва да бъдат включени в обхвата, преди тези превозни средства да могат да бъдат включени в обхвата на изпитванията за емисии. Измерването на NOx от превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване при крайпътни проверки може да стане по-лесно, тъй като превозните средства са избрани и за подгрени за проверката. В случай че се предвижда проследяване в контролно-технически пункт, извършващ преглед за проверка на техническата изправност, това проследяване зависи от прилагането на подходящи методи за изпитване за емисиите в съответствие с актовете за изпълнение.
- (15б) По отношение на измерването на броя на праховите частици (PN) за превозни средства с двигатели с принудително запалване, преди те да могат да бъдат включени в обхвата на изпитването за емисии, Комисията следва да определи методите за измерване чрез актове за изпълнение. Комисията може да определи чрез актове за изпълнение метода, граничните стойности и това кои EURO стандарти следва да бъдат подложени на измерване на NOx от двигатели с принудително запалване.
- (15в) Кампаниите за изземване на превозни средства в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858 относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета и с Регламент (ЕС) 2023/988 относно общата безопасност на продуктите зависят от последващите действия на собствениците на превозни средства или на титулярите на свидетелството за регистрация, за да произведат своето действие. Прегледите за проверка на техническата изправност биха могли да улеснят кампаниите за изземване на превозни средства, в случай че неизправността, довела до кампанията, представлява сериозен риск за безопасността или здравето на хората в превозното средство или на други участници в движението по пътищата, или за околната среда. Поради това следва да се установи връзка между кампаниите за изземване и прегледите за проверка на техническата изправност. Чрез тази връзка държавите членки следва да имат възможност да определят дали при дадена кампания за изземване трябва да се извършват прегледи за проверка на техническата изправност и да класифицират неизправността, която е причинила кампанията за изземване, като значителна или опасна неизправност. Класификацията на неизправността може да повлияе на резултата от прегледа за проверка на техническата изправност и може да доведе до това да се счита, че превозното средство не е преминало успешно прегледа, докато неизправността не бъде отстранена и отстраняването ѝ не бъде проверено при последващ преглед за проверка на техническата изправност.

- (15г) Установяването на връзка между кампаниите за изземване и прегледите за проверка на техническата изправност зависи от наличието на надежден и актуален поток от информация от производителите към компетентните органи и след това към контролно-техническите пунктове. Тази връзка не засяга правилата, гарантиращи, че собственикът на превозното средство или титулярят на свидетелството за регистрация е бил надлежно информиран за кампанията за изземване и е получил възможност да представи превозното средство за проверка и ремонт, и не променя, нито прехвърля на публичните органи отговорностите на производителите и другите икономически оператори във веригата на доставки за предприемане на подходящи коригиращи мерки, включително изземване на превозни средства, когато превозно средство, система, компонент или отделен технически възел представлява сериозен риск за безопасността или здравето на хората в превозното средство или на други участници в движението по пътищата, или за околната среда.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) В допълнение към периодичните прегледи за проверка на техническата изправност по график превозните средства следва да подлежат и на преглед за проверка на техническата изправност, ако системите и компонентите за безопасност или опазване на околната среда на превозното средство са били съществено поправени или изменени. Това включва случаи, при които има промяна в категорията на превозното средство или равнищата на емисиите, например след монтиране на филтър за частици или когато превозното средство е преоборудвано, за да се задвижва с алтернативно гориво или след промяна на системата за управление. Това не възпрепятства, нито ограничава националното регулиране на одобряването на изменени или поправени превозни средства, регистрирани в съответната държава членка.
- (19) За да се улесни цифровият преход и да се намалят разходите на контролно-техническите пунктове, удостоверенията за техническа изправност следва да се издават в стандартизиран електронен формат. При поискване на лицето, представило превозното средство за проверка, следва да се издаде и разпечатка на удостоверението за техническа изправност. Държавите членки следва да приемат и двата формата, когато собствеността на превозното средство се променя или когато превозното средство се пререгистрира в друга държава членка. Това се отнася и за доклада от по-подробната крайпътна проверка.

- (20) Следва да се гарантира, че обработването на лични данни за целите на прилагането на настоящата директива е в съответствие с рамката на Съюза за защита на данните, и по-специално с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета<sup>14</sup>. В съответствие с принципа за защита на данните по подразбиране за проверка на удостоверенията за техническа изправност следва да се използват техники за проверка, при които не се изисква предаване на лични данни в индивидуалните удостоверения.
- (21) За да се осигури адекватно проследяване на неизправностите, когато превозно средство не премине периодичен преглед за проверка на техническата изправност поради една или повече значителни или опасни неизправности в държава членка, различна от държавата членка на регистрацията, резултатът от прегледа и срокът за следващия преглед следва да бъдат съобщени на държавата членка на регистрацията и записани в регистъра на превозните средства. Срокът за следващия преглед следва да бъде след не повече от два месеца и прегледът следва да се проведе в която и да е от държавите членки. Освен това, когато превозно средство не премине успешно периодичния преглед за проверка на техническата изправност поради една или повече опасни неизправности, с цел да се избегнат непосредствени рискове за пътната безопасност или околната среда, държавата членка или компетентният орган следва да могат да решат, че въпросното превозно средство не трябва да се използва по пътища, отворени за обществено ползване, и да поискат от държавата членка на регистрацията да отнеме разрешението на превозното средство за използване за движение по пътищата, докато неизправностите не бъдат отстранени и отстраняването им не бъде проверено при последващ преглед за проверка на техническата изправност. Временното отнемане на регистрацията следва да бъде вписано в регистъра на превозните средства на държавата членка на регистрацията.
- (22) Манипулирането или подправянето на системата за контрол на емисиите на превозното средство, системата за високо напрежение, включително системата за управление на акумулаторната батерия, шумозаглушителя или системите, свързани с безопасността, може да причини значителни или опасни неизправности и следва да се наказва с ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни санкции. Манипулирането или подправянето включва, наред с другото, умишлено дезактивиране, изменение или регулиране на системите и компонентите на превозното средство с цел промяна на първоначално определената от производителя функция, за да се заобиколят правилата или техническите изисквания.

---

<sup>14</sup> Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Настоящите изисквания в директиви 2014/45/ЕС и 2014/47/ЕС, задължаващи държавите членки да си сътрудничат при прилагането на тези директиви, не им позволяват да проверяват правното и техническото състояние на превозните средства в трансгранични ситуации. За да се осигури по-голяма ефективност, включително в такива ситуации, държавите членки следва да си съдействат за по-систематичното прилагане на директивите. Поради това е необходимо да се установят правила за обмен на информация и данни за превозните средства, за да могат държавите членки да правят справки в регистрите на превозните средства и базите данни за техническа изправност на други държави членки, включително относно съдържанието на удостоверенията за техническа изправност и протоколите от крайпътните технически проверки. Този обмен следва да обхваща и сертификата за съответствие, издаден съгласно Регламент (ЕС) 2018/858. Държавите членки могат да гарантират достъп до данни в съответствие с правилата за обмена на данни, установени в посочения регламент.
- (24) За обмена на информация относно превозните средства, регистрирани в Съюза, Комисията разработи платформата MOVE-HUB за обмен на съобщения, която трябва да свърже националните електронни регистри<sup>15</sup> на държавите членки. Понастоящем платформата осъществява взаимното свързване на регистрите на предприятията за автомобилни превози (ERRU), регистрите на свидетелствата за управление на моторни превозни средства (RESPER), регистрите на обучението на професионалните водачи (ProDriveNet), регистрите на тахографските карти на водачите (TACHOnet) и системата за съобщаване на нарушения при крайпътни проверки на превозни средства (RSI)<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/480 на Комисията от 1 април 2016 г. за установяване на общи правила относно взаимното свързване на националните електронни регистри на пътнотранспортни предприятия и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1213/2010 (ОВ L 87, 2.4.2016 г., стр. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/480/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj)).

