

Брюксел, 25 април 2025 г.  
(OR. en)

8259/25  
ADD 6

---

---

Междуинституционално досие:  
2025/0096(COD)

---

---

TRANS 146  
CODEC 473  
IA 31

### ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

---

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от  
г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 24 април 2025 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на  
Европейския съюз

---

№ док. Ком.: SWD(2025) 97 final

---

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА  
РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,  
придружаващ  
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 за изменение на  
Директива 2014/47/ЕС относно крайпътната техническа проверка на  
изправността на търговски превозни средства, които се движат на  
територията на Съюза  
Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета  
относно документите за регистрация на превозни средства и  
данните за регистрацията на превозни средства, записани в  
национални регистри на превозните средства, и за отмяна на  
Директива 1999/37/ЕО на Съвета

---

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2025) 97 final.

---

Приложение: SWD(2025) 97 final



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 24.4.2025 г.  
SWD(2025) 97 final

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**  
**РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,**

*придружаващ*

**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 за изменение на Директива 2014/47/ЕС относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза**

**Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства и данните за регистрацията на превозни средства, записани в национални регистри на превозните средства, и за отмяна на Директива 1999/37/ЕО на Съвета**

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -  
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

## **A. Необходимост от действие**

### ***В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнището на ЕС?***

Тази инициатива има за цел да се оцени и допълнително да се подобри въздействието на трите директиви от пакета за техническата изправност (ПТИ) върху пътната безопасност и екологичните характеристики на превозните средства. Въпреки съществуващото законодателство на ЕС и подобренията в технологиите на превозните средства, включително активната безопасност и интелигентните системи в помощ на водача в новите превозни средства, по пътищата на ЕС продължават да се движат опасни превозни средства, които допринасят за произшествия, независимо дали като основна причина или като способстващ фактор. Някои небезопасни превозни средства биват идентифицирани при периодичните технически прегледи (ПТП) или крайпътните проверки, т.е. превозни средства със значителни или опасни неизправности. Други може да останат неоткрити било поради невъзможността да бъдат открити при ПТП или крайпътните проверки, било защото не подлежат на преглед. В тази група попадат превозни средства, при които е налице манипулиране, свързано с безопасността, и превозни средства с неправилно обезопасен товар.

Вторият проблем е недостатъчният контрол върху замърсителите на въздуха и шумовите емисии от превозните средства. Някои от проверките, използвани при ПТП понастоящем, вече не са достатъчно чувствителни, за да открият свързани с емисиите неизправности, а настоящите процедури за проверка не са подходящи за постигане на целите на политиката на ЕС относно замърсяването на въздуха и шума. Измерването на стойностите на емисиите на азотен оксид (NO<sub>x</sub>) или на броя на частиците (БЧ) при нови автомобили все още не е обхванато от настоящия ПТИ, а към момента няма разпоредби на ЕС за проверка на превозните средства за манипулиране/дефекти на системите за намаляване на NO<sub>x</sub> или филтрите за прахови частици за дизелови двигатели. Поради тези недостатъци приносът на ПТИ за намаляването на броя на превозните средства с високи емисии вече не е толкова значим. Освен това, директивите не са ефективни за прилагането на правилата при трансграничния трафик и търговията с превозни средства в ЕС.

На директивите от ПТИ е направена последваща оценка непосредствено след оценката на въздействието. Според заключението от оценката целите на ПТИ са постигнати само отчасти, като пакетът допринася за повишаване на пътната безопасност и спомага за намаляване на емисиите на замърсители на въздуха от автомобилния транспорт. Все още не е възможно дефектните превозни средства да бъдат винаги откривани, тъй като някои категории превозни средства не са обект на ПТП или крайпътни проверки в някои държави членки или честотата или обхватът на проверките не отговарят на по-високите рискове за безопасността и околната среда, които те носят. Поради установените слабости в настоящия ПТИ е необходимо директивите да бъдат адаптирани, за да отговарят не само на настоящите нужди, но и на бъдещите предизвикателства, като проверката на усъвършенстваните системи в помощ на водача и автоматизираните системи.

Автомобилният транспорт, по-специално товарният, е международен сектор, при който одобряването и проверката на превозните средства са регулирани на равнището на ЕС, както и на международно равнище (Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН)). Следователно, по своята същност, той има силно трансгранично измерение. Установените проблеми се наблюдават в целия Съюз и имат едни и същи основни причини.

