

**BG**

**BG**

**BG**



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 20.7.2010  
COM(2010) 389 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ**

**Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в  
областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година**

{SEC(2010) 903}

# СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

## Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година

### ВЪВЕДЕНИЕ

Безопасността на движението по пътищата е важен обществен проблем. През 2009 г. повече от 35 000 души са загинали по пътищата на Европейския съюз, т.е. колкото населението на средно голям град, и не по-малко от 1 500 000 души са ранени. Щетите за обществото са огромни, като възлизат на около 130 милиарда EUR през 2009 година<sup>1</sup>.

В съобщението си „Европа 2020 — Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж“<sup>2</sup> Комисията подчерта значението за Европа на социалното сближаване, екологичната икономика, образованието и иновациите. Тези цели следва да бъдат отразени в различните аспекти на европейската транспортна политика, която следва да се стреми към гарантиране на устойчива мобилност за всички граждани, намаляване на емисиите от въглероден диоксид от транспорта и пълноценно възползване от техническия прогрес. На пътната безопасност ще се обърне голямо внимание в предстоящата „Бяла книга относно транспортната политика през периода 2010—2020 година“, тъй като намаляването на броя на жертвите на пътни произшествия е от ключово значение, за да се подобри общото функциониране на транспортната система и да се отговори на нуждите и очакванията на гражданите и предприятията.

Поради това е необходим съгласуван цялостен и интегриран подход, като се вземе предвид синергията с други политически цели. Политиките за пътна безопасност на местно, национално, европейско и международно равнище следва да интегрират съответните цели на други публични политики и обратно.

В предложените насоки за политиката изцяло са отчетени резултатите, получени по време на 3-та програма за действие за безопасност по пътищата през периода 2001—2010 г., показващи, че независимо от постигнатия значителен напредък в областта на пътната безопасност е необходимо продължаване и увеличаване на усилията.

Насоките за европейската политика в областта на пътната безопасност до 2020 г. имат за цел да предоставят обща рамка за управление и амбициозни цели, които следва да направляват националните или местните стратегии. В съответствие с принципа на субсидиарност описаните действия следва да се прилагат на най-подходящото ниво и чрез най-подходящите средства .

Комисията счита, че в рамките на тези насоки за политиката следните три действия следва да бъдат предприети като приоритетни:

---

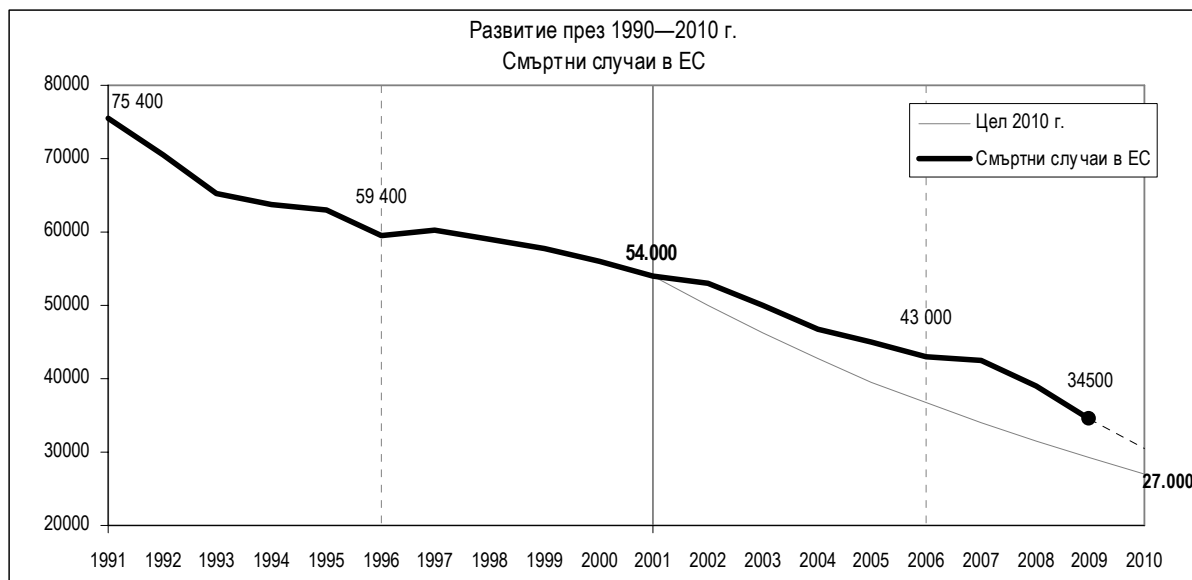
<sup>1</sup> Въз основа на стойността на живота на средностатистическия гражданин, изчислена в рамките на проучването HEATCO (6-та рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие).

<sup>2</sup> COM(2010) 2020.

- установяване на структурирана и съгласувана рамка за сътрудничество въз основа на най-добрите практики в държавите-членки като необходимо условие за ефикасно прилагане на насоките за политиката през периода 2011—2020 г.;
- стратегия относно нараняванията и оказването на първа помощ в отговор на спешната и растяща необходимост от намаляване на нараняванията при пътни произшествия;
- подобряване на безопасността на уязвимите участници в пътното движение, и по-специално на мотоциклетистите, за които статистическите данни за произшествия са особено тревожни.

