



Брюксел, 19.6.2019 г.
SWD(2019) 283 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

**Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021—2030 г.
— следващи стъпки към „Нулева смъртност“**

Работен документ на службите на Комисията

Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021—2030 г. — следващи стъпки към „Нулева смъртност“

1. Въведение

През май 2018 г. в пакета „Европа в движение“ Европейската комисия представи нов подход към политиката на ЕС относно пътната безопасност¹ заедно със средносрочен **стратегически план за действие**². Целта на настоящия работен документ на службите на Комисията е да се определи как новата политика се превръща в действие.

Броят на загиналите при пътнотранспортни произшествия по света продължава да нараства. Според доклада на Световната здравна организация относно глобалното състояние на пътната безопасност³ само през 2016 г. той е достигнал 1,35 милиона души. Това означава, че по целия свят повече хора губят живота си при пътнотранспортни произшествия, отколкото от ХИВ/СПИН, туберкулоза или стомашно-чревни заболявания. Както и че понастоящем пътнотранспортните произшествия са **най-често срещаната причина за смърт при деца и млади хора** на възраст между 5 и 29 години по целия свят.

В сравнение с положението в световен мащаб Европа се справя относително добре благодарение на целенасочени действия на равнището на ЕС и на национално, регионално и местно равнище. От 2001 до 2010 г. броят на смъртните случаи по пътищата в ЕС е намалял с 43 %, а между 2010 и 2018 г. — с още 21 %. Въпреки това **25 100 души са загубили живота си по пътищата на ЕС през 2018 г.**, а около **135 000 са били тежко ранени**⁴. Това е неприемлива и ненужна човешка и социална цена, която трябва да се плаща за мобилността. Годишното финансово изражение на пътнотранспортните произшествия в ЕС в ново проучване се оценява на над 280 милиарда евро, равняващи се на приблизително 2 % от БВП⁵.

Освен това **през последните години се отчита застой** по отношение на напредъка при намаляването на смъртността при пътнотранспортните произшествия в целия ЕС. Изглежда малко вероятно настоящата средносрочна цел на ЕС за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата между 2010 и 2020 г.⁶ да бъде постигната. Още по-малък напредък е постигнат по отношение на предотвратяването на тежки наранявания⁷.

В някои държави с добри резултати в последните години броят на смъртните случаи дори се е повишил отново. Докато може да се очакват известни колебания, по-специално ако абсолютните стойности и размерите на извадките са малки, тези случаи

1 Европейска комисия (2018 г.), съобщение „Европа в движение — Устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана, екологосъобразна“, COM(2018) 293 final.

2 Приложение I към съобщението (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF).

3 Световна здравна организация (2018 г.), „Доклад относно глобалното състояние на пътната безопасност“: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/.

4 Европейска комисия (4 април 2019 г.), Публикуване на предварителна статистика относно пътната безопасност, 2018 г.: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1951_en.htm.

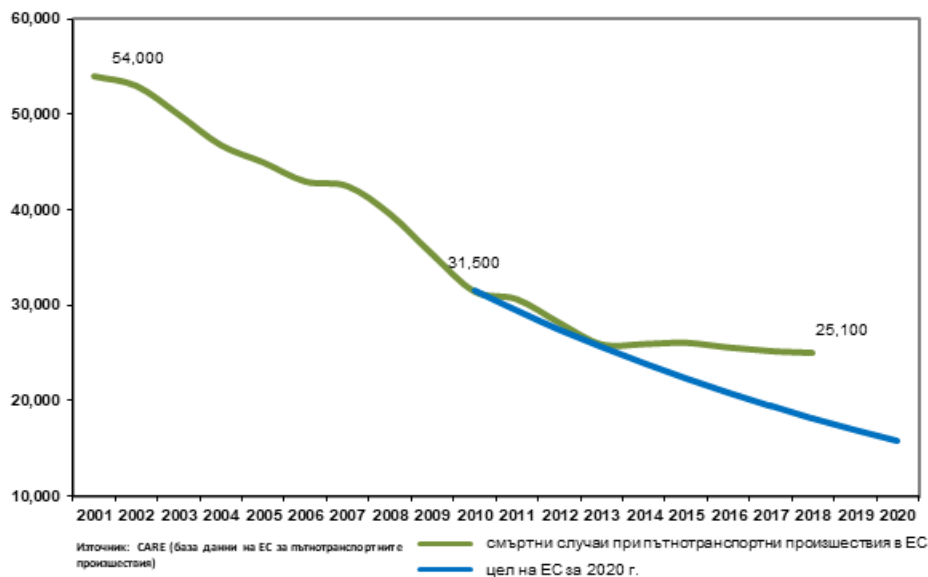
5 Европейска комисия (2019 г.), „Наръчник за външни разходи в транспорта“ (https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en).

6 Европейска комисия (2010 г.), съобщение „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година“, COM(2010) 389 окончателен.

7 Докато смъртните случаи са намалели с 20 % между 2010 и 2017 г., за същия период тежките наранявания (според данни на полицията) са намалели само с около 5 %.

се нуждаят от допълнителен анализ на национално равнище и на равнище ЕС, както и от анализ на промените по отношение на видовете произшествия и включените групи участници в движението, за да може политиката да даде навременен и ефективен отговор.

Фигура 1: Развитие по отношение на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия за периода 2001—2020 г.



ЕС потвърди отново амбициозната си дългосрочна цел до 2050 г. броят на загиналите да се доближи до нула⁸ („Нулева смъртност“). Като одобриха **Декларацията от Валета относно пътната безопасност**⁹ от март 2017 г. в Заключенията на Съвета, министрите на транспорта в ЕС също така за първи път поставиха **цел за намаляване тежките наранявания**, а именно да се намали наполовина броят на тежките наранявания в ЕС до 2030 г. в сравнение с 2020 г. като изходна точка.

За осъществяването на тези цели в съобщението „Европа в движение“ бе определен **нов подход**.

На първо място, **идеите** за „Нулева смъртност“ трябва да се наложат в по-голяма степен в сравнение със сегашното положение както сред разработващите политиките, така и в обществото като цяло. Пътнотранспортните произшествия са „тихи убийци“, защото често остават незабелязани в публичната сфера, въпреки че, разглеждани заедно, всяка седмица само в Европа те отнемат живота на толкова хора — колкото събира един голям пътнически самолет — около 500 души. Не приемаме смъртни случаи във въздуха и не следва вече да ги приемаме по пътищата — необходимо е при всички

⁸ Европейска комисия (2011 г.), Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, COM(2011) 144 окончателен.

⁹ Съвет на Европейския съюз (2017 г.), „Заключения на Съвета относно пътната безопасност — одобряване на Декларацията от Валета“ (Валета, 28—29 март 2017 г.), 9994/17, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/bg/pdf>.

процеси по вземане на решения относно пътната безопасност да се изхожда от предпоставката, че никоя загуба на живот не е приемлива.