### ***Какво следва да бъде постигнато?***

В съответствие с Европейския зелен пакт и Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност инициативата ще допринесе за подобряване на пътната безопасност в ЕС, устойчивата мобилност и улесняването на свободното движение на хора и стоки в ЕС. Поради това специфичните цели на инициативата са: 1) осигуряване на съгласуваността, обективността и качеството на прегледите за проверка на техническата изправност на съществуващите и бъдещите превозни средства; 2) значително намаляване на манипулирането и подобряване на откриването на превозни средства с неизправности, за да могат да се откриват дефектни/манипулирани системи за контрол на безопасността и емисиите (т.е. замърсяване на въздуха и шумови емисии), както и на измами при километропоказателя; и 3) подобряване на електронното съхранение и обмена на специфични данни за превозните средства с цел да се реши проблемът с недостатъчната наличност на такива данни и взаимното признаване от страна на правоприлагащите органи.

### ***Каква е добавената стойност от действие на равнището на ЕС (субсидиарност)?***

Тъй като автомобилният транспорт и автомобилната промишленост имат трансгранични дейности на вътрешния пазар и в международен план, много по-ефективно и ефикасно е проблемите да се решават на равнището на ЕС, отколкото на равнището на държавите членки. Независимо че националните практики се различават в исторически план, използването на определено минимално равнище на хармонизация при проверката на превозните средства и на общоприети решения за обмен на данни за превозните средства между държавите членки е по-ефективно от използването на многобройни некоординирани национални решения. С прилагането на общи правила за проверката на модерните технологии за превозните средства (електрически превозни средства — ЕПС, усъвършенствани системи в помощ на водача — ADAS и най-новото оборудване за контрол на емисиите) държавите членки ще постигнат икономии от мащаб, а производителите на оборудване за изпитване ще могат да работят на по-хомогенен пазар.

## **Б. Решения**

### ***Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант? Ако няма такъв, каква е причината?***

За справяне с проблемите са набелязани четири варианта на политиката (ВП1а, ВП1б, ВП2, ВП3). Всички варианти на политиката включват адаптиране на ПТП към ЕПС и включване на нови елементи в проверката чрез еПТП (включително проверка на цялостността на софтуера на системите, свързани с безопасността и емисиите). Те включват също така нови методи за изпитване за емисии, както за частици, така и за NO<sub>x</sub>, които са необходими за адаптиране към по-новите технологии за контрол на емисиите и за откриване на превозни средства с високи емисии, включително такива, които са били манипулирани. Във всички варианти на политиката се изисква също извършване на преглед за проверка на техническата изправност след всяка съществена промяна, включваща например промяна на задвижващата система или класа на емисиите, както и цифровизация на удостоверението за техническа изправност, свързване на националните

регистри на превозните средства и разширяване на набора от хармонизирани данни за превозните средства в тях. Във всички варианти на политиката се въвежда изискване държавите членки да записват показанията на километропоказателя в национални бази данни и да предоставят тези записи на други държави членки в случай на пререгистрация.

В допълнение към общите мерки **ВП1а** е съсредоточен върху по-ефективното използване на данните за превозните средства (регистрация и статут), както и върху издаването на свидетелства за регистрация в цифров формат. **ВП1б** е съсредоточен върху по-ефективни технически проверки с технология за дистанционно наблюдение, която дава възможност да се идентифицират превозни средства с потенциално високи емисии, които могат да бъдат i) проверени при последваща крайпътна проверка веднага след идентифицирането им или ii) поканени в контролно-технически пункт за изпитване за емисии. При този вариант ще бъде премахната също възможността за освобождаване на мотоциклетите от ПТП, ще се изисква годишно изпитване за емисии на леки търговски превозни средства и проверката на обезопасяването на товара ще стане задължителна. С **ВП1б** се въвеждат и задължителни годишни ПТП за превозните средства, които са на 10 или повече години. При **ВП1б** би се улеснило свободното движение на хора, като от държавата членка на регистрация се изиска да признае удостоверение за ПТП, издадено от друга държава членка, за период до шест месеца, при условие че следващият ПТП ще се извърши в държавата членка на регистрация.

При **ВП2** са комбинирани повечето от мерките от **ВП1а** и **ВП1б**. Той включва допълнителна мярка относно управлението на данните, която има за цел да се определят процедурите и средствата за достъп до техническата информация за превозното средство (включително данните в превозното средство). При него ще бъдат въведени и крайпътни проверки за леките търговски превозни средства. **ВП3** е най-амбициозният вариант на политиката, тъй като при него се разширява хармонизирането на обхвата и методите за преглед за проверка на техническата изправност и взаимното признаване на удостоверенията за ПТП. Към мерките, включени във **ВП2**, **ВП3** прибавя допълнително разширяване на обхвата на ПТП, така че да обхване всички мотоциклети без изключение и леките ремаркета, и освен това разширява обхвата на крайпътните проверки, така че да включва мотоциклетите. Този вариант включва и изискване удостоверенията за ПТП, издадени в друга държава — членка на ЕС, да се признават от държавата членка на регистрация без ограничения.

