



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 4.6.2012 г.
COM(2012) 258 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**за прилагането на Директива 2007/38/ЕО относно последващо оборудване с
огледала на тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Общността**

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**за прилагането на Директива 2007/38/ЕО относно последващо оборудване с
огледала на тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Общността**

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	Въведение	4
2.	Невидимите зони като фактор за пътнотранспортни произшествия	5
3.	Законодателство на ЕС относно полето на видимост	5
3.1.	Директивата от 2003 г. относно одобрението на типа.....	6
3.2.	Директивата за преоборудването	7
4.	Транспониране на Директивата за преоборудването	7
5.	Прилагане на Директивата за преоборудването	8
6.	Резултатите от преоборудването с огледала за невидимата зона.....	9
6.1.	Методика за оценяване на резултатите, постигнати с огледала за невидимите зони.....	9
6.2.	Констатации от проучването	10
6.3.	Как да се подобри положението	12
6.3.1.	Действия за подобряване на превозните средства.....	12
6.3.2.	Действия, насочени към участниците в движението.....	13
6.3.3.	Действия за подобряване на инфраструктурата.....	13
7.	Перспективи.....	13
8.	Заключение	14
9.	Приложение	16

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Има значителен брой пътни произшествия с по-големи превозни средства, при които водачите им не знаят за присъствието в непосредствена близост до тях на други участници в движението.

Често тези произшествия са свързани с промяна на посоката на движение на кръстовища, пътни възли и кръстовища с кръгово движение, когато водачите не забелязват други участници в движението, намиращи се в „невидимата зона“. Невидимите зони са области около превозното средство, които не могат да бъдат виждани от водача, било пряко през стъклата или при непряко, с използване на огледалата или други устройства.

От особено значение за безопасността на движението по пътищата са невидимите зони при тежкотоварните автомобили, т.е. превозни средства с максимална маса¹ над 3,5 тона за превоз на стоки. Невидимите зони са значителен фактор при произшествия с тежкотоварни автомобили и уязвими участници в движението като мотоциклетисти, велосипедисти и пешеходци.

Подобренията в технологиите и по-доброто разбиране на причините за произшествията доведоха до приемането от ЕС на законодателство, чиято цел е с подходящи устройства да се намали броят и размерът на невидимите зони и съответно броят на произшествията и случаите със смъртен изход. С Директива 2003/97/ЕО² се изисква всички нови превозни средства, пуснати в движение в ЕС от 27 януари 2007 г. да бъдат оборудвани с огледала за невидимите зони.

Въз основа на проучване, проведено през 2004 г.³, Комисията реши, че също така би било икономически целесъобразно да бъдат преоборудвани съществуващите тежкотоварни автомобили с огледала от вида, изискван за нови превозни средства.

Предложението на Комисията бе прието от Европейския парламент и от Съвета като Директива 2007/38/ЕО⁴ относно последващо оборудване с огледала на тежкотоварни превозни средства, която по-долу в настоящия доклад се нарича „Директивата за преоборудване“.

Настоящият доклад е изготвен в съответствие с член 5 от Директивата за преоборудването, с която от Комисията се изисква да:

- докладва относно прилагането на директивата;

¹ Технически допустима максимална маса в натоварено състояние.

² Директива 2003/97/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 10 ноември 2003 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно типовото одобрение на устройства за непряко виждане и на пътниите превозни средства, оборудвани с такива устройства, за изменение на Директива 70/156/ЕИО и за отмяна на Директива 71/127/ЕИО, ОВ L 25, 29.1.2004 г., стр. 1—45.

³ Анализ на разходите и ползите за огледала за невидимата зона:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/mirrors.pdf.

⁴ Директива 2007/38/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 юли 2007 г. относно последващо оборудване с огледала на тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Общността, ОВ L 184, 14.7.2007 г., стр. 25—28.

- прецени дали е необходимо преразглеждане на съществуващото законодателство.

2. НЕВИДИМИТЕ ЗОНИ КАТО ФАКТОР ЗА ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

Проучвания за пътнотранспортните произшествия⁵ показаха, че невидимите зони увеличават риска от такива произшествия особено с участието на тежкотоварни автомобили и малки участници в движението, като например мотоциклетисти и мотопедисти, колоездачи и пешеходци, и че огледалата или други устройства, които повишават полето на видимост и намаляват или премахват невидимите зони, могат да бъдат ефективни в предотвратяването на значителна част от тези произшествия.