## 2. ПОСЛЕДВАЩА ОЦЕНКА НА ТРЕТАТА ЕВРОПЕЙСКА ПРОГРАМА ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ ПО ПЪТИЩАТА

На 2 юни 2003 г. Комисията прие своята 3-та Европейска програма за действие за безопасност по пътищата (RSAP), включваща амбициозната цел за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата до 2010 г., както и 62 предложения за конкретни действия в областта на безопасността на превозните средства, безопасността на инфраструктурата и безопасността на участниците в пътното движение. Беше извършена последваща оценка с цел да се анализира въздействието, степента на изпълнение и ефективността на програмата RSAP (съответният документ е публикуван на уебсайта: <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Въпреки че първоначалната цел едва ли ще бъде постигната до края на 2010 г., програмата RSAP подейства като силен катализатор на усилията, полагани от държавите-членки за подобряване на пътната безопасност.



## 3. ПРИНЦИПИ И ЦЕЛИ

### 3.1. Принципи

Полагане на усилия за най-високи стандарти за безопасност по пътищата в цяла Европа

В центъра на действията на политиката за пътна безопасност трябва да са гражданите: тя трябва да ги насърчава да поемат основната отговорност за своята безопасност и за безопасността на другите участници в движението по пътищата. Политиката на ЕС за безопасност по пътищата има за цел повишаването на пътната безопасност, гарантиращо безопасна и незамърсяваща мобилност на гражданите навсякъде в Европа. Тя следва да спомогне за равнопоставеност на участниците в движението по пътищата чрез целенасочени усилия за подобряване на безопасността на по-уязвимите измежду тях.

### **Интегриран подход към пътната безопасност**

Бъдещата политика за пътна безопасност следва да бъде взета предвид в други области на политиката на ЕС, а тя следва да е съобразена с целите на тези други политики. Безопасността по пътищата е тясно обвързана с политиките в множество области, включително енергетика, околна среда, заетост, образование, работа с младежта, обществено здравеопазване, научни изследвания, иновации и технологии, правосъдие, застрахователно дело<sup>3</sup>, търговия и външни работи.

### **Субсидиарност, пропорционалност и споделена отговорност**

Тук от съществено значение е въпросът за политическото ръководство: в съответствие с принципите на субсидиарност и пропорционалност, които са залегнали в концепцията за споделената отговорност във връзка с пътната безопасност, ще се изискват ангажираност и конкретни действия, според случая, на равнището на европейските институции, държавите-членки, регионалните и местните органи, както и от участниците в гражданското общество — всеки в своята сфера на отговорност. Европейската харта за пътна безопасност е един добър пример за ангажиментите, поети от съответните участници.

## **3.2. Цел**

С оглед да се постигне целта за създаване на общо пространство на пътна безопасност, Комисията предлага да продължат усилията за **намаляване наполовина на общия брой на смъртните случаи по пътищата в Европейския съюз до 2020 г.**, считано спрямо 2010 година<sup>4</sup>. Тази обща цел представлява значително увеличение на степента на амбициозност в сравнение с непостигната цел на сегашната програма за действие за безопасност по пътищата, като се има предвид вече постигнатият напредък от няколко държави-членки през последните десет години, и ще излъчи ясен сигнал за ангажимента на Европа по отношение на пътната безопасност.

Държавите-членки се насърчават да допринесат, чрез националната си стратегия за безопасност по пътищата, за постигането на общата цел, като се отчитат техните специфични изходни позиции, нужди и особености. Те следва да съсредоточат усилията си в области, за които резултатите им са най-ниски в сравнение с тези, постигнати от държавите, водещи в съответната област. По този начин могат да бъдат

---

<sup>3</sup> Застрахователният сектор може да допринесе за безопасността по пътищата чрез действия за обучение, както и чрез своите схеми за застраховане. Така например, схеми за „плащане според ползването на автомобила“ (PAYD), при които застрахователната премия варира в зависимост от изминатите километри, могат да доведат до значителни икономии на разходи при пътни произшествия, както и до намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобилите.

<sup>4</sup> Тъй като резултатите за 2010 г. все още не са известни, тази референтна стойност ще се основава на екстраполация на наличните данни за 2009 г.

установени специфични национални цели — например броят на смъртните случаи по пътищата да не превишава определена стойност на един милион жители. Този подход следва да намали различията между държавите-членки и да осигури на гражданите по-уеднаквено равнище на безопасност по пътищата в рамките на ЕС.

По отношение на въвеждането на определена цел за намаляване на тежките наранявания по пътищата, предложено по време на общественото обсъждане<sup>5</sup>, Комисията счита това предложение за интересно. На този етап не е възможна такава общоевропейска цел поради липсата на общо определение за тежки и леки наранявания. Веднага след като се постигне достатъчен напредък в тази област, Комисията ще предложи в насоките за европейската политика в областта на пътната безопасност до 2020 г. да се добави обща „цел за намаляване на нараняванията“.

#### 4. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

Участникът в пътното движение е първото звено от веригата на безопасността по пътищата. Каквито и технически мерки да се прилагат, ефективността на политиката за пътна безопасност зависи в крайна сметка от поведението на участниците в движението. По тази причина от съществено значение са **образованието, обучението и контролът относно спазването**. Но системата за пътна безопасност трябва да отчита също така човешките грешки и неадекватното поведение и да ги поправя, доколкото това е възможно — не съществува нулев риск. Поради това всички елементи и особено **превозните средства и инфраструктурата** следва да са „толерантни“, така че да се предотвратяват такива грешки и да се ограничават последиците от тях за участниците в движението, по-специално за най-уязвимите участници.