<sup>16</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2205 на Комисията от 29 ноември 2017 г. за определяне на подробни правила относно процедурите за уведомяване за търговски превозни средства със значителни или опасни неизправности, установени при крайпътна техническа проверка (ОВ L 314, 30.11.2017 г., стр. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).

- (25) Функциите на MOVE-HUB следва да бъдат разширени, за да може да се осъществява необходимият обмен на информация и данни за превозните средства за целите на директиви 2014/45/ЕС и 2014/47/ЕС. Поради това държавите членки следва да свържат своите електронни системи, съдържащи информация за удостоверенията за техническа изправност, временните удостоверения на ЕС за техническа изправност и историята на километропоказателите, с MOVE-HUB за целите на обмена на съобщения. Държавите членки могат да продължат да използват свои собствени приложения или приложения на трети страни, включително Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (EUCARIS), за да се свържат с електронната система MOVE-HUB. Обменът на информация и данни чрез MOVE-HUB следва да започне да функционира в срок от две години след приемането на съответните актове за изпълнение съгласно член 16 от Директива 2014/45/ЕС и член 18а от Директива 2014/47/ЕС.
- (26) Кризи, причинени от сериозни събития, настъпили в или извън Съюза, могат значително да нарушат функционирането на неговата система за проверка на техническата изправност. По време на криза държавите членки следва да могат да удължават валидността на удостоверенията на ЕС за техническа изправност, както и на временните удостоверения за техническа изправност. След одобрение от Комисията държавите членки следва да могат да удължават с шест месеца срока на административната валидност на удостоверенията на ЕС за техническа изправност и временните удостоверения за техническа изправност, чийто срок изтича. Ако кризата продължава, следва да е възможно допълнително удължаване на срока на валидност.
- (27) Леките търговски превозни средства от категория N1 се използват по-интензивно от частните автомобили, често в гъсто населени райони. Предвид увеличения брой леки търговски превозни средства от категория N1 по пътищата на Съюза, за да се насърчат еднаквите условия на конкуренция за ползвателите за търговски операции в целия Съюз и за да се подобрят допълнително безопасността им и екологичните им характеристики, леките търговски превозни средства от категория N1 също следва да подлежат на крайпътни проверки.

- (28) Скринингът на емисиите на отработили газове на голям брой превозни средства чрез оборудване за дистанционно наблюдение при крайпътни проверки е ефективна мярка за откриване на превозни средства с високи емисии. Опитът в някои държави членки показва, че процентът на откриване се увеличава значително в сравнение с методите за задължителна проверка. Оборудването за дистанционно наблюдение може да се използва систематично за проверка на голям процент от автомобилния парк при реални пътни условия. Емисиите от превозните средства са динамични, като пиковете на емисии се наблюдават по-често при специфични условия, например по време на пускане при студен двигател. Единично стационарно измерване чрез дистанционно наблюдение може успешно да укаже превозно средство с високи емисии, което е дефектно или манипулирано. В зависимост от големината на измереното превишаване може да са необходими множество стационарни измервания чрез дистанционно наблюдение, за да се потвърди, че превозното средство е с високи емисии. Тъй като в резултат на такива дефекти и изменения се генерират прекомерни емисии, които представляват риск за човешкото здраве и околната среда, те следва да бъдат отстранени и всяко манипулиране следва да бъде санкционирано.
- (28а) Дистанционното наблюдение не може да замести крайпътната проверка, но може да се използва за подбор на превозни средства за допълнителна крайпътна проверка. Проверката на измерванията чрез дистанционно наблюдение може да се извърши при крайпътна проверка непосредствено след измерване чрез дистанционно наблюдение или в контролно-технически пункт за проверка на техническата исправност. Като се има предвид, че дистанционното наблюдение открива превозни средства с високи емисии, независимо от държавата членка на регистрацията им, държавата членка, която е открила превозното средство, и държавата членка на регистрацията следва да си сътрудничат, за да гарантират подходящо проследяване въз основа на хармонизирани стойности за превозните средства с високи емисии.

- (28б) Проверката на пътя или в пункт за технически проверки следва да се извършва по методите за проверка, посочени съответно в елементи 8.1 и 8.2 от приложение II към Директива 2014/47/ЕС и от приложение I към Директива 2014/45/ЕС. Това означава например, че когато се предполага, че дизелов автомобил или дизелово леко търговско превозно средство от категория N1, оборудвано с двигател Евро 5b, или по-ново, или тежко търговско превозно средство или автобус (Евро VI) отделя фини частици над законоустановените гранични стойности към момента на одобрението му, емисиите му следва да бъдат проверени чрез измерване на броя на праховите частици в съответствие с елемент 8.2.3.1 от съответното приложение. За дизелови превозни средства без филтър за частици емисиите ще се проверяват чрез измерване на димността. Проверката на емисиите на NOx от дизелови превозни средства следва новия метод на измерване в съответствие с елемент 8.2.3.3 от съответното приложение. Държавите членки следва да определят метода за изпитване за емисии на отработили газове за превозните средства от категория L. Шумовите емисии следва да се проверяват с помощта на шумомер.
- (29) [...]
- (30) В Директива 2014/47/ЕС се определя минимален процент на тежките търговски превозни средства, които трябва да бъдат подложени на крайпътни проверки всяка година в Съюза, но не се определя цел на равнище държава членка, в резултат на което е трудно да се гарантира, че е постигнат този минимален процент. За да се гарантира, че крайпътните проверки на търговски превозни средства допринасят за подобряване на пътната безопасност и за намаляване на замърсяването на въздуха в целия Съюз, всяка държава членка следва да извършва общ брой първоначални крайпътни технически проверки всяка година, който съответства на поне 5 % от общия брой на тежките търговски превозни средства. Освен това държавите членки следва да извършват първоначални крайпътни технически проверки на леки търговски превозни средства от категория N1, съответстващи на поне 10% от общия брой първоначални крайпътни технически проверки на тежки търговски превозни средства.
- (31) За да насърчат цифровата трансформация и да намалят разходите в транспортния сектор, държавите членки следва да изискват от своите компетентни органи да приемат електронни доказателства за крайпътните проверки.

- (32) Обезопасяването на товара е от решаващо значение за пътната безопасност. Визуалната оценка на обезопасяването на товара следва да бъде задължителна част от първоначалните крайпътни проверки във всички държави членки. Въз основа на резултата от първоначалната крайпътна проверка може да се извърши по-подробна проверка на обезопасяването на товара.
- (33) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на:
- а) набора от техническа информация и данни, необходими за прегледа за проверка на техническата изправност, които трябва да бъдат предоставени на компетентните органи,
  - б) характеристиките, осигуряващи оперативна съвместимост, и мерките за сигурност, приложими към QR кодовете, въведени в удостоверенията за техническа изправност,
  - в) необходимите характеристики и изисквания за формата и съдържанието на информацията и данните, които трябва да се обменят,
  - г) формата, в който трябва да се предават данните от периодичните прегледи за проверка и крайпътните проверки,
  - д) изискванията за привеждане към работна температура на превозните средства и посочване на това кои EURO стандарти следва да бъдат подложени в контролно-техническите пунктове на измерване на азотните оксиди (NO<sub>x</sub>) при двигатели със запалване чрез сгъстяване,
  - е) методите и граничните стойности за измерване на броя на праховите частици (PN) и за измерване на азотните оксиди (NO<sub>x</sub>) при двигатели с принудително запалване, и
  - ж) общите гранични стойности за емисиите на отработили газове или шум или за двете, които следва да се използват за откриване чрез дистанционно наблюдение на превозни средства с високи емисии, когато това откриване следва да доведе до трансгранично проследяване. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>17</sup>.
- (34) [...]