На второ място, трябва да приложим подхода „**Безопасна система**“ на равнище ЕС. Това е разгледано по-подробно в глава 3 по-долу. Основните елементи са гарантиране на безопасни превозни средства, безопасна инфраструктура, безопасно движение по пътищата (скорост, шофиране в трезво състояние, поставяне на обезопасителни колани и на каски), както и по-добри грижи след пътнотранспортни произшествия, като всички те са утвърдени и значими фактори в подхода „Безопасна система“.

На трето място, трябва да сме готови да се изправим пред **новите тенденции**, като например зачестяващото явление на разсейване с мобилни устройства. Технологичните постижения, преди всичко в сферата на **свързаността и автоматизацията**, в бъдеще ще създават нови възможности за пътна безопасност чрез намаляване на ролята на човешката грешка. Въпреки това и най-добрите машини все още не са толкова добри колкото хората и поне във фазата на прехода възникват нови рискове, като например такива, свързани с наличието на превозни средства с широк набор от различен автоматизиран/свързан капацитет при смесено пътно движение с „традиционни“ превозни средства и уязвими участници в пътното движение, като например мотоциклетисти, колоездачи и пешеходци.

Автоматизацията, както и **икономиката на споделянето** (като например схемите за съвместно ползване на автомобили и на велосипеди) и постоянното развитие на нови форми на лична мобилност (като например — поне през 2019 г. — електрически скутери) също предоставят нови възможности за справяне със задръстванията особено в градските райони. Но въпреки че това са интересни и по-благоприятни за околната среда възможности за придвижване, ние също така е необходимо да гарантираме, че те са безопасни. Градовете по-специално са подходящи за създаване на **полезни взаимодействия между мерките за безопасност и мерките за устойчивост**: например намаленото използване на леки автомобили в градовете заедно с по-безопасната среда за пешеходците и колоездачите ще намали емисиите на CO₂, ще подобри качеството на въздуха, ще намали задръстванията — както и ще спомогне за развитието на по-активно и здраво население. Подобни полезни взаимодействия могат да се открият и при осигуряването на безопасен достъп и на достъп на приемливи цени до мобилност за **всички членове на обществото**, по-специално за хората с увреждания и все по-големия процент възрастни хора. Не на последно място, понастоящем се обръща повече внимание на аспекта **пол** по отношение на пътната безопасност (например в ново изпитване на удар при сблъсък с акцент върху системите за обезопасяване, което влиза в сила през 2022 г., е включен и женски манекен за изпитване на удар при сблъсък).

Както досега, Комисията ще продължи да приема законодателни мерки в областите, в които те са необходими. Ще допълним тези усилия с по-интензивни и **взаимни усилия** с оглед разработване на силни европейски политики относно пътната безопасност с всички заинтересовани страни и ще използваме подкрепа от сектора на научните изследвания и иновациите, за да изготвяме и изпитваме нови политики, основаващи се на решения.

На последно място, тези обсъждания на равнище ЕС служат също така като принос към **световния дебат относно пътната безопасност** в ключов момент за „Десетилетието на действията за безопасност на движението по пътищата“ на ООН за периода 2010—2020 г., като подготовката за третата световна министерска конференция по пътна безопасност в Стокхолм (19—20 февруари 2020 г.) е в пълен ход. Не става въпрос само за създаване на нова рамка и цели за предотвратяването на смъртни случаи и

наранявания по пътищата по света в рамките на следващото десетилетие, а за по-нататъшно интегриране на пътната безопасност в целите за устойчиво развитие.

2. Оценка на „Насоките за политиката в областта на пътната безопасност в ЕС през периода 2011—2020 г.“

„Насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.“¹⁰ оформиха **рамката на действия на равнище ЕС** в областта на пътната безопасност през настоящото десетилетие, като се има предвид, че **компетентността по отношение на политиката в областта на пътната безопасност** се споделя между ЕС и държавите членки. В Насоките за политиката бе поставена стратегическата цел за намаляване на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия с 50 % между 2010 и 2020 г. и бяха предложени действия в **седем приоритетни области** (образование и обучение на водачите, спазване на правилата за движение по пътищата, по-безопасна пътна инфраструктура, по-безопасни превозни средства, съвременни технологии, наранявания и реагиране при спешни случаи, уязвими участници в пътното движение).

През 2015 г. заключението от **междинна оценка**¹¹ беше, че работата в областта на пътната безопасност в ЕС като цяло се развива в правилната посока. Действията на равнището на ЕС показаха добавена стойност и вероятно са довели до ускоряването на промени, по-специално в държавите членки със значително ниски равнища на пътна безопасност. Бяха необходими постоянни усилия, за да се постигне стратегическата цел, тъй като някои действия все още не бяха завършени и проследени. Въпреки това действията на равнище държави членки показаха най-голям потенциал за постигане на бързи подобрения, като например по-добър контрол относно спазването на правилата за движение по пътищата, по-специално поставяне на акцент върху нарушенията по отношение на скоростта. Като се отчита фактът, че броят на тежките наранявания не намалява толкова бързо, колкото смъртните случаи (отчасти защото някои смъртни случаи са били предотвратени, например благодарение на по-безопасни превозни средства и по-добри грижи след пътнотранспортното произшествие, но след това са довели до увеличение на процентите в статистиката в областта на тежките наранявания), в оценката беше посочено, че една специфична цел за намаляване на тежките наранявания би могла да допълни целта за намаляване на смъртните случаи. В нея също така беше препоръчано да се обърне специално внимание на мерките за уязвимите участници в пътното движение, както и да се гарантира съгласуваност с други цели на политиката, особено що се отнася до въпроси, свързани с околната среда, икономиката, здравето и обществото.

В **техническо проучване**, проведено през първата половина на 2018 г.¹², тази междинна оценка беше актуализирана и беше анализиран наборът от дейности, които бяха осъществени по време на периода на изпълнение на стратегията. В него бе подчертано очакваното въздействие на инициативите на ЕС върху усъвършенстваната и

¹⁰ Европейска комисия (2010 г.), съобщение „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година“, COM(2010) 389 окончателен.

¹¹ Европейска комисия (2015 г.), „Междинна оценка на насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.“, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/interim_eval_2011_2020/interim_eval.pdf.

¹² Jeanne Breen Consulting (2018 г.), проучване „Подготвителна работа върху стратегия за пътната безопасност в ЕС за периода 2020—2030 г.“, <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bd17c6de-6549-11e8-ab9c-01aa75ed71a1>.

антиблокираща спирачна система за мотоциклети, върху трансграничното правоприлагане при пътнотранспортни нарушения, както и върху автоматизираната система за спешни повиквания eCall. Също така обаче в него беше отбелязано, че редица действия все още са били в ход и е малко вероятно да покажат значителен ефект преди 2020 г., както и че изпълнението на равнище държави членки не е еднакво. В заключение, като част от цялостния подход за „Безопасна система“ в проучването бяха установени „значителни възможности за по-нататъшното развитие на целите за пътната безопасност в ЕС, както и стратегия, която се основава на доказателства“. В него беше препоръчано да се **засили акцентът** „върху предотвратяването и смекчаването на смъртните случаи и сериозните наранявания, да се създаде приобщаващата рамка за изпълнение, както да се разшири обхватът с оглед съгласуване с други обществени цели, за да се увеличат капацитетът и инвестициите в областта на пътната безопасност“. Беше препоръчано също така поставянето на нови междинни цели по пътя към „Нулева смъртност“ и установяването на редица **ключови показатели за ефективност (КПЕ)** на европейско равнище, пряко свързани с предотвратяването на смъртни случаи и тежки наранявания, за да се постави акцент върху стратегията за намеса и изпълнението ѝ.