Седем цели са определени за следващите десет години. За всяка една от тези цели ще бъдат предложени действия на европейско и национално равнище. Комисията ще осигури приемственост с 3-тата програма за действие за безопасност по пътищата, особено когато при последващата оценка са установени действия, които трябва да бъдат продължени.

|  |
|--|
| <b>Цел № 1: Да се подобри образованието и обучението на участниците в пътното движение</b> |
|--|

По време на 3-тата програма за действие за безопасност по пътищата са приети важни законодателни актове по отношение на свидетелствата за управление на моторни превозни средства (МПС) и обучението на професионалните водачи. Въздействието на тези неотдавнашни мерки ще се измерва през следващите години. По време на експертното и общественото обсъждане бе подчертана обаче необходимостта от подобряване на качеството на системата за издаване на свидетелства за управление и за обучение, като особено внимание се обърне на младите начинаещи водачи.

Сегашният подход по отношение на обучението на водачите действително остава твърде разпокъсан и специализиран. Комисията предлага да се насърчава по-широк

<sup>5</sup> Обществено обсъждане за подготовката на следващите насоки за политиката в областта на пътната безопасност бе проведено между юли и декември 2009 г. То включваше поредица от тематични семинари, консултация по интернет и конференция със заинтересованите страни. Бяха получени приблизително 550 отговора чрез интернет или писмени становища.

подход и образованието и обучението да се разглеждат като цялостен процес — „непрекъснато учене“ през целия живот. Следва да бъдат насърчавани интерактивни методи и придобиването на автономност, като същевременно надлежно се отчита необходимостта разходите за получаване на свидетелство за управление да остават на разумно равнище.

- **Обучение преди полагаането на изпит**

Целта е да се насърчи придобиването на практически умения преди изпита при оптимални условия за безопасност. Комисията ще разсъждава върху няколко варианта — по-специално върху включването на шофиране с придружител в процеса, водещ до издаване на свидетелството за управление на МПС. Ще бъде проучено въвеждането на хармонизирани минимални изисквания за лица, участващи в обучението: като например придружаващи лица и инструктори.

- **Изпит за получаване на свидетелство за управление на МПС**

Изпитът за получаване на свидетелство за управление на МПС следва да не се ограничава до проверка на знанията на кандидата относно правилника за движение по пътищата или на способността му да извършва маневри. Комисията ще обмисли как да се включат и по-широки умения за шофиране или дори оценка на ценностите и поведението, свързани с пътната безопасност (осъзнаване на рисковете), и неагресивно, енергийноефективно управление на МПС (отделяне на по-голямо внимание на ключовите елементи на екошофирането в рамките на учебните програми за теоретичния и практическия изпит).

- **Обучение след полагаането на изпит**

Уместно е да бъде проучено продължаващото обучение на непрофесионални шофьори след полагаането на изпит за получаване на свидетелство за управление, по-специално понеже със застаряването на европейското население ще расте значението на въпроса за поддържане на способността на възрастните хора да управляват МПС. При възможните действия в тази област ще трябва да се вземе предвид, че лицата с увреждания и хората в напреднала възраст също имат право на мобилност, както и възприемането на алтернативни решения.

**Действие:**

*Комисията ще разработи, при необходимост в сътрудничество с държавите-членки, обща стратегия за образование и обучение за пътна безопасност, включваща по-специално интегрирането на стажуване в процеса преди получаването на свидетелство за управление, както и общи минимални изисквания към инструкторите за обучение на водачи на МПС.*

**Цел № 2: Да се увеличи контролът относно спазването на правилника за движение по пътищата**

Съгласно последващата оценка на 3-тата програма за действие за безопасност по пътищата, контролът относно спазването продължава да бъде ключов фактор за създаването на условия за значително намаляване на броя на смъртните случаи и нараняванията, особено когато контролът е интензивен и широко оповестен.

Общественото допитване също така потвърди, че контролът относно спазването следва да е силно застъпен в новите насоки за политиката в областта на пътната безопасност. В действителност по време на предишната програма не е оползотворен пълният потенциал на една европейска стратегия за контрол относно спазването, по-специално поради липсата на напредък по предложението на Комисията за трансграничния контрол относно спазването.

Тази стратегия следва да се основава на следните три основни направления:

- **Трансграничен обмен на информация в областта на пътната безопасност**

Започналата през 2008 г. работа по предложението за директива за улесняване на контрола относно спазването на разпоредбите в областта на пътната безопасност следва да продължи. Предложеният текст<sup>6</sup>, целящ да улесни обмена на информация за нарушения на безопасността по пътищата, представлява стъпка напред за по-уеднаквено третиране на нарушителите.

- **Кампании за контрол относно спазването на разпоредбите**

Подобрената координация и обменът на най-добри практики спомагат прилагането и контролът да са значително по-ефикасни. Следва да се насърчава широкото прилагане на принципа на целенасочените кампании за контрол, каквито вече са организирани в и между няколко държави-членки. Освен това опитът показва, че най-ефективни резултати се получават чрез комбиниране на политиката за контрол с мерки за информиране на участниците в движението. Поради това Комисията ще продължи да подкрепя действия за информиране и повишаване на осведомеността, по-специално на младите хора.