---

<sup>17</sup> 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 Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Целите на настоящата директива, а именно подобряване на пътната безопасност, улесняване на свободното движение на хора и намаляване на емисиите на замърсители, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен чрез самостоятелни действия на държавите членки, тъй като националните правила относно тези проверки на превозните средства биха довели до различаващи се изисквания. Тези цели се постигат следователно по-добре на равнището на Съюза чрез определяне на минимални общи изисквания и хармонизирани правила относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност и крайпътните технически проверки на превозните средства, които се движат на територията на Съюза. Следователно Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, заложен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (36) При прилагането на Директива 2014/45/ЕС държавите членки следва редовно да докладват на Комисията ключови данни за общия брой на проверените превозни средства по категории, проверените райони и неотговарящите на проверките елементи. По отношение на крайпътните проверки се изисква по-рядко докладване.
- (37) За да се сведе до минимум административната тежест, като същевременно се гарантира, че докладваната информация е полезна, държавите членки следва да докладват за прилагането на директиви 2014/45/ЕС и 2014/47/ЕС на всеки три години.
- (38) Системата за техническата изправност оказва пряко въздействие върху пътната безопасност, шума и емисиите и поради това следва да бъде периодично преразглеждана. Въз основа на данните, предоставени от органите на държавите членки, Комисията следва да докладва на Европейския парламент и на Съвета относно ефективността на разпоредбите на Директива 2014/45/ЕС, включително разпоредбите относно обхвата, честотата на проверките и признаването на временните удостоверения на ЕС за техническа изправност, и на Директива 2014/47/ЕС. Специално внимание следва да се обърне на опита, придобит при дистанционното наблюдение, с оглед на неговото общо включване в системата за техническа изправност, когато е целесъобразно.

- (39) В съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните, който представи становище на [ДД/ММ/ГГГГ] г.
- (40) Съгласно Съвместната политическа декларация на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи от 28 септември 2011 г.<sup>18</sup> държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано.
- (41) Поради това директиви 2014/45/ЕС и 2014/47/ЕС следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

---

<sup>18</sup> ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

## Член 1

### Изменения на Директива 2014/45/ЕС

Директива 2014/45/ЕС се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 шестото тире се заменя със следното:

„– дву- или триколесни превозни средства от категории L3e, L4e, L5e и L7e с работен обем на двигателя над 125 cm<sup>3</sup> или с максимална продължителна номинална мощност или нетна мощност над 11 kW;

– колесни трактори от категории T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b и T4.3b, които се използват главно по обществени пътища за целите на търговски автомобилен превоз на товари.“;

б) в параграф 2 седмото тире се заменя със следното: „

– превозни средства от категории L3e, L4e, L5e и L7e с работен обем на двигателя над 125 cm<sup>3</sup> или с максимална продължителна номинална мощност или нетна мощност над 11 kW, когато държавата членка е въвела ефективни алтернативни мерки за пътна безопасност за дву- или триколесните превозни средства, вземайки предвид по-специално съответните статистически данни за пътната безопасност за последните пет години. Държавите членки уведомяват Комисията за тези освобождавания.“;

2) Член 3 се изменя, както следва:

а) точка 1 се заменя със следното:

„1) „превозно средство“ означава всяко нерелсово моторно превозно средство или неговото ремарке, с изключение на тролейбуси, т.е. превозни средства, които са свързани към електрически проводник;“

б) вмъква се следната точка ба:

„ба) „свързано превозно средство“ означава всяко превозно средство, произведено с безжична връзка, което може да предава показанията на километропоказателя;“;

в) точка 10 се заменя със следното:

„10) „одобряване“ означава процедура, при която държава членка удостоверява, че дадено превозно средство отговаря на съответните административни разпоредби и технически изисквания, посочени в регламенти (ЕС) № 167/2013, (ЕС) № 168/2013 и (ЕС) 2018/858;“;

г) точка 12 се заменя със следното:

„12) „удостоверение за техническа изправност“ означава доклад от прегледа за проверка на техническата изправност в цифров формат или разпечатка от него, който може да бъде проверен в съответствие с член 8, параграф 2 и се издава от компетентния орган или от контролно-технически пункт;“;

д) вмъква се следната точка 12а:

„12а) „временно удостоверение на ЕС за техническа изправност“ означава удостоверение за техническа изправност, издадено в съответствие с член 8 от компетентния орган или от контролно-технически пункт, установен в държава членка, различна от държавата членка на регистрацията на превозното средство;“;

3) Член 4 се заменя със следното:

*„Член 4*

#### Отговорности

1. Всяка държава членка гарантира, че превозните средства, регистрирани на нейна територия, се подлагат на периодични проверки в съответствие с настоящата директива.
2. Без да се засягат параграф 4 прегледите за проверка на техническата изправност се извършват от държавата членка на регистрацията на превозното средство или от публичен орган, на който държавата членка е възложила тази задача, или от органи или образувания, които са определени и контролирани от държавата членка, включително оторизирани публични органи или частни образувания.

3. Държавите членки могат да признаят удостоверение за техническа изправност, издадено от държава членка, различна от държавата членка на регистрацията на превозното средство. В такива случаи това удостоверение за техническа изправност се счита за еквивалентно на удостоверението за техническа изправност, издадено от държавата членка на регистрацията. Държавите членки, които решат да признаят удостоверение за техническа изправност, издадено от друга държава членка, информират за това съответно Комисията и останалите държави членки.
4. В случай на превозни средства от категории M1 и N1 прегледите за проверка на техническата изправност могат, в съответствие с член 8, да се извършват и в държава членка, различна от държавата членка на регистрацията на превозното средство. Държавата членка на регистрацията признава валидността на временно удостоверение на ЕС за техническа изправност, издадено в тази друга държава членка.
5. Производителите на превозни средства предоставят безплатно и своевременно техническата информация във формат, определен с актовете за изпълнение, посочени в параграф 6, на съответните компетентни органи, по недискриминационен начин и в машинночетим формат. Тези компетентни органи могат да решат да възложат на централизираните органи за данни да организират потока от данни от производителите и да управляват достъпа до техническата информация. Компетентните органи или определените централизирани органи за данни предоставят тази техническа информация на контролно-техническите пунктове.
6. Комисията приема актове за изпълнение, за да определи набора от техническа информация, която да се използва за прегледа за проверка на техническата изправност на подлежащите на проверка елементи, относно използването на препоръчителните методи за проверка и за да установи подробни правила относно формата на данните и процедурите за достъп до съответната техническа информация, като гарантира, че информацията позволява ясно идентифициране на превозното средство и произтичащия от това списък на фабрично монтираното допълнително оборудване. Такава техническа информация може да включва по-специално инструкции и данни относно използването на електронния интерфейс на превозното средство, диагностичните кодове за повреда, идентифициране на цялостността и правилната версия на софтуера и описания и илюстрации на индикатори за предупреждение или сигнални устройства.

В тези актове за изпълнение се вземат предвид условията и мерките за достъп до информация от бордовата диагностика (БД), установени в съответствие с приложение X, допълнение 4 към Регламент (ЕС) 2018/858; предоставянето на техническата информация, определена от Комисията в съответствие с алинея 1, обаче е безплатно.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 19, параграф 2.

7. Държавите членки гарантират, че отговорностите за поддържане на превозното средство в безопасно и технически изправно състояние се определят в националното право.“;
- 4) Вмъква се следният член 4а:

*„Член 4а*

Записване на показанията на километропоказателя

1. Всяка държава членка гарантира, че показанията на километропоказателя се записват в национална база данни или регистър на превозните средства във връзка с периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> и когато ремонтни предприятия, оторизирани от производителите на превозни средства, извършват дейности по ремонт или поддръжка на такова превозно средство. Държавите членки също така изискват от производителите или техните представители да предават показанията на километропоказателя на свързаните превозни средства, които са произвели, на всеки три месеца, считано от датата на първата регистрация на превозното средство. Тези показания на километропоказателя се записват в тази национална база данни или национален регистър на превозните средства.
2. Държавите членки могат също да изискват от други доставчици на услуги, като например тези, които извършват дейности по ремонт или поддръжка на такова превозно средство, да записват показанията на километропоказателя в базата данни или в националния регистър на превозните средства, посочени в параграф 1.