3. Подходът „Безопасна система“ на равнището на ЕС

С оглед на горепосоченото Комисията взе решение подходът на нейната **рамка на политиката относно пътната безопасност за десетилетието 2021—2030 г.** да се основава на подхода „Безопасна система“. Този подход, произтичащ от най-добрите европейски практики и понастоящем препоръчван по света от Световната здравна организация, реструктурира политиката относно пътната безопасност, като я насочва към предотвратяването на смъртни случаи и тежки наранявания.

3.1 Подходът „Безопасна система“

Съгласно подхода „Безопасна система“ смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия не са неизбежна цена, която трябва да се плаща за мобилността. Въпреки че такива произшествия ще продължават да възникват, **смъртните случаи и тежките наранявания до голяма степен са предотвратими.** Целта на подхода „Безопасна система“ е една „по-толерантна към грешки“ пътна система. При него се приема, че хората ще допускат грешки, и се настоява за многослойна съвкупност от мерки с оглед предотвратяване на смъртни случаи, причинени от тези грешки, като се взема предвид физиката на човешката уязвимост. По-добрата конструкция на превозните средства, подобрената пътна инфраструктура и по-ниските скорости например са в състояние да намалят въздействието на пътнотранспортните произшествия. Взети заедно, те следва да образуват слоеве на защита, които гарантират, че ако един елемент не изпълни предназначението си, друг ще го компенсира, за да се предотврати най-лошият изход. Този подход включва многосекторни и мултидисциплинарни действия и управление според целите, включително срочни цели и проследяване на ефективността.

3.2 Цели и проследяване на ефективността

Цялата работа по подхода „Безопасна система“ се основава на рамка на изпълнение с йерархия от цели. В съобщението „Европа в движение — Устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана, екологосъобразна“¹³ от май 2018 г. **беше потвърдена дългосрочната цел на ЕС** за доближаване до нула на смъртните случаи в областта на пътния транспорт до 2050 г. и беше добавено, че същото следва да се постигне и за тежките наранявания. Бяха предложени също така **нови междинни цели** за намаляване на смъртните случаи по пътищата с 50 % между 2020 и 2030 г., както и за намаляване на броя на тежките наранявания с 50 % за същия период, както се препоръчва в Декларацията от Валета.

За да се измери напредъкът, най-основните — и важни — показатели са, разбира се, показателите за резултатите по отношение на броя на смъртните случаи и тежките наранявания, които ще продължат на следене отблизо. Тъй като при подхода „Безопасна система“ се разчита на по-ясно разбиране на различните проблеми, които оказват въздействие върху цялостната ефективност в сферата на безопасността, Комисията в тясно сътрудничество с експерти от държавите членки изготви **първия набор от ключови показатели за ефективност** (вж. глава 4 и приложение 1), които допълнително ще бъдат допълвани и усъвършенствани с течение на времето.

Докладването на необходимите данни на Комисията се извършва на доброволен принцип от държавите членки. Така че успехът от тази дейност ще зависи от цялостното участие на държавите членки в съответствие с равнището на амбиция, изразено от министрите на транспорта на ЕС в Декларацията от Валета. Всъщност редица държави членки вече използват някои или дори всички от тези показатели в своите национални политики. При всички положения, за да се улесни изпълнението, се предлагат различни варианти за някои показатели. Когато съществуващите национални подходи се различават значително, ние искаме да запазим най-добрите национални практики и затова до голяма степен държавите членки имат възможност сами да избират точната методика, като имат предвид обаче, че целта е да се събират съпоставими данни, Освен това **Комисията предоставя финансова подкрепа на държавите членки** с цел да се улесни работата по методиката и измерванията.¹⁴

Първоначалният списък с КПЕ представлява само отправна точка. Той ще представлява непрекъснатата дейност — ще продължи работата по допълнително разработване на някои показатели и по добавяне на допълнителни показатели с течение на времето.

Фигура 2: Йерархия на резултатите от „Безопасна система“ на равнище ЕС

¹³ Европейска комисия (2018 г.), съобщение „Европа в движение — Устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана, екологосъобразна“, COM(2018) 293 final.

¹⁴ Комитетът за Механизма за свързване на Европа (МСЕ) се съгласи да разпредели действията за подкрепа на програмата в размер на общо 5 милиона евро за тази задача.



3.3 Споделена отговорност

Опитът показва, че за да функционира подходът „Безопасна система“, е **необходимо всички участници да изпълняват своите задължения** по съгласуван начин. Публичните органи във всички сектори от значение за целите за пътната безопасност, включително на транспорта и инфраструктурата, образованието, полицията, публичното здраве, правосъдието и туризма, е необходимо да си сътрудничат тясно на всички равнища. Освен това всички заинтересовани страни имат ключови роли: промишлеността (включително застрахователните дружества), асоциациите на потребители, неправителствените организации, училищата, изследователите и много други.

Естествено, същото важи за подхода „Безопасна система“ на равнището на ЕС. Изпълнението на рамката се наблюдава от **Групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност** — група, съставена от високопоставени представители на всяка от държавните администрации, чиято роля е била засилена, за да включва **стратегически консултации** и периодична обратна информация, която се основава на преработени прозрачни методи на работа. Понастоящем една среща на групата през годината е отворена за заинтересовани страни, а в допълнение Комисията планира да провежда конференции за представяне на резултатите на всеки две години (вж. Глава б).

Комисията също така осъществява координация по-систематично на висше управленско равнище, като ангажира всички свои генерални дирекции с политики, свързани с целите за пътната безопасност, за да направлява функционирането на рамката и всички бъдещи допълнителни инициативи на политиката, които произтичат от нея.

За да обедини различните направления в дейността и да спомогне за напредъка на пътната безопасност както в ЕС, така и по целия свят, комисарят по въпросите в областта на транспорта на ЕС предложи **европейски координатор в областта на пътната безопасност и съответните аспекти на устойчивата мобилност**.

В съобщението си „Европа в движение“ Комисията призова също така и за **ангажименти на доброволен принцип от всички сектори** за постигане на равнището на амбиция на ЕС. Като примери в него бяха предложени възможни приноси от производители (например при разработването и предлагането на пазара на нови модели превозни средства), от застрахователи (например чрез промяна на структурата на

премиите), от образователния сектор (например включването на пътната безопасност като част от редовните учебни програми), от школите за подготовка на водачи (например обучение на нови и вече действащи водачи на автомобили и мотоциклети относно новите елементи за безопасност в превозните средства), от превозвачите, професионалните водачи и дружествата за отдаване на леки автомобили под наем и други дружества (например чрез създаване на организационна култура за безопасни условия на труд), както и от градове (например чрез възлагане на обществени поръчки).