Това е особено вярно, когато тежкотоварен автомобил извършва така наречената „критична маневра“ – например, когато завива надясно (или наляво в страни, където превозните средства се движат отляво) и мотоциклет, мотопед или велосипед се намира до тежкотоварния автомобил, от страната на пътника. Тази маневра може да бъде опасна и за пешеходци, но в по-малка степен.

Други критични маневри, извършвани от тежкотоварен автомобил, включват смяна на лента, когато отстрани се движи мотоциклет, мотопед или велосипед, както и потегляне, когато уязвим участник в движението, особено пешеходец, се намира пред тежкотоварния автомобил.

Пътнотранспортните произшествия с тежкотоварни автомобили и велосипедисти са по-често срещани в градски райони, докато свързаните с мотоциклети се случват най-вече в извънградски райони.

Голямото разнообразие от модели на движение в ЕС затруднява количественото определяне на броя на произшествията и случаите със смъртен изход, които могат да се дължат на невидима зона. Освен това базите данни за злополуки по принцип не включват информация, която да позволява да се установи причинно-следствена връзка между дадено произшествие и невидима зона. Следователно броят на произшествията, при които невидима за водача на тежкотоварен автомобил зона е изиграла решаваща роля, може да бъде оценен само със задълбочени изследвания.

В горепосочения анализ на разходите и ползите се приема, че при 56 % от произшествията с велосипедист или мотоциклетист/мотопедист, тежкотоварният автомобил е завил надясно (или наляво в страна, в която превозните средства са движат отляво). Също така се приема, че 40 % от въпросните произшествия биха могли да бъдат избегнати чрез монтиране на тежкотоварните превозни средства на огледала с разширено поле на видимост.

⁵

Проучване на причините за пътнотранспортни произшествия с камиони (ETAC 2007): http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/etac_exec_summary.pdf.

Въз основа на това през 2007 г. Комисията направи оценката, че на невидима зона могат да се дължат приблизително 400 смъртни случая годишно⁶.

3. ЗАКОНОДАТЕЛСТВО НА ЕС ОТНОСНО ПОЛЕТО НА ВИДИМОСТ

Законодателството на ЕС относно „одобрението на типа на системи за непряко виждане“ датира от 1971 г. Първият законодателен акт бе Директива 71/127/ЕИО⁷ относно огледалата за обратно виждане на моторните превозни средства. Тази директива беше изменена с редица последващи директиви, които добавиха по-модерни огледала и поставиха изискване такива да бъдат монтирани на по-широка гама от превозни средства.

3.1. Директивата от 2003 г. относно одобрението на типа

Значителна промяна в правната рамка бе направена с Директива 2003/97/ЕО. С нея бе отменена Директива 71/127/ЕИО, въведоха се общи задължителни изисквания за огледала и за първи път бяха разрешени други системи за непряко виждане.

В новата директива огледалата са класифицирани в шест категории в зависимост от тяхното поле на видимост. Някои от тях обикновено биват наричани „огледала за невидимата зона“, тъй като са проектирани за намаляване или премахване на невидими зони. Те могат да бъдат описани накратко, както следва:

- а) Широкоъгълни външни огледала, наричани огледала от клас IV. Те покриват зона от двете страни на превозното средство, която започва по-близо до мястото на водача и е много по-широка встрани от зоната, покривана от нормалните („от клас II“) огледала за обратно виждане.
- б) Бордюрни външни огледала, наричани огледала от клас V. Те покриват зона плътно до кабината на превозното средство от страната на пътника.
- в) Предни огледала, наричани огледала от клас VI. Те покриват зоната пред превозното средство, която не се вижда от мястото на водача.

Новите изисквания за огледала от клас IV (широкоъгълни огледала) и клас V (бордюрни огледала), определени в директивата от 2003 г. повишиха значително полето на видимост на водача в сравнение с предишната директива. Земната площ, покривана от новите огледала от клас IV, се увеличи с 43 %, докато зоната, покривана от огледалата от клас V, нарасна повече от два пъти. За първи път огледала от клас VI бяха включени в правото на ЕС.

⁶ Работен документ на службите на Комисията, придружаващ Предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно последващо оборудване с тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Общността. Пълна оценка на въздействието. SEC(2006) 1238.