- **Автомобилни технологии в помощ на контрола относно спазването**

Технологични разработки, като например вградени в превозните средства системи, предоставящи информация в реално време за ограниченията на скоростта, могат да допринесат за подобро спазване на тези ограничения. Тъй като леките търговски превозни средства по пътищата стават все по-многобройни, което също така увеличава риска от въвличането им в произшествия, в съответствие с вече установените от Комисията насоки<sup>7</sup> следва да бъде проучено и оборудването на тези превозни средства с ограничители за скоростта, като се отчитат и съпътстващите ползи за околната среда и климата. По отношение на управлението на МПС след употреба на алкохол, санкциите следва да бъдат придружавани от превантивни мерки. Поради това Комисията ще проучи доколко е уместно в превозните средства задължително да се инсталират блокиращи устройства при употреба на алкохол — например за професионалните водачи (като тези на училищни автобуси).

- **Национални цели за контрол относно спазването**

Ефективността на политиките за безопасност по пътищата до голяма степен зависи от интензивността на контрола относно спазването на изискванията за безопасност.

---

<sup>6</sup> Съобразен със съответното законодателство на ЕС за защита на личните данни.

<sup>7</sup> COM(2009) 593 окончателен.



Комисията насърчава определянето на национални цели за контрол, които да бъдат включени в „национални планове за контрол относно спазването“<sup>8</sup>.

#### Действия:

- *Комисията ще работи заедно с Европейския парламент и Съвета за въвеждане на трансграничен обмен на информация в областта на пътната безопасност.*
- *Комисията ще действа за разработване на обща стратегия за контрол относно спазването на разпоредбите за пътна безопасност, включваща:*
  1. *възможността да се въведат ограничители на скоростта в леки търговски превозни средства и за задължително използване на блокиращи устройства при употреба на алкохол в някои специфични случаи;*
  2. *изготвянето на национални планове за изпълнение.*

### **Цел № 3: По-безопасна пътна инфраструктура.**

Най-много смъртни случаи се случват по селските и градските пътища (съответно 56 % и 44 % през 2008 г. срещу 6 % по автомагистралите). Затова следва да се намерят начини прилагането на съответните принципи на безопасното управление на инфраструктурата постепенно да обхване и второкласната пътна мрежа на държавите-членки, като се вземе предвид принципът на субсидиарност.

Комисията ще гарантира включването на изисквания за безопасност в исканията за финансиране от фондовете на ЕС във връзка с пътната инфраструктура в държавите-членки. Ще бъде изследвана възможността за разширено прилагане на този принцип и при външната помощ.

#### Действия:

*Комисията ще:*

1. *гарантира предоставянето на средства от европейските фондове само за инфраструктура, която е в съответствие с директивите за безопасност по пътищата и в тунелите;*
2. *насърчава прилагането за второстепенните пътища в държавите-членки на съответните принципи за управление на безопасността на инфраструктурата, по-специално чрез обмена на най-добри практики.*

### **Цел № 4: По-безопасни превозни средства**

<sup>8</sup> Вж. Препоръка 2004/345/ЕО на Комисията относно прилагането на разпоредбите в областта на сигурността по пътищата (ОВ L 111, 17.4.2004 г., стр. 75).

През периода, обхванат от 3-тата програма за действие за безопасност по пътищата, се наблюдава значителен напредък в безопасността на превозните средства. Въпреки че безопасността на автомобилите бе подобрена — отчасти благодарение на широкото използване на пасивни устройства за безопасност, като например предпазни колани и въздушни възглавници, и прилагането на електронни системи за безопасност — на другите превозни средства и по-специално на мотоциклетите не бе обърнато същото внимание. Освен това през следващите години ще трябва да се решат нови проблеми за безопасността във връзка с нарастващия дял на превозните средства, използващи алтернативно задвижване.

#### • Съвременните превозни средства

През последните години са приети или са в процес на разработване многобройни технически стандарти и изисквания за безопасност на превозните средства<sup>9</sup>. Въздействието им ще проличи изцяло едва през следващото десетилетие.

След пускането си на пазара превозните средства следва да продължат да отговарят на стандартите за безопасност през целия си експлоатационен живот. Комисията ще направи оценка и ще предложи, при необходимост след оценка на въздействието, мерки в областта на хармонизирането и постепенното укрепване на законодателството на ЕС относно прегледите за проверка на техническата изправност<sup>10</sup> и крайпътните технически проверки<sup>11</sup>. Крайната цел може да е взаимното признаване от държавите-членки на проверките на превозните средства.

В момента данни за превозните средства (типово одобрение, регистрация, резултати от проверките и т.н.) съществуват в различни форми във всяка държава-членка. Комисията ще проучи създаването на европейска електронна платформа с цел да се улесни обменът на информация.