В отговор на този призив **коалиция от производители на превозни средства, доставчици за автомобилната промишленост и автомобилни клубове вече по писмен ангажимент**¹⁵ да допринесе за „Нулева смъртност“ до 2050 г. с мерки, включително целенасочени кампании за подобряване на осведомеността, научноизследователски усилия, чиято цел е пускането на технологии на пазара и даване на насоки на водачите относно ефективното използване на технологиите за безопасност на превозното средство.

Комисията ще осигури видимост по отношение на такива ангажименти като част от **Европейската харта за пътна безопасност**¹⁶ — най-голямата платформа на гражданското общество за пътна безопасност в света, която понастоящем е в процес на обновяване.

Комисията в сътрудничество с Европейския съвет за транспортна безопасност (ЕСТБ) също така даде ход, благодарение на пилотен проект на Европейския парламент програма „**Обмен в областта на пътната безопасност в ЕС**“, на програма за изграждане на капацитет и за побратимяване, която първоначално бе с акцент върху шест държави — членки на ЕС17, в които беше налице най-голяма възможност за подобряване на ефективността в сферата на тяхната пътна безопасност.

¹⁵ <https://www.acea.be/press-releases/article/broad-road-safety-coalition-commits-to-work-towards-zero-traffic-fatalities>.

¹⁶ http://erscharter.eu/node_bg.

¹⁷ Държавите членки, които участват, са Румъния, България, Португалия, Гърция, Полша и Литва.

Комисията:

- в тясно сътрудничество с държавите членки изготви списък с КПЕ, които да бъдат свързани с цели за конкретни резултати;
- разшири мандата на Групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност с цел да бъдат включени стратегически консултации и честа обратна информация;
- определи европейски координатор по въпросите на пътната безопасност и съответните аспекти на устойчивата мобилност; както и
- учреди наградата „Безопасен град“.

През целия период на действие на рамката Комисията ще си взаимодейства проактивно с държавите членки и всички заинтересовани страни с цел наблюдение и ускоряване на напредъка, например като организира на всеки две години конференции за представяне на резултатите и като насърчава доброволните ангажименти, по-специално в контекста на една подобрена Европейска харта за пътна безопасност.

3.4 Финансиране от ЕС

Финансирането от ЕС представлява **важен лост за изготвяне на бъдещи решения в областта на пътната безопасност и за ускоряване на предоставянето на резултати от пътната безопасност** в целия ЕС и по-специално в държави, които изостават по отношение на своята ефективност в сферата на пътната безопасност. Предизвикателствата във връзка с пътната безопасност се разглеждат в рамковите програми на ЕС за научни изследвания и иновации, а научноизследователските проекти допринасят в значителна степен за изготвянето на нови решения¹⁸. Сравнително малка по мащаб инвестиция в мерки по внедряване може да се окаже от голямо значение, както наскоро показа Словашкото автомагистрално дружество, което обнови 327 km от магистрала с програма от нискоразходни мерки на стойност 40 милиона евро, като очакваната полза е да бъдат избегнати 355 смъртни случая и тежки наранявания за период от 20 години¹⁹.

Вече съществуват различни решения за финансиране, като например **регионалните фондове** (Европейският фонд за регионално развитие (ЕФРР), Кохезионният фонд), както и **Механизъмът за свързване на Европа (МСЕ)**. Въпреки това досега тези възможности са били използвани само в ограничена степен. Осведомеността относно различните инструменти е ниска — положение, което се усложнява допълнително от сложността на условията за финансиране. В по-дългосрочен план ще бъде важно да се осигурят стабилност и съгласуваност на решенията за финансиране на подобрения на инфраструктурата, на други действия с оглед на пътната безопасност, както и за изграждането на капацитет.

¹⁸ Между 2002 и 2017 г. около 172 милиарда евро бяха изразходени за научни изследвания и иновации в областта на пътната безопасност. Изчерпателен списък на проектите и резултатите от тях е наличен в доклада на TRIMIS (Система за наблюдение и информация относно научните изследвания и иновациите в транспорта) относно безопасността на транспорта: <https://trimis.ec.europa.eu/content/trip-research-theme-analysis-report-transport-safety>.

¹⁹ <https://www.eurorap.org/portfolio-items/before-and-after-study-of-motorway-upgrading-in-slovakia-2016/>.

През март 2019 г. като първа конкретна инициатива Комисията и Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) дадоха ход на „Платформа за по-безопасен транспорт“ — „обслужване на едно гише“ за инвестиции в областта на пътната безопасност под егидата на Европейския консултантски център по инвестиционни въпроси (ЕІАН)²⁰. Специалните задачи на платформата включват повишаване на осведомеността за съществуващото финансиране и финансови инструменти сред потенциалните бенефициери, предоставяне на персонализирани технически консултации и помощ за предложения за инвестиции, както и проследяване на програми и установяване на допълнителни нужди от инвестиции в областта на пътната безопасност.

Освен това съзакондателите на ЕС се съгласиха да направят така, че да е по-ясно в бъдещите инструменти (**InvestEU21** и **новия регламент за Механизма за свързване на Европа**), че действията за пътна безопасност са допустими. Комисията също така предложи пътната безопасност да се включи като благоприятстващо условие в общите правила за **регионалните фондове** (предмет на преговори по време на изготвянето на настоящия текст).

Финансиране ще бъде налично също така за **по-нататъшни научни изследвания** съгласно новата рамкова програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“ (например по-нататъшни научни изследвания относно безопасния преход към автоматизирана мобилност, безопасността на превозните средства и инфраструктурата или нови технологии за засичане на наркотици).

²⁰ <https://www.eib.org/en/press/all/2019-088-safer-transport-platform-eib-and-european-commission-join-forces-to-support-investments-in-transport-safety-with-special-focus-on-roads>.

²¹ https://ec.europa.eu/commission/publications/investeu-programme_bg.

Що се отнася до улесняването и финансирането, Комисията

- разработи нови мерки за подпомагане на изграждането на капацитет на равнището на държавите членки, като например такива, свързани със стратегиите за подхода „Безопасна система“ (методика за измерване на КПЕ), и в програма за побратимяване (обмен в областта на пътната безопасност в ЕС);
- продължава да насърчава ползването на финансова подкрепа от ЕС посредством европейските структурни и инвестиционни фондове за подобрения на инфраструктурата с оглед на пътната безопасност, особено в държави членки със сравнително слаба ефективност в сферата на пътната безопасност, както и ползването на Механизма за свързване на Европа (МСЕ);
- създаде в сътрудничество с Европейската инвестиционна банка „Платформа за по-безопасен транспорт“;
- рационализира и укрепва финансовата подкрепа за действия в областта на пътната безопасност (включително например съвместни операции за трансгранично прилагане на правилата за движение по пътищата, организирани в сътрудничество между полицейските органи и с международно сътрудничество) в следващата многогодишна финансова рамка, като се има предвид допълняемостта на различните инструменти за финансиране; както и
- засилва научните изследвания и иновациите, необходими за развитието и изпълнението на стратегиите за „Безопасна система“, по-специално в рамките на новата рамкова програма на ЕС за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“.