⁷ Директива 71/127/ЕИО на Съвета от 1 март 1971 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно огледалата за обратно виждане на моторните превозни средства (ОВ L 68, 22.3.1971 г., стр. 1—17).

Фигура 2 от приложението към настоящия доклад обобщава промените в полето на видимост, осигурявани с огледалата от клас IV (от страната на пътника) и клас V, както се изисква съгласно Директива 2003/97/ЕО.

Съгласно посочената директива всички нови тежкотоварни автомобили с максимална маса над 7,5 тона трябваше да бъдат оборудвани с огледала от клас IV, V и VI до 26 януари 2007 г. Тежкотоварните автомобили с максимална маса под 7,5 тона, трябваше да бъдат оборудвани с огледала от клас IV и клас V, но бяха освободени от задължението за монтиране на огледала от клас VI.

Регламентът за общата безопасност⁸ отменя Директива 2003/97/ЕО, считано от 1 ноември 2014 г., и я заменя с Правило № 46, прието от Икономическата комисия за Европа на Обединените нации (ИКЕ на ООН). Той не внася промени по отношение на изискванията от Директива 2003/97/ЕО относно огледалата, но води до това, че тези изисквания започват да се прилагат за превозни средства, регистрирани в страни извън ЕС.

3.2. Директивата за преоборудването

Комисията съобрази, че ще отнеме много време — поне 16 години — за да бъдат приведени всички тежкотоварни превозни средства в Европа в съответствие с изискванията на Директива 2003/97/ЕО, като се има предвид необходимостта от цялостно подновяване на парка от тежкотоварни автомобили.

Комисията също така прецени, че всяка година приблизително 400 смъртни случая са били причинени поради невидима зона на тежкотоварен автомобил. По тази причина тя предложи да се направи задължително съществуващите превозни средства да бъдат преоборудвани с огледала за невидимите зони като икономически целесъобразна мярка за намаляване на злополуките и смъртните случаи. Предложението на Комисията беше прието под формата на Директива за преоборудването (Директива 2007/38/ЕО).

Директивата за преоборудването се прилага за превозни средства, проектирани за превоз на стоки, с максимална маса между 3,5 и 12 тона (категория N₂), и за такива с максимална маса над 12 тона (категория N₃), които са регистрирани след 1 януари 2000 г. В съответствие с член 3 от директивата, тези превозни средства трябваше да бъдат оборудвани с огледала от клас IV и V най-късно до 31 март 2009 г.

Съгласно член 2, параграф 2 от Директивата за преоборудването от изискването да се монтират огледала от клас V бяха освободени тежкотоварни автомобили с тегло под 7,5 тона, за които това не беше възможно. С него също така бяха освободени тежкотоварни автомобили, за които вече се прилагат национални правила преди директивата да стане част от националните законодателства. Бяха предвидени специални изключения за превозни

⁸

Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1—24.

средства, вече оборудвани с огледала, покриващи поле на видимост, което само с малко не достига изискваното съгласно директивата.

В случаите, в които беше невъзможно да се монтират огледала, отговарящи на новите изисквания, с член 3, параграф 3 от директивата се позволи използването на алтернативни технически решения, в това число допълнителни огледала или други устройства, като системи с монитор и камера. Държавите членки, в които се използваша такива алтернативи, трябваше да изпратят на Комисията списък на приемливите технически решения.

4. ТРАНСПОНИРАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА ЗА ПРЕОБОРУДВАНЕТО

Срокът за транспониране на директивата в националното законодателство бе 6 август 2008 г., което позволи съответните превозни средства да бъдат преоборудвани с огледала за невидимите зони до 31 март 2009 г. Комисията предприе правни действия („процедури за нарушение“) срещу някои държави членки за това, че не са изпратили съответно уведомление. Пълното транспониране в крайна сметка беше постигнато до юни 2009 г. Датите на транспониране са дадени в таблица 1 по-долу.

Като цяло транспонирането на тази директива в националното законодателство е безпроблемно и — освен в някои случаи — бе направено навреме. В една държава членка (Дания) транспонирането беше извършено доста преди крайния срок, тъй като когато директивата беше приета вече са били въведени съответни национални разпоредби.