3. Държавите членки предоставят историята на километропоказателя на регистрираните от тях превозни средства на проверяващите, на титуляря на свидетелството за регистрация и на компетентните органи в държавите членки, отговорни за прегледа за проверка на техническата изправност, за пререгистрацията на превозните средства, за одобряването на превозните средства и за регистъра или базата данни, посочени в параграф 1. Държавите членки могат да решат да предоставят на проверяващите само оценка на наличната история на километропоказателя.
4. Държавите членки предприемат подходящи мерки, за да информират потенциалните купувачи на употребявани превозни средства за достъпа на титуляря на свидетелството за регистрация до историята на километропоказателя на превозното средство, посочена в параграф 3.
5. Държавите членки предоставят също така данните от километропоказателя, съхранявани в националните бази данни или националните регистри на превозните средства, посочени в параграф 1, на националните статистически институти и на Комисията (Евростат) в съответствие с членове 17а и 17б от Регламент (ЕО) № 223/2009\*.
6. В случай на манипулиране или подправяне на километропоказатели с цел намаляване или невярно представяне на записаното разстояние на превозно средство, такова подправяне или манипулиране се наказва с ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни санкции.

\* Регламент (ЕО) № 223/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно европейската статистика и за отмяна на Регламент (ЕО, Евратом) № 1101/2008 за предоставянето на поверителна статистическа информация на Статистическата служба на Европейските общности, на Регламент (ЕО) № 322/97 на Съвета относно статистиката на Общността и на Решение 89/382/ЕИО, Евратом на Съвета за създаване на Статистически програмни комитет на Европейските общности (ОВ L 87, 31.3.2009 г., стр. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).“;

5) Член 5 се заменя със следното:

*„Член 5*

*Дата и честота на проверките*

1. Превозните средства подлежат на преглед за проверка на техническата изправност най-малко на следните интервали, без да се засяга срокът на гъвкавост, прилаган в държавите членки съгласно параграф 4:
  - а) превозни средства от категории M1 и N1: четири години след датата на първоначална регистрация на превозното средство и след това на всеки две години;
  - б) превозни средства от категория M<sub>1</sub>, използвани като таксите или линейки, превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>: една година след датата на първоначална регистрация на превозното средство и след това всяка година;
  - в) колесни трактори от категории T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b и T4.3b, които се използват главно по обществени пътища за целите на търговския автомобилен превоз на товари: четири години след датата на първоначална регистрация на превозното средство и след това на всеки две години.

За целите на първа алинея, буква а), при прегледите за проверка на техническата изправност, посочени в член 4, параграф 4, държавите членки планират следващия преглед за проверка на техническата изправност по такъв начин, че да се спазва срокът на валидност на временното удостоверение за техническа изправност.

2. Държавите членки определят подходящи интервали, в рамките на които превозните средства от категории L3e, L4e, L5e и L7e с работен обем на двигателя над 125 cm<sup>3</sup> или с максимална продължителна номинална мощност или нетна мощност над 11 kW подлежат на преглед за проверка на техническата изправност.
3. Независимо от датата на последния преглед за проверка на техническата изправност на превозното средство превозните средства се подлагат на преглед за проверка на техническата изправност, когато системите и компонентите за безопасност и опазване на околната среда на превозното средство са били значително поправени или изменени.

4. Държавите членки или компетентните органи могат да определят разумен срок, в който да се извършва прегледът за проверка на техническата изправност, без да се надхвърлят интервалите, определени в параграф 1.“;

б) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. За превозните средства категориите, на които попадат в обхвата на настоящата директива, с изключение на категории L3e, L4e, L5e и L7e, държавите членки гарантират, че прегледите за проверка на техническата изправност обхващат най-малко областите, посочени в приложение I, точка 2.“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. За всяка област посочена в параграф 1, компетентните органи на държавата членка или контролно-техническите пунктове извършват преглед за проверка на техническата изправност, който обхваща най-малко елементите, посочени в приложение I, точка 3, с използване на приложимия за проверката на тези елементи препоръчителен метод или одобрен от компетентния орган еквивалентен метод, както е посочено в приложение I, точка 3. Прегледът може да включва и отделна проверка дали съответните части и компоненти на превозното средство отговарят на задължителните характеристики, свързани с безопасността и опазването на околната среда, които са били в сила в момента на одобрението или, ако е приложимо, в момента на преоборудването.

Проверките се извършват, като се използват наличните понастоящем техники и оборудване и без да се използват инструменти за разглобяване или сваляне на каквато и да е част от превозното средство.

До [ДА СЕ ВМЪКНЕ: 24 месеца след влизането в сила на настоящата директива за изменение], Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят:

а) методите за привеждане към работна температура на превозното средство за измерване на емисиите на азотни оксиди (NO<sub>x</sub>) от двигатели със запалване чрез сгъстяване и за определяне на свързаните с тези методи екологични категории EURO,

б) методите и граничните стойности за измерване на броя на праховите частици (PN) в емисиите от двигатели с принудително запалване,

посочени в точка 3, елемент 8.2 от приложение I. Процедурите за проверка започват да действат в контролно-техническите пунктове в срок от четири години след приемането на актовете за изпълнение.

Комисията може да приема актове за изпълнение за определяне на посочените в елемент 8.2 на точка 3 от приложение I методи и гранични стойности и на свързаните с тези методи екологични категории EURO за измерване на NOx от двигатели с принудително запалване. Процедурите за проверка започват да действат в контролно-техническите пунктове в срок от четири години след приемането на актовете за изпълнение.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 19, параграф 2.“;

в) параграф 3 се заменя със следното:

„3. За превозните средства от категории L3e, L4e, L5e и L7e с работен обем на двигателя над 125 cm<sup>3</sup> или с максимална продължителна номинална мощност или нетна мощност над 11 kW държавите членки определят областите, елементите и подходящите методи за извършване на проверки.“;

г) добавя се следният параграф:

„4. За целите на издаването на временно удостоверение на ЕС за техническа изправност съгласно член 4, параграф 4, когато превозното средство е произведено за движение от другата страна на пътя, то не подлежи на проверки на елементите в приложение I, тъй като превозното средство не е произведено, за да отговаря на изискванията в държавата членка, която извършва прегледа.“;

7) Член 8 се заменя със следното:

*„Член 8*

Удостоверение за техническа изправност и временно удостоверение на ЕС за  
техническа изправност

1. Държавите членки гарантират, че контролно-техническите пунктове, или ако е приложимо, компетентните органи, които са извършили прегледа за проверка на техническата изправност на превозното средство, издават удостоверение за техническа изправност, или в случаите, посочени в член 4, параграф 4, временно удостоверение на ЕС за техническа изправност за това превозно средство, където се посочват поне стандартизираните елементи на съответните хармонизирани кодове на Съюза, посочени в приложение II.

Считано от [влизането в сила + 4 години + 1 ден] държавите членки гарантират, че удостоверенията за техническа изправност и временните удостоверения на ЕС за техническа изправност се издават като електронни удостоверения за атрибути към европейските портфейли за цифрова самоличност в съответствие с Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета\*\*.

Държавите членки гарантират, че удостоверенията за техническа изправност и временните удостоверения на ЕС за техническа изправност съдържат информацията, необходима за удостоверяване на тяхната автентичност и за тяхната проверка.

Държавите членки информират Комисията за доверени издатели на удостоверения за техническа изправност и временни удостоверения на ЕС за техническа изправност, които редовно актуализират. Комисията изготвя списък на тези издатели и го прави достъпен за обществеността чрез защитен канал и в електронно подписан или подпечатан формат, подходящ за автоматизирано обработване.

- 1а. Временното удостоверение на ЕС за техническа изправност е валидно шест месеца. Компетентният орган съобщава резултата от прегледа на държавата членка на регистрацията без неоправдано забавяне и най-късно в срок от пет календарни дни.