4. Основни области на намеса и измерване

Принципът на **управление според целите** осигурява ясен акцент на действието. Комисията ще улесни разпространението на знания и добри практики и, където е необходимо, ще допринесе с препоръки и/или законодателство,

Въз основа на съвети от водещи експерти и след обширна консултация със заинтересованите страни в съобщението „Европа в движение“ и в стратегическия план за действие беше представен **набор от теми** с оглед справяне с най-големите предизвикателства в областта на пътната безопасност, а именно: 1) безопасност на инфраструктурата, 2) безопасност на превозните средства, 3) безопасно движение по пътищата, включително скорост, алкохол и наркотици, разсейване и използването на предпазни средства, 4) реагиране при спешни случаи. Хоризонталните въпроси от решаващо значение, които са налице във всички тези теми, са правоприлагането и обучението.

4.1 Инфраструктура — безопасни пътища и крайпътни пространства

Според изчисленията пътната инфраструктура и площите около нея са фактор, който допринася за повече от 30 % от пътнотранспортните произшествия.²² Добре проектираните и правилно поддържаните пътища могат да намалят вероятността от пътнотранспортни произшествия, а „**толерантните към грешки**“ пътища (пътищата, изградени според принципите на подхода „Безопасна система“, например с мантинели по средата, така че да се гарантира, че грешките на водачите не е задължително да водят до сериозни последствия) могат да намалят тежестта на произшествията, които се случват в действителност.

Систематичното **очертаване на рисковете и оценка на безопасността**, което означава *проактивни* оценки в допълнение към по-традиционните анализи, свързани с *реакция*, на местата с висока концентрация на произшествия („горещи точки на произшествията“), осигурява полезни инструменти за оценка на качеството на безопасността на пътната мрежа и за привличане на инвестиции. Европейската програма за оценка на пътя (**EuroRAP**) — международна организация с нестопанска цел на автомобилни клубове, пътни органи и научни изследователи — е изпълнила програми за оценка на пътя в много държави — членки на ЕС. Тези програми водят до оценки на безопасността с 1—5 звезди за пътища и пътни участъци. Някои държави членки са разработили своя собствена методика за оценяване.

В наскоро договорено преразглеждане на правилата за безопасност на инфраструктурата на ЕС²³ ЕС възложи очертаване на рисковете и оценка на безопасността за пътища от стратегическата трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), магистрали и първокласни пътища, без да предписва специална методика. Комисията обаче ще работи в тясно сътрудничество с експерти от държавите членки с цел постигане на обща методика.

Освен това преразгледаните правила подготвят почвата за по-високи равнища на автоматизация при превозните средства, като се започва работа по спецификации за **ефективност на пътните знаци и маркировката**, включително тяхното поставяне, видимост и светлоотразяване. Това днес вече е от значение за функционирането на системи в помощ на водача, като например интелигентната система за регулиране на скоростта (при знаци за ограничаване на скоростта) и системата за оставане в границите на пътната лента (в случай на пътна маркировка), и ще придобива все по-голямо значение, тъй като равнището на автоматизация нараства. Според оценката на въздействието на Комисията тези нови правила имат потенциал да спасят до 3200 живота и да се избегнат 20 700 тежки наранявания до 2030 г.

²² Датски съвет за разследване на пътнотранспортни произшествия (2014 г.), „Защо се случват пътнотранспортни произшествия?“, Elvik, Нова и др. (2012 г.), „Наръчник на мерките за пътна безопасност“.

²³ Преразглеждане на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (все още непубликувано): http://europa.eu/rapid/press-release_MEX-19-1377_en.htm.

Що се отнася до **безопасността на инфраструктурата**, Комисията:

- е в процес на създаване на експертна група за изготвяне на рамка за класификация на пътищата, която да позволява по-добро съгласуване на ограничението на скоростта с конструктивните особености и трасетата на пътищата в съответствие с подхода „Безопасна система“;
- ще улесни обмена на опит във връзка с методиките на подхода „Безопасна система“ между практикуващите специалисти (като например във Форум на европейските одитори по пътна безопасност);
- ще публикува резултатите от оценката на безопасността на цялата мрежа (оценките за безопасност), която трябва да бъде извършена от държавите членки до края на 2024 г. в съответствие с преразгледаната Директива относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури; както и
- ще анализира необходимостта от допълнителни научни изследвания и иновации в областта на безопасността на инфраструктурата, като например относно нови технологии за наблюдение на условията на инфраструктурата.

Един КПЕ по отношение на пътната инфраструктура следва да показва **качеството на безопасността на пътната мрежа**, независимо от поведението на участниците в движението или технологиите при превозните средства. Преди оценката на безопасността на цялата мрежа, която се изисква съгласно новите правила на ЕС (първата цялостна оценка се очаква до края на 2024 г.), и при липса на съгласувана обща методика за присъждане на оценка, се оказва, че е трудно да се създаде такъв показател и е необходима допълнителна работа за определянето му.

Службите на Комисията ще работят с държавите членки, за да определят показател за инфраструктурата въз основа на следното:

КПЕ по отношение на инфраструктурата:

Процент изминато разстояние по пътища с оценка на безопасността над договорения праг.

Показателят ще се основава на оценка на мрежата или методика за оценяване, като при него ще се взема предвид изминатото разстояние²⁴ или друг помощен показател за експозиция. Това ще бъде преразгледано при текуща работа на експертно равнище и в крайна сметка ще бъде заменено от оценката на безопасността на цялата мрежа съгласно новите правила за безопасност на инфраструктурата на ЕС.

4.2 Безопасни превозни средства

През последните няколко десетилетия ЕС оказва значително въздействие върху подобряването на безопасността на превозните средства благодарение на последователни версии на Регламента относно общата безопасност на превозните

²⁴ Редица държави членки все още не разполагат с данни относно „изминатото разстояние“. Статистическата служба на Европейския съюз „Евростат“ работи по събиране на такива данни.

средства²⁵ и на Регламента за безопасност на пешеходците²⁶, в които се съдържат задължителни и съществени изисквания за безопасност на превозните средства, които се продават на територията на ЕС. Иновациите в областта на **технолозиите при превозните средства** могат да спомогнат както за смекчаване на тежестта на пътнотранспортните произшествия, така и за намаляване на вероятността от пътнотранспортни произшествия от една страна чрез пасивни елементи за безопасност, като например обезопасителни колани, въздушни възглавници и цялостна удароустойчивост на превозните средства, които предпазват пътниците в тях, когато произшествието е неизбежно, и от друга страна чрез активни елементи за безопасност, като например усъвършенствана система за аварийно спиране, интелигентна система за регулиране на скоростта, контрол на стабилността и система за предупреждение при напускане на лентата за движение, които могат да предотвратят произшествията като цяло.