Белгия	21.02.2008 г.	Люксембург	28.05.2009 г.
България	14.11.2008 г.	Унгария	14.08.2008 г.
Чешка република	27.10.2008 г.	Малта	14.12.2007 г.
Дания	1.10.2004 г.	Нидерландия	28.08.2008 г.
Германия	29.09.2007 г.	Австрия	11.10.2007 г.
Естония	18.12.2007 г.	Полша	12.06.2009 г.
Ирландия	8.08.2008 г.	Португалия	17.11.2008 г.
Гърция	25.08.2008 г.	Румъния	15.08.2008 г.
Испания	11.06.2008 г.	Словения	17.12.2007 г.
Франция	30.04.2008 г.	Словакия	1.04.2008 г.
Италия	31.03.2008 г.	Финландия	17.12.2007 г.
Кипър	22.05.2009 г.	Швеция	2.06.2008 г.
Латвия	29.10.2008 г.	Обединено кралство	31.03.2009 г.
Литва	26.07.2008 г.		

5. ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА ЗА ПРЕОБОРУДВАНЕТО

Комисията поиска държавите членки да докладват за прилагането на Директивата за преоборудването с попълване на въпросник. На искането се отзоваха⁹ само тринайсет държави членки.

Преди датата на транспониране Нидерландия и Дания вече бяха приели национални правила, изискващи превозните средства, обхванати от директивата, да са оборудвани с огледала, осигуряващи разширено поле на видимост. Тези правила са се прилагали за превозни средства, регистрирани преди 1 януари 2000 г. или превозни средства от тип N₂ с тегло под 7,5 тона.

Само пет държави членки посочиха, че са разрешили алтернативни технически решения, както е предвидено в член 3, параграф 3 от директивата. В съответствие с член 3, параграф 4 Нидерландия уведоми Комисията за алтернативно техническо решение, което е приела. Комисията съответно публикува тази информация на интернет страницата за безопасност по пътищата¹⁰, както се изисква в директивата.

На 18 декември 2007 г. Комитетът за привеждане в съответствие с техническия прогрес, създаден съгласно Директивата за техническата изправност¹¹, обсъди прилагането на специфичните разпоредби на член 4, параграф 2 от Директивата за преоборудването.

Той стигна до заключението, че Директивата за техническата изправност не трябва да бъде изменяна, тъй като тя вече изисква годишни прегледи на превозните средства, обхванати от Директивата за преоборудването, и тези задължителни прегледи включват огледалата за обратно виждане и тяхното поле на видимост. Държавите членки бяха свободни да приемат свои собствени правила за процедурите по прегледите. Комисията направи някои препоръки за това как да се извършват тези прегледи.

Отговорите на въпросника не показват да е имало значими проблеми при прилагането на Директивата за преоборудването. Повечето държави членки обаче не разполагаха с подробна информация за това колко превозни средства не са преминали успешно своя преглед за проверка на техническата изправност, поради това че не са били съобразени с изискванията за преоборудване. В протоколите от техническите прегледи е указано дали дадено превозно средство е имало проблеми по отношение на огледалата, но не се уточнява дали огледалата не са съответствали на Директивата за преоборудването или са имали други видове неизправности.

⁹ Дания, Германия, Ирландия, Испания, Франция, Италия, Латвия, Люксембург, Нидерландия, Полша, Румъния, Словакия, Финландия.

¹⁰ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/vehicles/blind_spot_mirrors_en.htm.

¹¹ Директива 96/96/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета, ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 1—19.

6. РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРЕОБОРУДВАНЕТО С ОГЛЕДАЛА ЗА НЕВИДИМАТА ЗОНА

През 2011 г. Комисията направи проучване относно произшествията, дължащи се на невидима зона, както се изисква съгласно член 5 от Директивата за преоборудването. Целта на проучването беше да се актуализира анализът на разходите и ползите от 2004 г. и да се сравни ситуацията преди и след прилагането на директивата. Проучването включваше преглед на начина, по който държавите членки са приложили директивата (изложен в раздели 4 и 5 по-горе) и оценяване на ефективността от преоборудването с огледала за невидимите зони, изразена като брой на избегнатите смъртните случаи.

6.1. Методика за оценяване на резултатите, постигнати с огледала за невидимите зони

При проучването се използва същата методика както за анализа на разходите и ползите от 2004 г. По същество то включваше изчисляване на очакваната тенденция при смъртните случаи, в случай че бъде или не бъде извършено преоборудване с огледала за невидимите зони.

В проучването от 2011 г. тези изчисления бяха актуализирани и резултатът след това беше сравнен с действителния брой на смъртните случаи според официалните статистически данни, записани в базата данни CARE.