**ВП2** е предпочитаният вариант, тъй като се счита за ефективен за постигане на целите на политиката, осигурява висока ефективност и нетни ползи и е съгласуван с утвърдените национални политики в тази област.

### ***Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?***

Предпочитаният вариант на политиката получава подкрепата на сектора за ПТП (CITA, FSD и други), както и на потребителите (FIA), производителите на оборудване за проверка (EGEA) и производителите на мотоциклети (АСЕМ). Той се подкрепя и от някои държави членки, по-специално от тези, които разчитат на хиляди по-малки контролно-технически пунктове. Що се отнася до достъпа и обмена на информация, различни респонденти (включително Международният комитет за проверка на моторните превозни средства (CITA), Европейската асоциация за оборудване на сервиси (EGEA) и Асоциацията на органи за регистрация на превозни средства и водачи (EReg))

подчертаха значението на свободния и лесен достъп до данни в превозните средства за извършването на подходящи проверки на превозните средства. По-строгите изисквания за обезопасяване на товара, включени в този вариант, се подкрепят силно от сектора на логистиката.

## **В. Въздействие на предпочитания вариант**

*Какви са ползите от предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — от основните варианти)?*

ВП2 ще допринесе за повишаване на пътната безопасност в ЕС, като въздействието се оценява на 6912 спасени живота и 64 885 избегнати сериозни наранявания за периода 2026—2050 г. спрямо базовия сценарий. То ще има принос и за устойчивата мобилност чрез намаляване на емисиите на замърсители на въздуха и шумовите емисии, което ще доведе до икономии на външни разходи на стойност 83,4 милиарда евро (по настояща стойност за периода 2026—2050 г. спрямо базовия сценарий). Чрез него ще бъде улеснено свободното движение на хора и стоки в ЕС в резултат на премахването на пречките пред пререгистрацията на превозни средства в друга държава членка и признаването (в ограничена степен) на удостоверенията за ПТП в целия ЕС.

Очаква се ВП2 да донесе значителни ползи и в резултат на въвеждането на методи за проверка на електрически превозни средства, подобреното изпитване за емисии (измерване на NO<sub>x</sub> и БЧ) и въвеждането на методи за извършване на проверки на ADAS и други системи за безопасност. Годишните прегледи на превозните средства на възраст над 10 години не само ще донесат големи ползи за безопасността и околната среда, но и ще създадат хиляди нови работни места, по-специално в държавите членки, които губят работни места в автомобилната промишленост. Ползи се очакват и от въвеждането на задължителни проверки на обезопасяването на товара и мерките за управление на данните. Новите начини за проверка, като например проследяване на струята на отработили газове и дистанционно наблюдение за проверка на емисиите на замърсители и шумовите емисии от голям брой превозни средства, ще направят откриването на превозни средства с високи емисии значително по-ефективно.

Също и в резултат на разширяването на обхвата на крайпътните проверки върху леките търговски превозни средства в рамките на ВП2 се очаква да се подобри откриването, което ще доведе до по-малък брой дефектни и манипулирани превозни средства. Очаква се да се постигне значително намаляване на манипулирането на километропоказателите поради задължението за записване на показанията им и предоставяне на записите в случай на пререгистрация. Този вариант следва да донесе ползи и в резултат на задължителното електронно удостоверение за техническа изправност, въвеждането на документа за регистрация на превозно средство в цифров формат, достъпа до докладите от ПТП в националните бази данни и разширяването на съответните данни за превозните средства, включени в националните регистри на превозните средства. Общите разходи в предпочитания вариант на политиката се оценяват на 391,6 милиарда евро по настояща стойност за периода 2026—2050 г. спрямо базовия сценарий.

*Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?*

Общият размер на разходите за предпочитания вариант на политиката (ВП2) се прогнозира да бъде 65,9 милиарда евро по настояща стойност за периода 2026—2050 г.

спрямо базовия сценарий. Най-голям дял в разходите имат административните разходи за други предприятия (т.е. за собствениците на превозни средства), свързани с допълнителните периодични технически прегледи и сътрудничеството при пътни проверки с публичните органи (представляващи около 39 % от общите разходи при ВП2), следвани от разходите за адаптиране на пунктовете за ПТП (за оборудване, обучение и допълнителни проверяващи, които да извършват проверките), представляващи около 35 % от общите разходи при ВП2. Административните разходи за националните публични администрации са свързани главно със създаването на базата данни за показанията на километропоказателите и функционирането на системата (3,6 % от общите разходи при ВП2). От друга страна, административните разходи за гражданите се оценяват на 21 % от общите разходи в предпочитания вариант на политиката и се дължат на задължителните годишни прегледи на превозните средства на възраст над 10 години, въвеждането на крайпътни проверки за мотоциклетите и допълнителните изпитвания за емисии на превозни средства, за които е установено, че са с високи емисии. Другите разходи представляват сравнително малък дял от общите разходи.