Също така следва да се отбележи, че освен да изискват законодателство на ЕС в областта на безопасността на превозното средство, производителите на превозни средства бяха допълнително насърчавани да правят превозните средства още по-безопасни и те да отговарят на съвременните усъвършенствани технологии за безопасност посредством потребителски програми за оценка и категоризиране на нови автомобили, по-специално както се изпълняват от Европейската програма за оценяване на нови автомобили (Euro NCAP). **Euro NCAP**, която се управлява от автомобилни клубове, научноизследователски институти и транспортни администрации, осигурява ценно средство за оценяване на качеството на безопасността на целия автомобил, като е налице добра връзка между резултатите от изпитванията на Euro NCAP и резултатите от произшествията. Според научно изследване при автомобилите, оценени с 5 звезди от Euro NCAP, рискът от злополуки със смъртен изход е с 68 % по-нисък, а рискът от тежки наранявания е с 23 % по-нисък, отколкото при автомобилите, оценени с 2 звезди²⁷.

Преразглеждането на **Регламента относно общата безопасност** на превозните средства, одобрено в началото на 2019 г.²⁸, което изисква набор от нови усъвършенствани елементи на безопасност (включително интелигентна система за регулиране на скоростта, аварийна система за удържане в границите на пътната лента, изисквания за пряка видимост за автобусите и камионите), според консервативни изчисления ще спаси поне 7300 живота и ще се избегнат 38 900 тежки наранявания до 2030 г., а до 2037 г. очакваният брой на спасените животи ще достигне 25 000, а на предотвратените тежки наранявания — 140 000. Този регламент също така ще спомогне за анализ на произшествията, тъй като за всички нови превозни средства ще се изисква да са оборудвани с устройства за записване на данни от произшествия.

Важно е също така да се подчертае, че е необходимо промишлеността да изпълни дългата си за предоставяне на безопасни продукти на потребителите, като при възникването на проблем по отношение на безопасността е необходимо да предприеме подходящи

25 Регламент (ЕО) № 661/2009 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.

26 Регламент (ЕО) № 78/2009 относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата.

27 Kullgren, Lie, Tingvall (2010 г.), „Сравнение между резултатите от изпитванията на Euro NCAP и данни от действителни произшествия“, декември 2010 г., бр. 11(6), стр. 587—593; цитирано в Jeanne Breen Consulting (2018 г.), проучване „Подготвителна работа върху стратегия за пътната безопасност в ЕС за периода 2020—2030 г.“, <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bd17c6de-6549-11e8-ab9c-01aa75ed71a1>. Резултатите от изследването продължават да са от значение, въпреки че оценките на Euro NCAP са се променили с течение на времето.

28 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1793_bg.htm.

коригиращи мерки.²⁹ Тъй като проблемите по отношение на безопасността често възникват след пускането на пазара, редовните проверки на техническата изправност са от значение, за да се гарантира, че потребителите са защитени по време на целия срок на експлоатация на превозното средство.

Обявяването на поръчки за превозни средства също представлява интересна възможност за оказване на благоприятно въздействие върху пътната безопасност. Това важи за частни собственици на големи автомобилни паркове и дружества, които изискват логистични услуги, но също така за възлагането на обществени поръчки. ЕС проучва как може да подпомогне финансово инициативи за подобряване на безопасността на автомобилните паркове в контекста на „Платформата за по-безопасен транспорт“ (вж. глава 3.4 по-горе).

²⁹ За последните три години в системата на ЕС за бърз обмен на информация за опасни потребителски продукти (RAPEX) са били получени повече от 400 съответни уведомления:
http://81.247.254.96/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=Rapid_Alert_System_statistics.qvw&host=QVS@vsrv1463&anonymous=true.

Що се отнася до **безопасността на превозните средства**, Комисията:

- оценява дали преоборудването на съществуващия автомобилен парк (и особено на автобусите и камионите) с напреднали системи в помощ на водача е осъществимо и рентабилно;
- работи с държавите членки, заинтересованите страни и Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) по прилагането на правилата във връзка с новия Регламент относно общата безопасност на превозните средства;
- работи с държавите членки по осигуряване на необходимите условия за правилното функциониране на интелигентна система за регулиране на скоростта с възможност за отмяна на автоматичния режим, както е предвидено в преразгледания Регламент относно общата безопасност, включително относно наличието на ограничения на скоростта в цифров формат, и може да разгледа осъществимостта и приемливостта в бъдеще на интелигентна помощ за регулиране на скоростта без възможност за отмяна на автоматичния режим; както и
- насърчава държавите членки да обмислят, без да нарушават конкуренцията на вътрешния пазар, национални инициативи за ускорено внедряване на доказали се технологии чрез набор от средства, в т.ч. обществените поръчки, политиките за безопасно пътуване, данъчни и застрахователни стимули.

Комисията ще оцени нуждата от допълнителни действия, включително по отношение на предписанията за гумите — за изпитване на показателите на сцепление на гумите в края на експлоатационния срок, по отношение на правната рамка във връзка с изпитването на техническата изправност на превозните средства, включително действия за справяне с евентуалното неразрешено изменение в конструкцията на превозните средства от техните собственици/ползватели, а така също и за по-подчертано отчитане на безопасността в законодателството на ЕС в областта на обществените поръчки.

Понастоящем една голяма инвестиция е посветена на разработване на свързани и автоматизирани превозни средства и тяхното взаимодействие с други участници в движението и с цифровата и физическата пътна инфраструктура. Като част от „третия пакет за мобилност“ беше приета специална **стратегия на ЕС за свързана и автоматизирана мобилност**³⁰. Тези новости предлагат огромен потенциал за намаляване и в крайна сметка премахване на грешки от страна на водача, но също така създават нови предизвикателства, като например киберсигурността и взаимодействието с „традиционни“ превозни средства и други участници в движението.

³⁰ Европейска комисия (2018 г.), съобщение „По пътя към автоматизираната мобилност: стратегия на ЕС за мобилността на бъдещето“, COM(2018)283 final.

Новият **Регламент относно общата безопасност** на превозните средства понастоящем осигурява ясна правна рамка за одобряване на автоматизирани/свързани превозни средства, която е първата такава в света. Тъй като новият Регламент ще се прилага само за автоматизирани превозни средства след 2022 г., службите на Комисията заедно с държавите членки разработиха насоки за одобряването на такива превозни средства по време на периода преди влизането му в сила³¹.

Комисията също така е в процес на създаване на платформа на ЕС за координиране на широкомащабни изпитвания и дейности преди етапа на внедряване на автоматизирана/свързана мобилност, която може да се използва за теми във връзка с пътната безопасност. Резултатите от тази работа ще бъдат включени в европейското партньорство за безопасен и автоматизиран автомобилен транспорт, което бе определено като приоритет в процеса по стратегическо планиране на бъдещата програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“.