Ако държавата членка на регистрацията не признава удостоверения за техническа изправност, издадени от съответната държава членка в съответствие с член 4, параграф 3, следващият преглед за проверка на техническата изправност се извършва в държавата членка на регистрацията на превозното средство; временното удостоверение на ЕС за техническа изправност съдържа информация в този смисъл.

2. Държавите членки изискват от контролно-техническите пунктове, или когато е приложимо, от компетентните органи, да предоставят, при поискване, на лицето, представящо превозното средство за преглед, разпечатка на удостоверението за техническа изправност или временното удостоверение на ЕС за техническа изправност. Тези разпечатки са лесни за ползване и съдържат оперативно съвместим QR код, който позволява да бъде проверена тяхната автентичност, валидност и цялостност. До една година след приемането на актовете за изпълнение, посочени в параграф 8, QR кодът трябва да е приведен в съответствие с техническите спецификации, определени в тях. Информацията, съдържаща се в удостоверението, се представя и в четима от човека форма и поне на официалния език или езици на издаващата държава членка.

3. Независимо от член 5, в случай на пререгистрация на превозно средство, вече регистрирано в друга държава членка, всяка държава членка признава удостоверението за техническа изправност, издадено от другата държава членка, независимо дали в електронен формат или на хартиен носител, все едно самата тя го е издала, при условие че удостоверението за техническа изправност все още е валидно от гледна точка на честотата на интервалите, установени за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност от държавата членка на пререгистрация.
- 3а. Държавите членки уведомяват Комисията и останалите държави членки без ненужно забавяне за всеки нов образец на удостоверението за техническа изправност и на временното удостоверение на ЕС за техническа изправност, и за описанието на набора от данни, издадени към удостоверенията за техническа изправност като електронни удостоверения за атрибути. Комисията публикува тези образци и описания на наборите от данни.
4. В допълнение към разпоредбите на параграф 3 държавите членки признават валидността на удостоверението за техническа изправност, независимо дали то е в цифров формат или на хартиен носител, когато има промяна в собствеността на превозно средство с валидно доказателство за преминат периодичен преглед за проверка на техническата изправност.
5. Контролно-техническите пунктове съобщават по електронен път на компетентния орган на съответната държава членка информацията, съдържаща се в удостоверенията за техническа изправност или временните удостоверения на ЕС за техническа изправност, които издават. Това съобщаване се извършва без ненужно забавяне след издаването на всяко удостоверение за техническа изправност или временно удостоверение на ЕС за техническа изправност. Държавите членки определят срока, в който компетентният орган съхранява тази информация. Минималната продължителност на този срок е 36 месеца, без да се засягат националните системи за данъчно облагане на държавите членки.
6. Държавите членки могат да решат, че информацията, включена в предишно удостоверение за техническа изправност или временно удостоверение на ЕС за техническа изправност, се предоставя на проверяващите.
7. Държавите членки гарантират, че резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност се съобщават или предоставят по електронен път по възможно най-бърз начин на органа, отговорен за регистрацията на превозното средство. Това уведомление съдържа информацията, включена в удостоверението за техническа изправност.

8. До [дата на влизане в сила + 2 години] Комисията приема актове за изпълнение, в които определя техническите спецификации и правилата относно следното:
- а) сигурност на издаване и проверка на удостоверенията, посочени в параграфи 1 и 2;
  - б) гарантиране на защитата и сигурността на личните данни;
  - в) определяне на общата структура на данните на удостоверенията за техническа изправност и временните удостоверения на ЕС за техническа изправност;
  - г) издаване и проверка на валиден, сигурен и оперативно съвместим QR код;
  - д) уведомяване на доверените издатели за удостоверенията за техническа изправност и временните удостоверения на ЕС за техническа изправност.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 19, параграф 2.

---

\*\* Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар и за отмяна на Директива 1999/93/ЕО (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).“;

8) Член 9 се заменя със следното:

*„Член 9*

Последващи действия при неизправности

1. В случай само на незначителни неизправности прегледът се счита за успешно преминал, като неизправностите се отстраняват, а превозното средство не се подлага на повторен преглед.
2. В случай на значителни неизправности прегледът се смята за неуспешно преминал. Държавата членка или компетентният орган определят срока, през който превозното средство може да бъде използвано, преди да бъде подложено на друг преглед за проверка на техническата изправност, който се провежда не по-късно от два месеца след първоначалния преглед. Резултатът от прегледа и срокът до следващия преглед се съобщават на държавата членка на регистрация и се записват в регистъра на превозните средства в съответствие с член 3а, параграф 1 от Директива 1999/37/ЕО на Съвета\*\*\*. Този следващ преглед може да се проведе в държавата членка, в която превозното средство не е преминало първоначалния преглед, или в държавата членка на регистрация.
3. В случай на опасни неизправности прегледът се счита за неуспешно преминал. Държавата членка или компетентният орган могат да решат, че превозното средство не може да се използва по пътищата, отворени за обществено ползване, а разрешението за използване за движение по пътищата се отнема за ограничен период от време без да се налага нов процес на регистрация. Такова искане за временно отнемане на регистрацията се съобщава на държавата членка на регистрация и временното отнемане на регистрацията се записва в регистъра на превозните средства в съответствие с член 3а, параграф 1 от Директива 1999/37/ЕО. След отстраняване на неизправностите незабавно се издава ново удостоверение за техническа изправност от компетентния орган в страната членка на регистрация, с което се удостоверява, че превозното средство е технически изправно.

4. Манипулирането или подправянето на системата за контрол на емисиите на превозното средство, системата за високо напрежение, включително системата за управление на акумулаторната батерия, шумозаглушителя или системите, свързани с безопасността, които причиняват значителни или опасни неизправности, се наказват с ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни санкции.

---

\*\*\* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).“;

- 8а) В член 10, параграф 1 първа алинея се заменя със следното:

„1. Контролно-техническият пункт, или ако е приложимо, компетентният орган на държавата членка, извършил преглед за проверка на техническата изправност на превозно средство, регистрирано на нейната територия, или преглед за проверка на техническата изправност в съответствие с член 4, параграф 4, издава документ за всяко превозно средство, което е преминало такъв преглед, като например указание в документа за регистрация на превозното средство, стикер, удостоверение, проверка по електронен път или друг вид леснодостъпна информация. В документа се посочва датата, до която трябва да се извърши следващият преглед за проверка на техническата изправност.“;

9) Член 16 се заменя със следното:

*„Член 16*

Обмен на данни между органите на държавите членки

1. Държавите членки си помагат взаимно при прилагането на настоящата директива. Те обменят информация и данни по-специално с цел проверяването, в рамките на преглед за проверка на техническата изправност на превозно средство, на правния статут и техническо състояние на превозното средство, при необходимост, в държавата членка, в която то е регистрирано.
  - а) Държавите членки предоставят достъп до данните за регистрацията на превозните средства, данните за съдържанието на сертификатите за съответствие, ако има такива, резултата в последното удостоверение за техническа изправност, или в случая, посочен в член 4, параграф 4, временното удостоверение на ЕС за техническа изправност, издадено през последните три години, докладите от крайпътните технически проверки поне за последните три години и историята на километропоказателя на превозното средство, съхранявана в националните бази данни и обхващаща най-малко последните три години, на компетентните органи и контролно-техническите пунктове, упълномощени от други държави членки.
  - б) Държавите членки свързват електронните си системи за данни, съдържащи се в удостоверенията за техническа изправност, временните удостоверения на ЕС за техническа изправност и за история на километропоказателя чрез електронната система MOVE-HUB, разработена от Комисията, по такъв начин, че компетентните органи и упълномощените контролно-технически пунктове на всяка държава членка да могат да правят справки в реално време в съответната база данни или националния регистър на превозните средства на всяка друга държава членка.
  - в) Задължението, предвидено в буква б), се смята за изпълнено, когато държавите членки използват свои собствени приложения или приложения на трети страни, включително Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (EUCARIS), за обмен на данни и за свързване към електронната система MOVE-HUB.