Методиката може да бъде описана накратко, както следва:

- (1) за да се изчисли броят на смъртните случаи при липса на преоборудване с огледала за невидимите зони, беше прието, че:
 - а) общият брой на смъртните случаи по пътищата ще продължи да намалява с един и същи годишен темп, както се наблюдаваше през предходните години;
 - б) смъртните случаи в резултат на произшествия с уязвими участници в пътното движение и тежкотоварни автомобили ще продължат да съставляват същия дял от всички смъртни случаи;
- (2) за да се изчисли броят на смъртните случаи при преоборудване с огледала за мъртвите зони:
 - а) бяха разгледани само произшествия с мотоциклети, мотопеди и велосипеди и то само тези, при които тежкотоварен автомобил е завил надясно (или наляво в страни, в които превозните средства се движат отляво);
 - б) при произшествия с участието на тежкотоварен автомобил, завил надясно (или наляво в някои страни), и велосипед, мотопед или мотоциклет делът на произшествията със смъртен изход бе приет да бъде 56 %;
 - в) беше прието, че 40 % от тези смъртни случаи биха могли да бъдат предотвратени чрез монтиране на нови огледала за мъртвите зони;

- г) броят на смъртните случаи, които биха били избегнати чрез монтиране на нови огледала за мъртвите зони, беше сметен за пропорционален на броя на тежкотоварните автомобили, подлежащи на преоборудване.

Тези изчисления бяха актуализирани с използване на данни за действителни произшествия до 2005 г. и резултатите бяха сравнени с действителните стойности.

6.2. Констатации от проучването

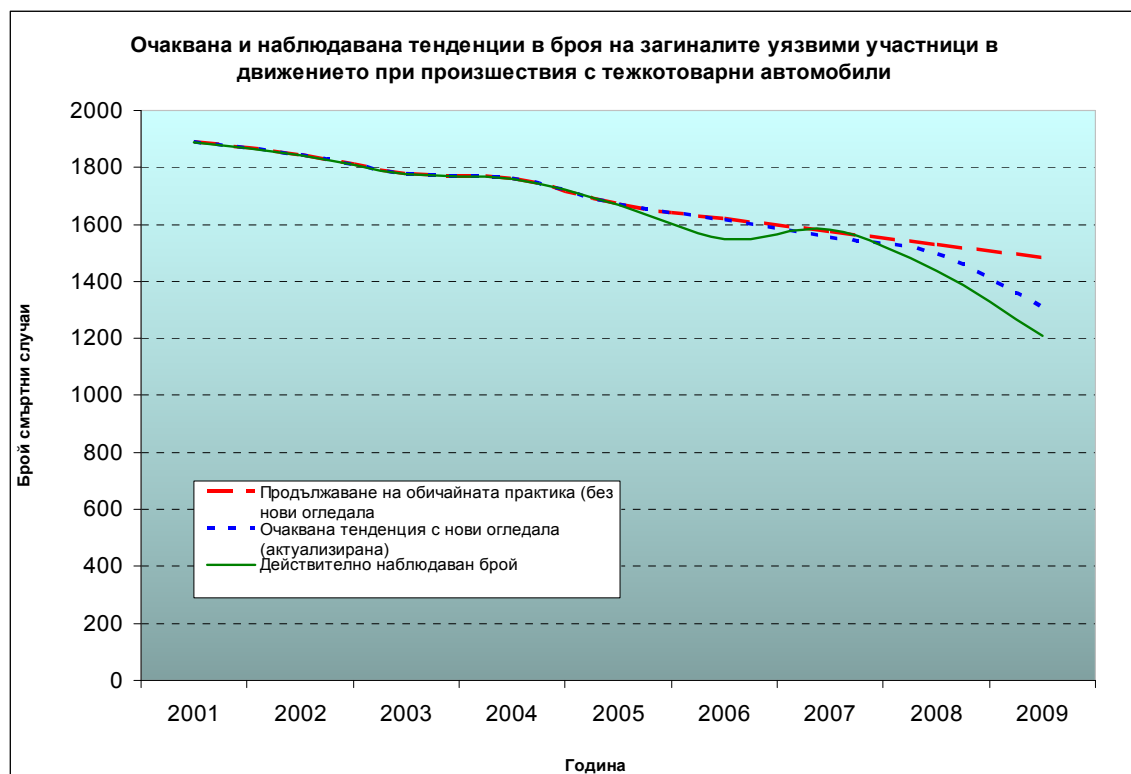
Беше оценено, че през 2009 г. е имало около 3,7 млн. превозни средства, подлежащи на преоборудване като следствие от директивата.