Като вземат предвид сложността на функциите на автоматизираното управление, органите на държавите членки ще изискват достъп до данните в превозното средство, за да определят отговорността в случай на злополука. Освен това трябва да се разгледа дали и как следва да се регулира събирането на анонимизирани данни за ефективността в сферата на безопасността на технологиите за автоматизация, за да се даде възможност за провеждане на научни изследвания и развойна дейност в областта на пътната безопасност. Това включва важни въпроси относно достъпа до данни и защитата. Друг фактор са все по-сложните **интерфейси човек—машина**. Ще бъде важно да се гарантира, че обучението и квалификацията се актуализират с оглед да се даде възможност на водачите да управляват автоматизирани превозни средства, тъй като те ще навлизат на пазара в идните години.

31 https://ec.europa.eu/growth/content/guidelines-exemption-procedure-eu-approval-automated-vehicles_bg.

Що се отнася до **подготовката за свързана и автоматизирана мобилност**, Комисията:

- изпълнява стратегията на ЕС за автоматизирана/свързана мобилност;
- прие спецификации за съвместните интелигентни транспортни системи (делегиран акт съгласно Директивата относно интелигентните транспортни системи), включително за комуникациите между превозните средства и между превозните средства и инфраструктурата (https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_bg); както и
- ще работи в тясно сътрудничество със заинтересованите страни с цел започването на процес по разработване на кодекс за поведение за безопасен преход към по-високите нива на автоматизация, за да се гарантира, че в изискванията и при процедурите се отчитат напълно съображенията за пътна безопасност (смесено пътно движение, взаимодействие с другите участници в движението, намаляване на уменията, групиране, совалкови превози и т.н.), и особено осигуряването на съгласуваност между националните правила за движение и избягването на противоречие с правилата на ЕС за превозните средства.

През целия период на действие на рамката Комисията ще оценява нуждата от по-нататъшни допълващи се действия, като например за насърчаване на хармонизацията на монтираните в превозните средства интерфейси човек — машина, за да се гарантира, че всички водачи и участници в движението може да си взаимодействат с превозните средства без компромис с безопасността и като се решава въпросът с достъпа до бордовите данни. Комисията ще оцени дали да направи преглед на законодателството относно свидетелствата за управление, техническата изправност, обучението на професионалните водачи и времетраенето на управлението, за да се вземат под внимание новостите в съвместната, свързаната и автономната мобилност.

Освен това Комисията ще насърчава и подкрепя научните изследвания и иновациите в рамките на рамковата програма на ЕС за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“ по отношение на взаимодействието между хората и технологиите, по специално интерфейсите човек—машина и безопасния преход към автоматизацията, като взема предвид правоприлагането и сигурността, както и допълнителното разработване на пасивна безопасност за автоматизирани превозни средства и устойчивостта на отказ на компоненти от решаващо значение за превозното средство.

След обсъждането с експерти от държавите членки службите на Комисията ще съберат данни за КПЕ по отношение на безопасността на превозните средства, който се основава на оценките от Euro NCAP.

КПЕ по отношение на безопасността на превозното средство:

процент на нови пътнически автомобили с оценка на безопасността от Euro NCAP, която е равна на или над предварително определен праг (като например 4 звезди) — ще бъде определен допълнително.

Както беше обсъдено с експерти от държавите членки, би бил полезен един допълнителен показател, който се основава на възрастта на автомобилния парк, особено в междинния период. Службите на Комисията ще продължат да работят с експерти от държавите членки с цел разглеждане също така на използването на данни от изпитване на техническата изправност като основа за друг допълнителен показател.

4.3 Безопасно движение по пътищата

Безопасното движение по пътищата (скорост, шофиране без употреба на алкохол и наркотици, съсредоточено шофиране, използване на обезопасителни колани и системи за обезопасяване на деца, използване на каски) е третият стълб за предотвратяване и смекчаване на смъртни случаи и тежки наранявания при произшествия. Във връзка с всички тези въпроси човешкият фактор при безопасното движение по пътищата има роля от решаващо значение и Комисията ще работи в тясно сътрудничество с държавите членки, тъй като тези въпроси традиционно се решават на национално равнище. Акцентът върху общото образование и осведомеността се оказва като цяло по-малко ефективен и върху него се набляга по-малко в съвременните подходи за „Безопасна система“, но издаването на свидетелства за управление на водачите, целенасоченото образование и повишаването на осведомеността, подкрепени от силни и устойчиви режими за спазване и правоприлагане, взети заедно, имат важна роля за осигуряването за участниците в движението **на възможност и готовност за безопасно използване на пътищата и превозните средства.**

Директивата на ЕС относно свидетелствата за управление на превозни средства³², с която бе установен хармонизиран модел на ЕС за свидетелства за управление и бяха въведени минимални изисквания за издаването им, е един от най-забележителните и добре познати инструменти на политиката на ЕС относно пътната безопасност. Заедно с наскоро актуализираната Директива за обучение на професионалните водачи³³ те образуват рамка за издаване на свидетелства за управление и за обучение, която ще трябва да се поддържа в съответствие с развитието на технологиите в областта на превозните средства и инфраструктурата.

Правилата, като например ограниченията на скоростта и консумацията на алкохол, както и правоприлагането са от компетентността на държавите членки, въпреки че отговорността за установяване на ограничения на скоростта на

³² Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства.

³³ Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, за изменение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета и Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета, ОВ L 226, 10.9.2003 г.

немагистрални или градски пътища често е делегирана на региони или общински органи. Въпреки това може също така да е налице важно европейско измерение — ЕС разработи законодателство за улесняване на преследването на нарушители на правилата за движение по пътищата от друга държава членка в тази, в която е било извършено нарушението. Водачите с чуждестранна регистрация в ЕС съставляват около 5 % от пътното движение, но са отговорни за около 15 % от пътните нарушения. Настоящото **трансгранично прилагане** на законодателството³⁴, което е насочено към най-значителните нарушения, включително превишаване на скоростта, преминаване на червен светофар, непоставяне на обезопасителни колани и шофиране в нетрезво състояние, е ограничено до обмена на информация между органите относно пътни нарушения, извършени в чужбина. Службите на Комисията понастоящем извършват оценка как то може да стане по-ефективно. Друг въпрос, който трябва да се проучи, е дали взаимното признаване на лишаването от правоуправление и на налагането на наказателни точки между държавите (където съществува система от наказателни точки) биха могли да бъдат осъществими и да добавят стойност.

4.3.1 Безопасна скорост

Около една трета от пътнотранспортните произшествия със смъртен изход са (отчасти) причинени поради **превишена или несъобразена скорост**³⁵. Според научни изследвания рискът от участие в произшествие при превишаване на скоростта е 12,8 пъти по-висок, отколкото за водачите, които спазват ограниченията³⁶. Също така произшествията, предизвикани от шофиране с по-висока скорост, причиняват повече щети, отколкото тези, предизвикани от шофиране с по-ниска скорост. Въз основа на резултатите от научно изследване³⁷ Европейският съвет за транспортна безопасност (ЕСТБ) изчисли, че ако средната скорост се намали само с 1 km/h за всички пътища в целия ЕС, биха могли да бъдат предотвратени 2200 смъртни случая по пътищата всяка година.