2. До [ДА СЕ ПОСОЧИ ДАТА: 2 години след влизането в сила на настоящата директива] Комисията приема актове за изпълнение, в които се определят необходимите разпоредби за прилагане на функциите на електронната система MOVE-HUB и се уточняват минималните изисквания за формата и съдържанието на информацията и данните, които ще се обменят от държавите членки за превозните средства, подлежащи на преглед за проверка на техническата изправност. Тези актове за изпълнение осигуряват защита на личните данни и се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 19, параграф 2.
3. Междусистемните връзки между електронните системи, предвидени в параграф 1, започват да функционират в срок от две години след приемането на актовете за изпълнение, посочени в параграф 2.“;
- 10) Член 17 се изменя, както следва:
- а) първото тире се заменя със следното:
- „– актуализиране само на категориите превозни средства, посочени в член 2, параграф 1, член 5, параграфи 1 и 2 и член 6, параграфи 1 и 2, по целесъобразност, в случай на промени в категориите на превозните средства, произтичащи от изменения в законодателството за определяне на типа, посочено в член 2, параграф 1, без да се засягат обхватът и честотата на проверките;“;
- б) третото тире се заменя със следното:
- „– адаптиране на приложение I, точка 3, след положителна оценка на съответните разходи и ползи, по отношение на списъка на елементите, подлежащи на проверка, методите, причините за неизправност и оценката на неизправностите.“;

11) Член 20 се заменя със следното:

*„Член 20*

#### Докладване

До 31 март 2032 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането и последиците от настоящата директива, по-конкретно по отношение на ефективността на разпоредбите относно нейния обхват, а именно по отношение на превозните средства от категория L, честотата на проверките, взаимното признаване на удостоверенията за техническа исправност в случаи на пререгистрация на превозни средства с произход от друга държава членка и признаването на временните удостоверения на ЕС за техническа исправност. Докладът съдържа и анализ на евентуалната необходимост от актуализиране на приложенията, особено в контекста на техническия напредък и техническите практики.“;

12) Вмъква се следният член 20а:

*„Член 20а*

#### Предоставяне на информация на Комисията

1. До 31 март 2030 г. и 31 март на всяка трета година след това държавите членки предоставят на Комисията чрез онлайн платформата за докладване, посочена в член 28 от Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета\*\*\*\* („електронната платформа“), данните, събрани във връзка с проверените на тяхна територия превозни средства, за всяка от предходните три календарни години. Тези данни съдържат следното (за календарна година):
  - а) общия брой на проверените превозни средства;
  - б) броя на проверените превозни средства по категория;
  - в) проверените области и неизправните елементи в съответствие с приложение I, точка 3 към настоящата директива.

2. Комисията приема актове за изпълнение, с които се определя форматът, който държавите членки трябва да използват за предаване на посочените в параграф 1 данни чрез електронната платформа. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 19, параграф 2.
3. Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно данните, събрани съгласно параграф 1.

\*\*\*\* Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. относно управлението на Енергийния съюз и на действията в областта на климата, за изменение на регламенти (ЕО) № 663/2009 и (ЕО) № 715/2009 на Европейския парламент и на Съвета, директиви 94/22/ЕО, 98/70/ЕО, 2009/31/ЕО, 2009/73/ЕО, 2010/31/ЕС, 2012/27/ЕС и 2013/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, директиви 2009/119/ЕО и (ЕС) 2015/652 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“;

- 13) Член 22 се заменя със следното:

*„Член 22*

Удължаване на срока на валидност на удостоверенията за техническа изправност в  
случай на криза

1. За целите на настоящия член се прилагат следните определения:
  - а) „кризисна ситуация“ означава извънредно, неочаквано и внезапно природно или предизвикано от човека събитие с извънреден характер и мащаб, което се случва в рамките на Съюза или извън него, със значително пряко или непряко въздействие в областта на автомобилния транспорт и което също така предотвратява или значително възпрепятства възможността на собствениците или притежателите на превозни средства, регистрирани в държавите членки, или на съответните национални органи, да извършват прегледи за проверка на техническата изправност;
  - б) „кризисен период“ означава периодът, през който държава членка е оправомощена от Комисията в съответствие с процедурата, посочена в параграф 2, да приеме мерките, посочени в настоящия член.

2. В случай на кризисна ситуация, която засяга цялата или част от територията на държава членка, тази държава членка може да отнесе въпроса до Комисията чрез надлежно мотивирано искане с оглед на приемането на решение, с което тази държава членка се оправомощава да приема мерките, посочени в настоящия член, за цялата си територия или част от нея. Такива мерки могат да се прилагат за максимален период от шест месеца. Комисията може да разреши удължаване на периода на мерките по искане на държавата членка с допълнителни периоди от шест месеца, докато кризисната ситуация продължава.
3. Комисията може да реши, че кризисният период е започнал преди въпросът да бъде отнесен от въпросната държава членка съгласно параграф 2.
4. Ако Комисията получи надлежно мотивирани искания от две или повече държави членки, свързани с една кризисна ситуация, която засяга цялата или част от тяхната територия, тя може да приеме едно решение, приложимо за всички тези държави членки.
5. Независимо от член 5, параграф 1, член 10, параграф 1 и точка 8 от приложение II компетентните органи на държавите членки могат да удължат срока на валидност на удостоверенията за техническа изправност за всички или за определени категории превозни средства, чийто срок е изтекъл или би изтекъл по време на кризисния период, с максимален срок от шест месеца. Този срок може да бъде подновяван с последователни допълнителни периоди от шест месеца, докато кризата продължава, и Комисията е дала разрешение за това.
6. Мерките, приети от държавите членки въз основа на настоящия член, се съобщават незабавно на Комисията, която информира останалите държави членки и публикува известие в Официален вестник на Европейския съюз.“;
- 14) Приложения I, III и IV се изменят в съответствие с приложение I към настоящата директива.

## Член 2

### Изменения на Директива 2014/47/ЕС

Директива 2014/47/ЕС се изменя, както следва:

1) Член 1 се заменя със следното:

*„Член 1*

Предмет

С настоящата директива се определят минимални изисквания за режим на крайпътни технически проверки на техническата изправност на търговски превозни средства и за прогресивното използване на дистанционно наблюдение на превозните средства, които се движат на територията на държавите членки.“;

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 се вмъква следната буква аа):

„аа) моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на товари, с максимална маса ненадвишаваща 3,5 тона – превозно средство от категория N1;“;

б) вмъква се следният параграф 1а:

„1а. Държавите членки, които извършват годишни периодични прегледи за проверка на техническата изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС на превозни средства от категория N1, регистрирани на тяхна територия, започващи две години след първоначалната регистрация на превозното средство, могат да изключат тази категория превозни средства от приложното поле на настоящата директива.“;

в) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Настоящата директива не засяга правото на държавите членки да извършват крайпътни технически проверки на превозни средства, които не са посочени в параграф 1, и да проверяват други аспекти на пътния транспорт и безопасност или да извършват проверки на места, различни от пътищата, отворени за обществено ползване. Нито една разпоредба на настоящата директива не възпрепятства държавите членки да ограничат използването на даден вид превозни средства до определени участъци от пътната си мрежа от съображения за пътна безопасност.“;

3) Член 3 се изменя, както следва:

а) точка 13 се заменя със следното:

„13) „удостоверение за техническа изправност“ означава доклад от прегледа за проверка на техническата изправност съгласно определението, дадено в член 3, точка 12 от Директива 2014/45/ЕС;“;

б) точка 18 се заличава;

в) добавят се следните точки 21 и 22:

„21) „дистанционно наблюдение“ означава проверка на превозни средства чрез измерване на емисиите на отработили газове на пътя, включително азотни оксиди и суспендирани прахови частици, или нивата на шума от превозни средства, преминаващи в близост до стационарно или мобилно крайпътно оборудване, или чрез проследяване на струята на отработилите газове при скрининг на превозни средства за емисии на замърсители на въздуха;

22) „проследяване на струята на отработилите газове“ означава измерване на емисиите на замърсители на въздуха от превозни средства на пътя, следвани от преследващо превозно средство, оборудвано с подходящо устройство за вземане на проби и измервателен уред.“;

б) В член 5 параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„1. По отношение на превозните средства, посочени в член 2, параграф 1, букви а), б), в) и г), държавите членки извършват общ брой първоначални крайпътни технически проверки за календарна година, съответстващ на поне 5% от общия брой на тези превозни средства, които са регистрирани на тяхна територия.