Актуализирането на изчисленията, направени при приемането на директивата, показва, че е могло да се очаква общият брой на произшествията със смъртен изход, в които участват тежкотоварен автомобил и уязвими участници в движението, да намалее с 21,5 % между 2005 г. и 2009 г. вследствие на Директивата за преоборудването. Фактически действителният брой смъртни при този вид произшествия е намалял през този период с 27,5 %.

Тенденцията в действителния брой на произшествията със смъртен изход, в които участват тежкотоварен автомобил и уязвими участници в движението, е показана в приложение 1. Сравнението показва, че преоборудването е било ефективно. Както е показано на фигура 1 по-долу, действително отчетеният общ брой на смъртните случаи с уязвим участник в движението е по-малък от оценките за резултатите от Директивата за преоборудването.

Въпреки това остава неясно доколко тази положителна тенденция може да бъде приписана на Директивата за преоборудването. От една страна, броят на смъртните случаи с велосипедисти вече беше рязко спаднал през 2006 г., т.е. преди да бъде приложена Директивата за преоборудването.

Фигура 1



Следва също да бъде отбелязано, че наличните данни обхващат много кратък период след прилагането на Директивата за преоборудването. Датата, след която съответните превозни средства не биха преминали успешно прегледа за техническа изправност, ако не са съобразени с директивата, беше 31 март 2009 г. Когато обаче беше проведено проучването за изпълнението, базата данни CARE не съдържаеше данни, по-скорошни от края на 2009 г. Така че е възможно пълното въздействие на директивата да не стане видно преди да са налице по-дългосрочни хронологични редове от данни.

Базата данни CARE съдържа информация за обстоятелствата около произшествията, но не и за допринасящите фактори. Затова е невъзможно да се определят точно произшествията, за които „невидима зона“ може да е била допринасящ фактор. Това беше ограничение също и при първоначалното проучване от 2004 г. за икономическата целесъобразност на преоборудването на съществуващи превозни средства с огледала за невидимите зони. За да се преодолее тази трудност, делът на произшествията, които могат да се припишат на невидимите зони, както и ефективността на огледалата за предотвратяването им бяха взети от задълбочени изследвания, проведени от някои държави членки, както е обяснено по-горе.

В обобщение, съществува тенденция към намаляване на броя на произшествията със смъртен изход, в които участват уязвими участници в движението и тежкотоварни автомобили, но не е ясно доколко този напредък може да бъде отдаден на Директивата за преоборудването или дали могат да бъдат постигнати още по-добри резултати чрез налагане на допълнителни технически изисквания.

6.3. Как да се подобри положението

Въпреки намаляването на броя на произшествията със смъртен изход, включващи уязвими участници в движението и тежкотоварни автомобили, все още има възможности за подобрения. Не съществува обаче единично или просто решение, което може да доведе до значително намаляване на броя на произшествията и смъртните случаи. Следва да се предприемат действия за подобряване както на превозните средства, така и на поведението на участниците в движението.

6.3.1. Действия за подобряване на превозните средства

Що се отнася до превозното средство, за допълнително намаляване на злополуките поради невидими зони могат да помогнат технически подобрения. Тези подобрения се делят на две категории.

(1) Намаляване или премахване на невидимите зони

Най-простите решения се състоят в монтиране на допълнителни огледала или френелови лещи. Последните позволяват на водача на тежкотоварния автомобил да вижда уязвим участник в движението, който е непосредствено до превозното средство от страната на водача.

Системите с монитор и камера биха могли да допълнят или заменят някои огледала. Те показват на монитор вътре в кабината едно или повече изображения на страните на превозното средство.

Пряката видимост на водача, т.е. без използване на технически помощни средства, може да бъде подобрена чрез по-добро проектиране както на стъклата на кабината, така и на положението на водача. Трябва да се постигне баланс между изискването за видимостта и други ограничения.

(2) Предупреждаване на водача за потенциална опасност

Тежкотоварните автомобили могат да бъдат оборудвани с устройства, които да предупреждават водача за присъствието на уязвими участници в движението. Например с ултразвукови датчици, които откриват уязвими участници в движението в непосредствена близост до превозното средство и сигнализират на водача чрез звукови или визуални сигнали. Тези системи могат също да предупреждават уязвимия участник в движението за потенциално опасна маневра от страна на тежкотоварния автомобил.