#### • Утрешните превозни средства

Както е посочено в съобщението на Комисията относно „Европейска стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства“<sup>12</sup>, развитието и внедряването на превозни средства с алтернативно задвижване представлява основен приоритет за следващото десетилетие, за да се намали въздействието на автомобилния транспорт върху околната среда. Някои от тези превозни средства притежават обаче характеристики, които ги правят коренно различни от традиционните превозни средства и могат да окажат въздействие върху безопасността. Поради това изключително важно е прилагането на цялостен и координиран подход с оглед ясно определяне на въздействието върху всички засегнати фактори (като например инфраструктура и уязвими участници) и на решенията, които трябва да бъдат предоставени (научни изследвания, стандартизация и др.).

Значителен принос за безопасността на движението се очаква и от въвеждането на т. нар. „кооперативни системи“, при които превозните средства обменят данни и взаимодействат с инфраструктурата и с други превозни средства наоколо с цел водачите да са оптимално информирани, да се намалят рисковете за произшествия и транспортните потоци като цяло да функционират по-гладко.

---

<sup>9</sup> Например във връзка с безопасността на мотоциклетите ще бъде предложен регламент за одобряването на дву- и триколесни моторни превозни средства и четириколки.

<sup>10</sup> ОВ L 141, 6.6.2009 г., стр. 12.

<sup>11</sup> ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 1.

<sup>12</sup> COM(2010) 186.

## Действия:

### *Комисията ще:*

- 1. направи предложения за насърчаване на напредъка по отношение на активната и пасивната безопасност на превозните средства, като например мотоциклетите и електрическите превозни средства;*
- 2. направи предложения с оглед на постепенното хармонизиране и подобряване на прегледите за проверка на техническата изправност и крайпътните технически проверки;*
- 3. продължи оценяването на въздействието на кооперативните системи и на ползите от тях, за да се установят най-ползните приложения и се препоръчат подходящи мерки за тяхното съгласувано по време внедряване.*

|   |
|---|
| <b>Цел № 5: Стимулиране на използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност</b> |
|---|

През периода, обхванат от 3-тата програма за действие за безопасност по пътищата, са извършени редица проучвания и научноизследователски дейности относно интелигентните транспортни системи (ИТС). ИТС притежават значителен потенциал за подобряване на безопасността на движение — например чрез въвеждането на системи за откриване на произшествия и за контрол на движението, които са в състояние да предоставят в реално време информация на участниците в пътното движение.

В рамките на изпълнението на Плана за действие за ИТС<sup>13</sup> и на предложената директива за ИТС<sup>14</sup> Комисията ще предложи по-специално технически спецификации, необходими за обмен на данни и информация между превозните средства (V2V), между превозните средства и инфраструктурата (V2I) и между инфраструктури (I2I). Следва да продължи и проучването на възможността за разширено внедряване на усъвършенствани системи за подпомагане на водача (ADAS), предупреждаващи за неволно напускане на пътната лента, опасност от сблъсък или наличие на пешеходци, като с тях се модернизират съществуващите търговски и/или лични превозни средства. Необходима е подкрепа за ускореното внедряване и широкото навлизане на пазара на тези приложения за повишаване на безопасността, за да може да се оползотвори техният пълен потенциал.

През следващите седем години ИТС следва да допринесат в решаваща степен за подобряване на ефективността и бързината на спасителните операции — по-специално чрез въвеждането на общеевропейската бордова система eCall за спешни повиквания от превозни средства<sup>15</sup>. Следва да бъдат проучени въздействието и възможностите за разширено използване на eCall, по-специално с оглед подобряване на спасителните операции за мотоциклетисти, тежкотоварни автомобили и автобуси.

Накрая, въпреки че развитието на ИТС и особено на бордовите системи и преносимите устройства допринася за подобряване на пътната безопасност, то поражда и редица

---

<sup>13</sup> COM (2008) 886.

<sup>14</sup> COM (2008) 887.

<sup>15</sup> Вж. COM(2009) 434.

проблеми от гледна точка на безопасността (отвличане на вниманието, въздействие върху обучението и т.н.), които ще изискват по-нататъшно разглеждане.

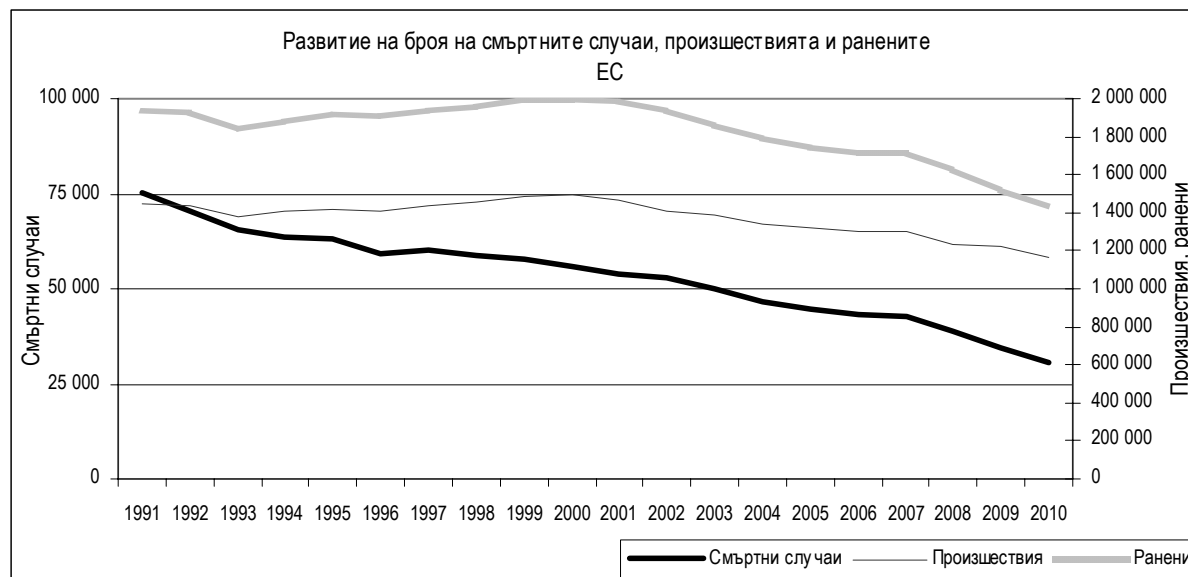
### Действия:

**В контекста на изпълнението на Плана за действие за ИТС и на предложената директива за ИТС Комисията ще си сътрудничи с държавите-членки с оглед да:**

1. **прецени практическата осъществимост на модернизирането на търговски превозни средства и лични автомобили, като те се оборудват допълнително с усъвършенствани системи за подпомагане на водача;**
2. **ускори внедряването на системата e-Call и проучи възможностите за разширяване на нейното използване и от други превозни средства.**

### **Цел № 6: Подобряване на услугите за спешна помощ и за обгрижване след нараняване**

Макар броят на смъртните случаи да намаля в периода между 2001 г. и 2010 г., броят на хората с наранявания е все още много голям, както се вижда от таблицата по-долу. Както многократно бе подчертано от заинтересованите страни по време на общественото допитване, намаляването на броя на нараняванията следва да бъде едно от приоритетните действия в Европа през следващото десетилетие. Нараняванията вследствие на пътни произшествия са признати за основен проблем на общественото здравеопазване и на международно ниво, по-специално от Световната здравна организация<sup>16</sup> и в рамките на Десетилетието на ООН за действие по отношение на пътната безопасност.



За намаляването на сериозността на нараняванията от пътни произшествия е необходимо е да се въведе съчетание от различни мерки — например по безопасността на превозните средства и на инфраструктурата, ИТС, оказването на спешна помощ,

<sup>16</sup> World Report on Road Traffic Injury Prevention, WHO, 2004 („Световен доклад за превенция на нараняванията в пътното движение“, СЗО).

скоростта и координацията на интервенция, ефикасността на първата помощ и рехабилитацията и др.

Поради това Комисията с помощта на работна група, обединяваща съответните заинтересовани страни, представители на международни и неправителствени организации, държавни експерти и представители на Комисията, ще разработи елементите на глобална стратегия за действие по отношение на нараняванията по пътищата и оказването на първа помощ.

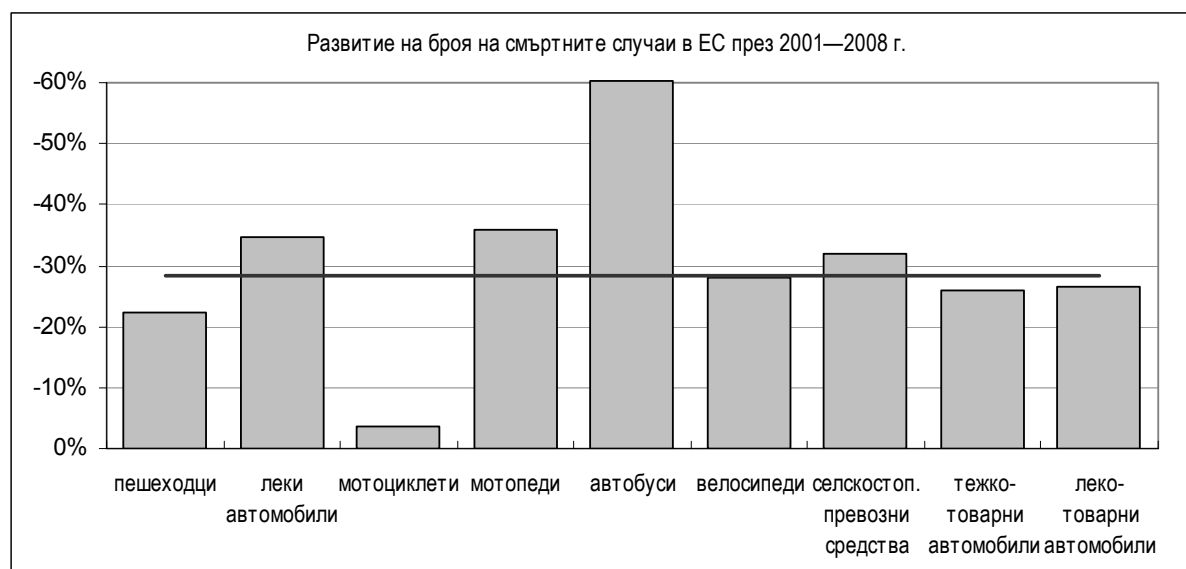
Първоначално тя следва да се постарее да намери общо разбиране на определенията и концепциите, отнасящи се до жертви на произшествия, и да установи курса на действие за подобряване на превенцията и интервенцията, включително социално-икономическото им въздействие. Въз основа на това могат да бъдат установени конкретни действия, като например обмен на добри практики, разработване на указания за интервенция, въвеждане на общ подход за определяне на тежки и леки наранявания, насърчаване на създаването на смесени спасителни екипи между държавите-членки и др.