2. По отношение на превозните средства, посочени в член 2, параграф 1, буква аа), държавите членки извършват общ брой първоначални крайпътни технически проверки за календарна година, съответстващ на поне 10% от общия брой на първоначалните крайпътни технически проверки на превозните средства, посочени в параграф 1.“;

7) В член 6 параграф 1 се заменя със следното:

За определяне на рисков профил за дадено предприятие държавите членки могат да използват критериите, посочени в приложение I. Тази информация се използва за извършване на по-задълбочени и по-чести проверки на предприятията, оценени като високорискови. Системата за оценка на риска се прилага от компетентни органи на държавите членки.

По отношение на превозните средства, посочени в член 2, параграф 1, букви а)–в), държавите членки гарантират, че информацията за броя и сериозността на посочените в приложение II и по целесъобразност в приложение III към настоящата директива неизправности, установени в експлоатирани от отделни предприятия превозни средства, се въвежда в системата за оценка на риска, установена по силата на член 9 от Директива 2006/22/ЕО.“;

8) В член 7 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите членки изискват от водачите да носят със себе си удостоверение за техническа изправност, съответстващо на последния периодичен преглед за проверка на техническата изправност, и протокола от последната детайлна крайпътна техническа проверка. Държавите членки изискват от своите органи да приемат електронни доказателства за такива прегледи за проверка на техническата изправност и крайпътни проверки.“;

9) Член 9 се заменя със следното:

*„Член 9*

#### Избор на превозни средства за първоначална крайпътна проверка

При определянето на превозни средства, които да бъдат подложени на първоначална крайпътна техническа проверка, проверяващите могат да подбират приоритетно превозни средства, експлоатирани от предприятия с високорисков профил в съответствие с критериите, определени в приложение I към настоящата директива, както е посочено в Директива 2006/22/ЕО. Превозните средства може да бъдат подбирани за проверка и произволно, когато е налице основателно подозрение, че те представляват заплахата за пътната безопасност или за околната среда.“;

9а) Вмъква се следният член:

*„Член 9а*

#### Дистанционно наблюдение

1. Държавите членки могат да използват технология за дистанционно наблюдение за проверка на емисиите на замърсители на въздуха и шумовите емисии от моторни превозни средства и могат въз основа на дистанционното наблюдение да изберат превозни средства за първоначална крайпътна техническа проверка. Държавите членки могат също така да използват дистанционно наблюдение за идентифициране на превозни средства с потенциално високи емисии, чиито емисии могат да бъдат проверени в контролно-технически пункт, както е определено в Директива 2014/45/ЕС. Държавите членки, които използват технология за дистанционно наблюдение, уведомяват Комисията.
2. Въз основа на информацията, предоставена от държавите членки, използващи дистанционно наблюдение в съответствие с член 20, параграф 3, Комисията може да приема актове за изпълнение за определяне на набор от общи гранични стойности за дистанционното наблюдение за емисиите на отработили газове или шум, или за двете, и свързаните с тях изисквания за точност, като например многократно измерване, които да се използват за идентифициране на превозни средства с високи емисии, които се нуждаят от последващи действия в друга държава членка в съответствие с член 18, параграф 3; могат да бъдат зададени различни изисквания за стационарното или мобилното оборудване за дистанционно наблюдение или проследяване на струята, като могат да бъдат определени гранични стойности за идентифицирането на превозни средства с неизправни системи за контрол на емисиите и превозни средства с манипулирани системи за контрол на емисиите.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 23, параграф 2.“;

10) Член 10 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 втора алинея се изменя, както следва:

аа) буква а) се заменя със следното:

„а) проверява последното удостоверение за техническа изправност и доклада от крайпътната техническа проверка, ако има такива, в съответствие с член 7, параграф 1 и член 18а, параграф 1;“;

бб) буква б) се заменя със следното:

„б) извършва визуална оценка на техническото състояние на превозното средство. Тази визуална оценка може да бъде допълнена с използването на специално оборудване;“;

вв) буква в) се заменя със следното:

„в) извършва визуална оценка на обезопасяването на товара на превозното средство;“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Въз основа на резултата от първоначалната проверка проверяващият преценява дали превозното средство или неговото ремарке следва да бъдат подложени на по-подробна крайпътна проверка и проверка на обезопасяването на товара в съответствие с член 13.“;

в) параграф 3 се заменя със следното:

„3. По-подробната крайпътна техническа проверка обхваща тези елементи, изброени в приложение II, които се считат за необходими и от значение, като взема предвид по-специално безопасността на спирачките, гумите, колелата, шасито и вредното въздействие, както и препоръчителните методи, приложими за проверка на тези елементи.

До [ДА СЕ ВМЪКНЕ: 24 месеца след влизането в сила на настоящата директива за изменение] Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят методите и граничните стойности за измерване на броя на праховите частици (PN) в емисиите от двигатели с принудително запалване, посочени в елемент 8.2 на точка 3 от приложение II. Процедурите за проверка започват да действат в пунктовете за проверка в срок от четири години след приемането на актовете за изпълнение.

Комисията може да приема актове за изпълнение за определяне на посочените в елемент 8.2 на точка 3 от приложение II методи и гранични стойности и на свързаните с тези методи екологични категории EURO за измерване на NOx от двигатели с принудително запалване. Процедурите за проверка започват да действат в съоръженията за проверка в срок от четири години след приемането на актовете за изпълнение.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 23, параграф 2.“;

11) Член 13 се заменя със следното:

*„Член 13*

#### Проверка на обезопасяването на товара

1. По време на крайпътни проверки превозните средства могат да бъдат подложени на по-подробна проверка на обезопасяването на техния товар съгласно приложение III, за да се гарантира, че товарът е безопасен по начин, който не пречи на безопасното управление на превозното средство, не застрашава живота, здравето, имуществото или околната среда. Проверките се извършват, за да се провери дали при всички видове експлоатация на превозното средство, включително аварийни ситуации или маневри за потегляне при изкачване по наклон:
  - а) товарите могат само минимално да променят положението си един спрямо друг, спрямо стените или повърхностите на превозното средство;
  - б) товарите не могат да напускат товарното отделение или да се придвижат извън площта, определена за товара.
2. Без да се засягат изискванията, приложими към превоза на определени категории стоки, като стоките, включени в Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета\*\*\*\*\*, обезопасяването на товара и проверките на обезопасяването на товара се извършват в съответствие с принципите и където е уместно — със стандартите, установени в приложение III, раздел I от настоящата директива. Може да се използва най-новата версия на стандартите, определени в точка 5 от посочения раздел.

3. Последващите процедури, посочени в член 14, се прилагат и в случай на значителни или опасни неизправности във връзка с обезопасяването на товара.
4. Държавите членки гарантират, че персоналът, участващ в проверките на обезопасяването на товара, е получил подходящо обучение за тази цел.