Икономическата целесъобразност на тези технически устройства все още не е оценена в пълна степен и липсват окончателни резултати от досегашните изследвания. По-специално, не е ясно дали ползите биха нараснали пропорционално на броя на монтираните технически устройства. Всички от тях (с изключение на по-добрите стъкла) налагат на водача допълнително работно натоварване, което може да се отрази неблагоприятно върху способността му да ги използват ефективно. Трябва също така да се има предвид, че системите за предупреждение не освобождават водача от отговорността да използва

всички налични средства, включително огледала, за да провери за присъствие на уязвими участници в движението.

6.3.2. *Действия, насочени към участниците в движението*

Съществуват възможности за подобрене в поведението както на водачите на тежкотоварни автомобили, така и на уязвимите участници в движението. В професионалните шофьорски курсове, особено за водачите на тежкотоварни автомобили, следва повече да се изтъкват опасностите от невидимите зони и да се преподават необходимите знания за справяне с тях. Уязвимите участници в движението също трябва да са наясно, че поради невидимите зони водачът на тежкотоварен автомобил не винаги може да ги види. Това е особено важно за велосипедистите. Програмите за обучение и кампаниите за целенасочено повишаване на информираността са ефикасен подход към уязвимите участници в движението.

6.3.3. *Действия за подобряване на инфраструктурата*

На кръстовищата могат да бъдат монтирани крайпътни огледала и други външни устройства, за да се помогне на шофьорите да установяват присъствието на уязвими участници в движението.

Мерките за регулиране на движението, като например разделение или намаляване на разрешената скорост, също могат да спомогнат за намаляване на произшествия, дължащи се на невидима зона, особено на тези с велосипедисти и пешеходци в градските райони.

7. ПЕРСПЕКТИВИ

Съответните отдели на Комисията ще продължават да следят данните за произшествия с цел да преценят дали броят на произшествията с тежкотоварни автомобили и уязвими участници в движението продължава да спада, както беше до 2009 г. Необходимо е по-нататъшно задълбочено изследване на произшествията, за да актуализираме знанията си по отношение на степента, в която невидимите зони водят до сблъсъци със смъртен изход между уязвими участници в движението и тежкотоварни автомобили.

Освен това все още не е достатъчно уточнен приносът на невидимите зони за наранявания при пътни произшествия. Мерките за осигуряване на подходящо докладване на произшествия, дължащи се на невидима зона, ще бъдат част от стратегията на ЕС за борба срещу нараняванията при пътни произшествия.

Технологиите, които вече са налице или се разработват, могат да спомогнат за допълнително намаляване на произшествия с уязвими участници в движението и тежкотоварни автомобили. При тях се използват камера и мониторни устройства, както и системи за предупреждение. Комисията счита, че са необходими допълнителни изследвания, за да се прецени техният потенциал и икономическа целесъобразност. Те са все още на ранен етап на разработване и трябва да избегнем претоварване на водачите на тежкотоварни автомобили с допълнителни устройства, които могат да отклоняват вниманието им.

В ход е обсъждане в ИКЕ на ООН относно подобряването на полето на видимост на тежкотоварните автомобили. По-специално, ИКЕ на ООН разработва технически изисквания за одобрение на типа на системи с монитор и камера. След установяването на тези изисквания, на тежкотоварните автомобили, регистрирани в ЕС¹² ще бъде разрешавано монтирането само на системи, преминали одобрение на типа. Замяната на огледалата със системи с монитор и камера е сред възможностите, които се обсъждат във връзка с бъдещото разширяване на полето на видимост.

Преразглеждане на сегашното законодателство на ЕС ще бъде целесъобразно едва при наличие на допълнителни данни, които оправдават задължителното монтиране на допълнителни устройства на превозните средства.

Междувременно съществуват разнообразни други начини за потенциално предотвратяване на произшествия, дължащи се на невидима зона — не чрез добавяне на техническо оборудване на превозните средства, а по-скоро чрез подобряване на пътната инфраструктура и поведението на участниците в движението.

Като част от процеса CARS 21¹³ Комисията ще обсъди с държавите членки и заинтересованите страни какви по-нататъшни действия трябва да бъдат предприети за справяне с невидимите зони.