### Действия

***В сътрудничество с държавите-членки и други заинтересовани страни в пътната безопасност Комисията ще предложи създаването на глобална стратегия за действие относно наранявания от пътни произшествия и оказване на първа помощ.***

#### **Цел № 7: Защита на уязвимите участници в пътното движение**

Броят на смъртните случаи и тежките наранявания на уязвими участници в движението, като например водачи на мотоциклети и мотопеди, колоездачи и пешеходци, е значителен и в някои европейски държави продължава да се увеличава. През 2008 г. те представляват 45 % от всички смъртни случаи по пътищата и статистическите данни (вж. диаграмата по-долу) показват, че досега не им е обръщано достатъчно внимание.



Освен това на други участници в пътното движение е присъща „уязвимост“ (например хората в напреднала възраст, малките деца, хората с увреждания) независимо от

тяхната роля в движението (пешеходци, водачи на МПС, пасажери). Тяхната уязвимост е особено голяма в градските райони<sup>17</sup>.

- **Двуколесни моторни превозни средства**

За все по-нарастващата група от водачи на тези МПС е най-трудно да се постигне значително намаляване на произшествията и смъртните случаи. По-специално, както се вижда от диаграмата по-долу, процентното намаление на смъртните случаи сред мотоциклетистите е по-ниско отколкото при другите участници в пътното движение<sup>18</sup>.



Проблемът с безопасността на мотоциклетистите следва да се реши чрез редица действия с цел:

1. другите участници в движението да обръщат по-голямо внимание на водачите на двуколесни МПС;
2. да се насърчават научните изследвания и техническите разработки, насочени към повишаване на безопасността на водачите на двуколесни МПС и намаляване на последиците от произшествия — като например стандарти за лични предпазни средства, въздушни възглавници, използване на съответни приложения на ИТС (напр. eCall), постепенно въвеждане на усъвършенствани спиращи системи, подходящи мерки срещу неправомерно манипулиране и т.н. Комисията ще предложи да се разшири приложното поле на съществуващото законодателство на ЕС относно проверката на техническата изправност, така че да обхване и двуколесните МПС. И накрая следва също така да бъдат продължени текущите усилия за по-добро приспособяване на пътната инфраструктура към двуколесните МПС (например чрез по-безопасни мантинели);
3. да се насърчават държавите-членки за съсредоточаване на контрола върху спазването на изискванията относно скоростта, употребата на алкохол при

<sup>17</sup> На хората на възраст над 65 години се падат 28 % от смъртните случаи по пътищата в градските райони през 2008 г.

<sup>18</sup> Така например между 2001 г. и 2008 г. смъртните случаи по пътищата с водачи на двуколесни МПС са намалели само с 4 % срещу 35 % за водачите и пътниците в автомобили.

управление, използването на каска, неправомерното манипулиране и управлението без съответно свидетелство за двуколесно МПС.

- **Пешеходци, колоездачи**

През 2008 г. 27 % от смъртните случаи по пътищата са с пешеходци и колоездачи (47 % в градските райони). Реалните или въображаемите рискове за пътната безопасност остават решаващата пречка, поради която много хора не стават колоездачи. Националните и местните правителства в нарастваща степен участват в насърчаването на колоезденето и ходенето пеша, което ще наложи обръщането на все по-голямо внимание на проблемите по пътната безопасност.

От 2003 г. на равнището на ЕС се въвежда законодателство за намаляване на рисковете за нараняване (например енергопоглъщащи предни елементи на автомобилите, усъвършенствани спирачни системи, огледала за обратно виждане за мъртвия ъгъл и т.н.). Ще трябва да бъдат проучени допълнителни възможности за действие (например за подобряване на видимостта, управление на скоростта, подходяща инфраструктура за немоторизирани превозни средства, отделяне на опасни смесени превози и др.). Тъй като проблемът е свързан главно с управлението на градската среда, повечето от действията ще трябва да се извършват на местно равнище в съответствие с Плана на Комисията за действие за градска мобилност<sup>19</sup>. Като се имат предвид значителните ползи от колоезденето за околната среда, климата, намаляването на задръстванията и за общественото здравеопазване, то заслужава да се размисли дали би могло да се направи повече в тази област.

- **Хора в напреднала възраст и лица с увреждания**

На хората в напреднала възраст се падат 20 % от смъртните случаи по пътищата (40 % като пешеходци) през 2008 г. На значителен риск са изложени и лицата с увреждания. Стареенето на населението спешно налага необходимостта от оценка на уязвимостта на хората в напреднала възраст в пътното движение. Знанията в тази област все още са силно ограничени, така че са необходими целенасочени научни изследвания, включително относно медицинските критерии за оценка на годността за управление на МПС.

### Действия

- **Комисията ще направи подходящи предложения за:**

1. *наблюдение и по-нататъшно разработване на технически стандарти за защита на уязвимите участници в пътното движение;*
2. *обхващане и на двуколесните МПС от проверките на техническата изправност на превозните средства;*
3. *повишаване на безопасността на колоездачите и на други уязвими участници в пътното движение — например чрез насърчаване на изграждането на подходящи инфраструктури.*

---

<sup>19</sup> COM(2009) 490.