---

\*\*\*\*\* Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“;

- 12) В член 14 се добавя следният параграф 4:

„4. Манипулирането или подправянето на системата за контрол на емисиите на превозното средство, системата за високо напрежение, включително системата за управление на акумулаторната батерия, шумозаглушителя или системите, свързани с безопасността, които причиняват значителни или опасни неизправности, се наказват с ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни санкции.“;

- 13) В член 16 параграф 2 се заменя със следното:

„2. При завършването на по-подробна проверка проверяващият съставя доклад съгласно приложение IV. Държавите членки гарантират, че на водача на превозното средство се предоставя електронно копие от доклада за проверката“;

14) Член 18 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. В случаи, когато при превозно средство, което не е регистрирано в държавата членка, където се извършва проверката, се установят значителни или опасни неизправности или неизправности, водещи до ограничение или забрана за използване на превозното средство, звеното за контакт уведомява за резултатите от проверката звеното за контакт на държавата членка на регистрацията. Това уведомление съдържа елементите от доклада за крайпътна проверка съгласно посоченото в приложение IV и се предава на звеното за контакт на държавата членка на регистрацията чрез съобщителната система (системата за RSI), посочена в член 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2205 на Комисията\*\*\*\*\*.

Комисията приема актове за изпълнение, в които се определят подробни правила относно процедурите за уведомяване на звеното за контакт на държавата членка на регистрацията за превозни средства със значителни или опасни неизправности съгласно първата алинея от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 23, параграф 2.

---

\*\*\*\*\* Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2205 на Комисията от 29 ноември 2017 г. за определяне на подробни правила относно процедурите за уведомяване за търговски превозни средства със значителни или опасни неизправности, установени при крайпътна техническа проверка (ОВ L 314, 30.11.2017 г., стр. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).“;

б) добавя се следният параграф:

„3. В случаите, когато държава членка, използваща дистанционно наблюдение в съответствие с член 9а, е определила превозно средство, регистрирано в друга държава членка, като превозно средство с високи емисии, прилагайки праговете и нивата на точност, установени в акта за изпълнение, посочен в член 9а, параграф 2, държавата членка уведомява компетентния орган на държавата членка на регистрацията чрез звеното за контакт, посочено в член 17, за резултатите от измерването при дистанционното наблюдение, и ако е приложимо, за последващата крайпътна техническа проверка. Ако не е извършена последваща крайпътна проверка, държавата членка, която е измерила емисиите, може да поиска от компетентния орган на държавата членка на регистрацията да предприеме последващи действия, каквито се счестат за подходящи от държавата членка на регистрацията, като например да подложи превозното средство на крайпътна проверка или на преглед за проверка на техническата изправност, включваща измерване на съответните емисии.“;

15) Вмъква се следният член 18а:

*„Член 18а*

Обмен на данни между органите на държавите членки

1. Държавите членки си помагат взаимно при прилагането на настоящата директива. Те обменят информация и данни по-специално с цел проверяване по време на крайпътна проверка на превозно средство на неговия правен статут и техническо състояние, при необходимост, в държавата членка, в която то е регистрирано.
  - а) Държавите членки предоставят достъп до данните за регистрацията на превозните средства, данните за съдържанието на сертификатите за съответствие, ако има такива, резултата от прегледа в последното удостоверение за техническа изправност, евентуалното временно удостоверение на ЕС за техническа изправност, издадено през последните три години, докладите от крайпътните технически проверки поне за последните три години и историята на километропоказателя на превозното средство, съхранявани в националните бази данни, на компетентните органи и контролно-техническите пунктове, упълномощени от други държави членки.

- б) Държавите членки свързват електронните си системи за данни, съдържащи се в удостоверенията за техническа изправност, и за историята на километропоказателя чрез електронната система MOVE-HUB, разработена от Комисията, по такъв начин, че компетентните органи на всяка държава членка да могат да правят справки в реално време в съответната база данни или в националния регистър на превозните средства на всяка друга държава членка.
- в) Задължението, предвидено в буква б), се смята за изпълнено, когато държавите членки използват свои собствени приложения или приложения на трети страни, включително Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (EUCARIS), за обмен на данни и за свързване към електронната система MOVE-HUB.
2. До [ДА СЕ ПОСОЧИ ДАТА: 2 години след влизането в сила на настоящата директива] Комисията приема актове за изпълнение, в които се определят необходимите разпоредби за прилагане на функциите на електронната система MOVE-HUB и се уточняват минималните изисквания за формата и съдържанието на информацията и данните, които ще се обменят от държавите членки за превозните средства, подлежащи на крайпътни проверки. Тези актове за изпълнение осигуряват защита на личните данни и се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 23, параграф 2.
3. Междусистемните връзки между електронните системи, предвидени в параграф 1, започват да функционират в срок от две години след приемането на актовете за изпълнение, посочени в параграф 2.“;

- 16) Член 20 се заменя със следното:

*„Член 20*

Предоставяне на информация на Комисията

1. До 31 март 2030 г. и 31 март на всяка трета година след това държавите членки предоставят на Комисията чрез онлайн платформата за докладване, посочена в член 28 от Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета\*\*\*\*\* („електронната платформа“), данните, събрани във връзка с проверените на тяхна територия превозни средства, за всяка от предходните три календарни години. Тези данни съдържат следната информация за календарна година:
  - а) общия брой на проверените превозни средства;
  - б) броя на проверените превозни средства по категория;
  - в) държавата на регистрация на всяко проверено превозно средство;
  - г) при по-подробни проверки — проверените области и неизправните елементи в съответствие с приложение IV, точка 10 от настоящата директива.Комисията докладва събраните данни на Европейския парламент и на Съвета.
2. Комисията приема актове за изпълнение, в които се определят подробните правила относно формата, който трябва да се използва за предаване на посочените в параграф 1 данни чрез електронната платформа. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 23, параграф 2. До влизането в сила на тези правила държавите членки използват стандартния отчетен формуляр, посочен в приложение V.

3. Държавите членки, които са уведомили Комисията за използването на дистанционно наблюдение в съответствие с член 9а, параграф 1, съобщават на Комисията в срок от една година от уведомяването нивата на емисиите на отработили газове или шум, когато е уместно, по категории превозни средства, както и изискванията за точност, като например повтарящи се измервания, които са установили, за да идентифицират превозни средства с високи емисии, заедно с обобщения на съответните резултати от измерванията. Държавите членки уведомяват Комисията за всички промени в тези нива и изисквания.“;

---

\*\*\*\*\* Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. относно управлението на Енергийния съюз и на действията в областта на климата, за изменение на регламенти (ЕО) № 663/2009 и (ЕО) № 715/2009 на Европейския парламент и на Съвета, директиви 94/22/ЕО, 98/70/ЕО, 2009/31/ЕО, 2009/73/ЕО, 2010/31/ЕС, 2012/27/ЕС и 2013/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, директиви 2009/119/ЕО и (ЕС) 2015/652 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“;

- 17) В член 21 второто и третото тире се заменят със следното:

„– актуализирането на приложение II, точка 3, по отношение на методите в случай на наличие на по-ефикасни и ефективни методи за проверка, без да се разширява списъкът на елементите, подлежащи на проверка,  
– адаптирането на приложение II, точка 3, след положителна оценка на разходите и ползите, по отношение на списъка на елементите, подлежащи на проверка, методите, причините за неизправност и оценката на неизправностите в случай на изменение на задължителните изисквания, отнасящи се за одобрение на типа, в законодателството на Съюза в областта на безопасността или на околната среда;“;

18) Член 24 се заменя със следното:

*„Член 24*

Докладване

До 31 март 2032 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на настоящата директива и последствията от нея. В доклада се анализират по-специално нейното въздействие по отношение на подобряването на безопасността по пътищата и намаляването на емисиите.“;

18a) Вмъква се следният член 24a:

*„Член 24a*

Преглед

След като получи от най-малко пет държави членки доклади за дистанционното наблюдение в съответствие с член 20, параграф 3, Комисията оценява ефективността на дистанционното наблюдение в съответствие с член 9a.“;

19) Приложения II, III, IV и V се изменят в съответствие с приложение II към настоящата директива.

### *Член 3*

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, до [ДА СЕ ПОСОЧИ ДАТА: 3 години след влизането в сила на настоящата директива]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните мерки от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

### *Член 4*

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

### *Член 5*

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

---