Комисията даде ход на обществено допитване за изменение на директивата относно теглото и размерите на тежкотоварните автомобили с цел подобряване, наред с други аспекти, на тяхната конструкция във връзка с безопасността по пътищата. Преразглеждането на тази директива ще предостави възможност за търсене на възможни подобрения в полето на пряка видимост на водача, както бе обяснено по-горе.

Комисията подпомага с безвъзмездни средства проекта BIKE PAL¹⁴, който включва демонстрации на полето на видимост на водача на тежкотоварен автомобил, с цел повишаване осведомеността сред велосипедистите. Комисията подпомага също финансирането на проекта Safecycle¹⁵ за установяване на подходящи информационни и комуникационни технологии, които могат да подобрят безопасността на велосипедистите.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Директивата за преоборудването с огледала за невидимите зони беше успешно приложена от държавите членки на ЕС. Не бяха срещнати значими технически трудности, въпреки че някои страни закъсняха с транспонирането на директивата в своето национално законодателство.

¹² Това задължение ще се прилага от 26 юли 2013 г. Серия от изменения 03 на Правило на ИКЕ на ООН № 46 (Добавка 45/Преработка 4) — в процес на приемане.

¹³ „Конкурентна регулаторна система за 21-ви век“.

¹⁴ http://www.etsc.eu/documents/ETSC_BIKE_PAL.pdf.

¹⁵ <http://www.safecycle.eu/>.

Броят на смъртните случаи на уязвими участници в движението, сблъскали се с тежкотоварен автомобил, спадна значително през периода от 2001 г. до края на 2009 г. Оценката, направена от персонала на Комисията, показва, че за тази тенденция са допринесли огледалата за невидимите зони, особено що се отнася до велосипедисти: изследванията показват, че велосипедистите са особено уязвими при произшествия, дължащи се на невидима зона.

Въпреки това, въз основа на наличните данни не е възможно да се определи делът на произшествията с тежкотоварен автомобил, при които допринасящ фактор са били невидимите зони. Това може да бъде оценено единствено чрез задълбочени проучвания, които са с много ограничен обхват и почиват върху данни, събрани преди Директивата за преоборудването да бъде приложена. Следователно не е възможно да се направи разграничение между ефекта от преоборудването с огледала за невидимите зони на съществуващите превозни средства и ефекта от монтиране на такива огледала на новите превозни средства. Освен това не е възможно да се разграничи ефектът на огледалата за невидимите зони от общата тенденция на намаляване на броя на пътните произшествия със смъртен изход.

Въпреки много положителното намаляване на броя на загиналите при пътнотранспортни произшествия уязвими участници в движението, все още всяка година има повече от 1200 такива смъртни случая, дължащи се на произшествия с участието на тежкотоварни автомобили. Усилията за предотвратяване на тези произшествия трябва да продължат и Комисията се ангажира да работи върху този проблем като един от приоритетите за периода 2011—2020 година¹⁶.

Комисията ще следи отблизо всякакви технологични разработки, насочени към предотвратяване на произшествия, дължащи се на невидима зона, които в бъдеще могат да бъдат вграждани в новите превозни средства, след като докажат икономическата си целесъобразност.

Комисията ще продължи да насърчава подобряването на обучението и осведомеността както за водачите на тежкотоварни автомобили, така и за уязвимите участници в движението, а също и действията, целящи подобряване на инфраструктурата, така че уязвимите участници в движението и тежкотоварните автомобили да могат безопасно да я използват съвместно.

¹⁶ COM (2010) 389 окончателен, Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.

9. ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица 2. Тенденция в броя на случаите със смъртен изход при произшествия с тежкотоварни автомобили и уязвими участници в движението в 19 държави членки *					
Година	Вид на уязвимия участник в движението				
	Мотоцикл ет	Мотопед	Велосипед	Пешеходец	Общо
2001	318	170	427	972	1 887
2002	308	148	424	961	1 841
2003	315	150	395	918	1 778
2004	298	140	410	913	1 761
2005	298	135	401	835	1 669
2006	308	130	337	773	1 548
2007	289	102	353	837	1 581
2008	301	110	288	738	1 437
2009	249	83	250	628	1 210

* Данни, извадени от базата данни CARE за 19 държави членки: EC-15 плюс CZ, SI, PL и RO

Фигура 2