### ***Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?***

Допълнителни разходи ще има за пунктовете за проверка на малките и средните предприятия (МСП) поради адаптирането към електрически и хибридни превозни средства, включването на еПТП за проверка на съответствието с Регламента за общата безопасност, задължителните проверки за БЧ и NOx, допълнителните изпитвания за емисии на леки търговски превозни средства и проверките за шум на мотоциклетите. Тези допълнителни разходи са свързани с обучението на проверяващите и придобиването на необходимото оборудване. Допълнителните разходи за оборудване обаче означават допълнителни приходи за производителите на оборудване за сервиси, много от които също са МСП. В същото време ползвателите на ПТП ще могат да възстановят увеличението на разходите чрез таксите за ПТП, чрез което ще запазят нивата си на печалба и ще получат същевременно нови източници на приходи. Между 19 000 и 20 000 нови работни места ще бъдат създадени предимно в МСП благодарение на по-честите и по-сложни проверки. Въпреки че големите ползватели на ПТП вероятно ще извлекат повече ползи от по-малките, ползи би следвало да има по принцип за всички. И накрая, по-ефективното прилагане на рамката за техническата изправност ще осигури по-лоялна конкуренция, като намали възможностите за получаване на ценово предимство чрез по-ниски стандарти за превозните средства, както и за отклоняване от изискванията за поддръжка на превозните средства.

### ***Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?***

Предпочитаният вариант на политиката се очаква да доведе до еднократни и периодични административни разходи за органите на държавите членки, които възлизат според оценките на 2,39 милиарда евро по настояща стойност за периода 2026—2050 г. Тези разходи ще се дължат на мярката за справяне с измамите с километропоказателите, при която ще трябва да се разработи система за записване на показанията на километропоказателите на превозните средства в сервизите и други пунктове за ремонтни дейности. Изразени като настояща стойност за периода 2026—2050 г., общите еднократни и периодични административни разходи, дължащи се на тази мярка, се оценяват на 2,12 милиарда евро. Освен това, крайпътните проверки на микробусите ще

генерират периодични административни разходи (т.е. разходи за труд за допълнителните проверки), които възлизат според оценките на 107,5 милиона евро по настояща стойност за периода 2026—2050 г. спрямо базовия сценарий.

Общите разходи за адаптиране за предпочитания вариант на политиката възлизат според оценките на 207,2 милиона евро по настояща стойност за периода 2026—2050 г. спрямо базовия сценарий, от които 29,7 милиона евро представляват еднократни разходи. Най-значителните допълнителни разходи за адаптиране за органите възникват поради въвеждането на дистанционно наблюдение и възможността за проследяване на струята на отработили газове за измерване на емисиите на NOx от товарните превозни средства, както и инсталирането на камери за шума. Това включва еднократни разходи за закупуване на необходимото оборудване, изграждане на съответната информационно-технологична инфраструктура и свързаното с това обучение на проверяващите, както и периодични разходи за поддръжка на оборудването и управление на данните и разходи за труд за проверяващите, извършващи проследяване на струята на отработили газове. Общите разходи за адаптиране, дължащи се на тази мярка за периода 2026—2050 г., се оценяват на 192,9 милиона евро по настояща стойност спрямо базовия сценарий.

Инициативата се очаква да доведе и до спестявания на разходи за националните администрации, които произтичат от въвеждането на удостоверението за техническа изправност в електронен формат, от свързването на националните регистри на превозните средства и от издаването на цифрови свидетелства за регистрация. Очаква се спестяванията да бъдат значителни и да достигнат 5,23 милиарда евро по настояща стойност за периода 2026—2050 г.

### ***Пропорционалност***

Предпочитаният вариант на политиката се счита за пропорционален на необходимото за постигане на общите цели на политиката. Обхватът на варианта е ограничен до това, което може да се постигне най-добре на равнището на ЕС по отношение на хармонизирането на методите и обхвата на проверките и намирането на общи решения за осигуряване на ефективно споделяне и достъп до необходимите данни за превозните средства. Въпреки че някои от мерките са свързани със значителни разходи, ползите надвишават до голяма степен разходите.

## **Г. Последващи действия**

### ***Кога ще се извърши преглед на политиката?***

Пет години след прилагането на преразгледаното законодателство Комисията извършва оценка на ПТИ, за да установи до каква степен са постигнати целите на инициативата, и представя основните си констатации относно изпълнението в доклада до Съвета и Европейския парламент. При нужда докладът се придружава от подходящи препоръки.