- *Държавите-членки следва да насърчават обмена на информация, комуникациите и диалога между участниците в пътното движение и с компетентните органи. Комисията ще даде своя принос за това.*

## **5. ПРИЛАГАНЕ НА НАСОКИТЕ ЗА ЕВРОПЕЙСКАТА ПОЛИТИКА В ОБЛАСТТА НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ ПРЕЗ ПЕРИОДА 2011—2020 ГОДИНА**

### **5.1 Укрепване на ангажимента на всички засегнати страни чрез по-силно управление**

- **Приоритет за прилагането на достиженията на правото на ЕС в областта на пътната безопасност**

Правото на ЕС вече е със съществени достижения в областта на пътната безопасност с над дузина законодателни инструменти в тази област. Комисията възнамерява да отдаде приоритет на наблюдението за пълно и правилно прилагане от държавите-членки на достиженията на правото на ЕС в областта на безопасността по пътищата.

- **Създаване на отворена рамка за сътрудничество между държавите-членки и Комисията**

Следва да бъде създадена структурирана рамка за отворено сътрудничество между държавите-членки и Комисията за прилагане на политиката на ЕС в областта на пътната безопасност и за наблюдение на постигнатия напредък. Тя ще включва:

- разработването от държавите-членки на национални планове за пътна безопасност. Тези планове следва да описват начините за постигане на общата цел, да съдържат график и да правят публично достояние подробности за националния план. Те биха могли също така да включват специфични национални цели в съответствие с конкретната ситуация.
- тясно сътрудничество между Комисията и държавите-членки с оглед наблюдение на напредъка за постигане на общата цел и за подобряване на събирането на данни, обмена на опит, туининга и обмена на най-добри практики.

### **5.2 Общи инструменти за наблюдение и оценка на ефективността на мерките за безопасност по пътищата**

- **Подобряване на наблюдението чрез събиране на данни и анализ**

Съгласно решение на Съвета от 1993 г.<sup>20</sup> държавите-членки са задължени да съобщават на Комисията данни за пътнотранспортните произшествия с летален изход или телесни повреди на тяхна територия с оглед изграждане на CARE — база от данни на Общността.

Качеството и съпоставимостта на данните в CARE като цяло са задоволителни с изключение на съпоставимостта на данните за лицата с наранявания. Освен това още много остава да се направи относно показателите за излагане на риск и за постигнатите резултати.

Наличните данни и знания относно безопасността по европейските пътища са обединени и публично достъпни в интернет чрез Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата (ERSO). Този интегриран инструмент е от

---

<sup>20</sup> ОВ L 329, 30.12.1993 г., стр. 63.



съществено значение за наблюдение на прилагането на политики за пътната безопасност, оценка на тяхното въздействие и създаване на нови инициативи. Поради това Комисията ще преследва по-нататъшно развитие на ERSO, включително и на дейности за комуникации и информиране на гражданите по проблемите на пътната безопасност.

- **По-добро разбиране на причините за катастрофи и рискове**

Техническите разследвания след дадено произшествие могат да донесат ценни практически познания с оглед на бъдещото подобряване на безопасността в автомобилния транспорт. Съгласно рамка на ЕС за въздушния, железопътния и морския транспорт се изисква създаването от държавите-членки на независими органи за техническо разследване.

Комисията ще проучи до каква степен принципите и методите, прилагани в другите видове транспорт за технически разследвания след произшествия, биха могли да бъдат приложени в областта на автомобилния транспорт, като се отчита неговият специфичен характер.

Като се отчита социално-икономическото въздействие, ще бъде проучена добавената стойност на вече обявеното в 3-тата програма за действие за безопасност по пътищата разработване и инсталиране на устройства за записване на данни от произшествия („черни кутии“) по-специално в превозни средства с професионално предназначение.

*Действия:*

- *Комисията ще си сътрудничи с държавите-членки с оглед:*

1. *да се насърчава туинингът и други форми на сътрудничество за повишаване на нивото на безопасност в държавите-членки;*
2. *да се подобрява събирането и анализът на данни относно произшествия и се укрепва ролята на Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата.*

- *Комисията ще:*

3. *наблюдава внимателно прилагането на достиженията на правото на ЕС в областта на пътната безопасност;*
4. *проучи необходимостта от общи принципи за техническото разследване на пътни произшествия.*

## **6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Предложените насоки за политиката представляват план за възможните действия, предвиждани за следващото десетилетие. Съответните участници подчертаха особено по време на консултациите със заинтересованите страни в каква голяма степен Европейския съюз, чрез предоставяне на рамка за действие и поставяне на амбициозни цели, стимулираше усилията на всички нива и създаваше възможности за постигането на значителни резултати.

В предложените насоки за политиката се предвижда обща рамка, в която могат да се предприемат инициативи на различно равнище — европейско, национално, регионално или местно. Отделните мерки биха подлежали на надлежна оценка на въздействието в съответствие с установените принципи на ЕС за по-добро регулиране. Ролята на Комисията ще бъде да прави предложения по въпроси от компетентността на ЕС, а във всички останали случаи да подкрепя инициативите, предприети на различни нива, да насърчава обмена на информация, да установява и популяризира най-добрите получени резултати и да наблюдава внимателно постигнатия напредък.