Степента на спазване на ограниченията на скоростта не може лесно да бъде сравнена между различните държави членки, но като се има предвид значението на спазването на ограниченията на скоростта и въз основа на резултатите от работата с експерти от държавите членки службите на Комисията ще събират данни за КПЕ по отношение на скоростта, които се основават на обективни наблюдения.

КПЕ по отношение на скоростта:

процент превозни средства, които се движат в рамките на ограниченията на скоростта.

³⁴ Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата.

³⁵ ОИСП/Международен транспортен форум (2006 г.): „Управление на скоростта“.

³⁶ Dingus и др. (2016 г.): „Фактори за риск от произшествия за водачите и оценка на разпространението чрез използване на натуралистични данни“.

³⁷ Elvik и др. (2019 г.): Elvik R, Vadeby A, Hels T и van Schagen I, (2019 г.), „Актуализирани оценки на връзката между скорост и пътна безопасност на общо и индивидуално равнище“.

4.3.2 Шофиране в трезво състояние (алкохол и наркотици)

Трудно е проблемът с **шофирането в нетрезво състояние** да се определи в количествено отношение (методите за събиране на данни се различават значително), но е реалистично да се изчисли, че около 25 % от всички смъртни случаи на пътя са свързани с употребата на алкохол³⁸.

Още по-трудно е да се определи мащабът на **въздействието на наркотиците**, тъй като не съществуват хармонизирани методи за изпитване и все още данните не се събират систематично. Въпреки това има доказателства, че шофирането под въздействие на някои лекарства по лекарско предписание и незаконни наркотици могат да умножат риска от пътнотранспортно произшествие с коефициент от 2 до 739.

Понастоящем Комисията препоръчва **максимално допустимо съдържание на алкохол в кръвта (САК)** от 0,5 % за всички шофьори⁴⁰. Някои държави членки и организации в областта на безопасността призоваха това да бъде преразгледано, за да се даде възможност за по-голяма хармонизация, и евентуално също така да се обърне внимание на ключови рискови групи, като например професионалните водачи или младите водачи.

Като цяло е налице съгласие, че КПЕ по отношение на шофирането под въздействие на наркотици е много важен, но все още неприложим. Необходима е повече работа по процедурите за проби за наркотици поради различните психоактивни вещества (законни и незаконни), които трябва да бъдат установени. Съществуват и проблеми във връзка с разходите, както и значителни различия в практиките на държавите членки. Поради факта, че работата следва да продължи, на този етап Комисията не е установила КПЕ.

Въвеждането на КПЕ по отношение на шофирането под въздействието на алкохол изглежда по-осъществимо, но все още са налице значителни различия по отношение на методиката. КПЕ, който се основава на проверка на случаен принцип за съдържание на алкохол в кръвта, е предпочитаният вариант, тъй като обикновено се счита, че това предоставя точна картина на ситуацията. Тъй като обаче проверките на случаен принцип са скъпи и не са разрешени в някои държави членки, резултатите от проверка за алкохол в издишания въздух при действия по правоприлагане се считат за втория най-добър вариант. Ако нито една от тези две възможности не е осъществима по

КПЕ по отношение на шофирането в трезво състояние:

процент водачи, които шофират със съдържание на алкохол в кръвта (САК), което е в рамките на законно установената граница.

обективни причини, могат да се приемат и данни от самоотчитане на поведението, които се основават на анонимни анкети.

³⁸ В резултат на произшествия, в които поне една от засегнатите страни се е намирала под въздействието на алкохол; Европейска комисия (2014 г.), „Проучване относно предотвратяването на шофирането в нетрезво състояние чрез устройства за блокировка“, окончателен доклад.

³⁹ Окончателен доклад за проекта „DRUID“ (2012 г.) (http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid_en).

⁴⁰ Препоръка на Комисията от 17 януари 2001 г. относно максимално допустимото съдържание на алкохол в кръвта (САК) за водачи на моторни превозни средства.

4.3.3 Предотвратяване на шофиране, докато водачът е разсеян

Нарастващото количество доказателства предполага, че **разсейването** по време на шофиране, по-специално от мобилни устройства като смартфони, но също така и от вградени в превозните средства електронни системи, е основна причина за възникването на пътнотранспортни произшествия. Според научно изследване рискът от участие в пътнотранспортно произшествие се увеличава 12,2 пъти при набиране на номер и 6,1 пъти при изпращане на текстово съобщение⁴¹. Установено е, че разсейването е фактор при 10 до 30 % от пътнотранспортните произшествия, а испанските органи съобщават, че през 2017 г. то е изпреварило превишаването на скоростта и употребата на алкохол като най-висок рисков фактор⁴². Необходими са обаче още научни изследвания за мащаба на проблема (както и за начините за справяне с него). Въпреки това се правят първи стъпки. На техническо ниво с преразгледания Регламент относно общата безопасност на превозните средства ще се въведе технология за предупреждение за сънливост и разсейване у водачите, която оценява бдителността на водача и го предупреждава при необходимост и която трябва да се инсталира задължително в превозните средства.

КПЕ по отношение на разсейването на водачите:

процент водачи, които не използват преносимо мобилно устройство.

Тъй като увеличеното използване на **мобилни устройства**, главно смартфони, и по-специално използването на приложения за изпращане на текстови съобщения доведе до значително нарастване на значимостта на разсейването като причина за пътнотранспортни произшествия, използването на преносимо мобилно устройство по време на шофиране беше избрано като прост и измерим помощен показател за оценка на проблема с разсейването на водачите за целите на определяне на КПЕ⁴³.

4.3.4 Използване на обезопасителни колани, системи за обезопасяване на деца и предпазни средства

Оценка, която се основава на данни от европейската база данни на Общността за пътнотранспортните произшествия („CARE“) ⁴⁴ разкри, че вече са спасени около 5700 живота благодарение на обезопасителните колани и системите за обезопасяване на деца в ЕС годишно и че около 2800 човешки живота биха могли да бъдат спасени допълнително, ако всички пътници в автомобилите поставят обезопасителните си колани. Използването на обезопасителни колани в междуградските автобуси е задължително, както е установено от законодателството на ЕС⁴⁵; въпреки това

41 Dingus и др. (2016 г.): „Фактори за риск от произшествия за водачите и оценка на разпространението чрез използване на натуралистични данни“.

42 <http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2018/09/NP-campana-de-distracciones.pdf>.

43 Избрана е отрицателна формулировка (% водачи, които НЕ използват преносимо мобилно устройство), за да се избегнат объркващи резултати в сравнение с други показатели.

44 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_bg.

45 Директива 2003/20/ЕО относно сближаването на законодателствата на държавите членки във връзка със задължителното използване на обезопасителни колани в моторните превозни средства под 3,5 тона.

степенята на спазване на законодателството е много ниска, както показват някои проучвания⁴⁶.

Използването на **защитни каски** от мотоциклетисти и водачи на мотопеди може да намали злополуките със смъртен изход в много голяма степен. Смята се, че увеличаването на използването на каски до 100 % може да спаси живота на 206 водачи на двуколесни моторни превозни средства годишно⁴⁷.

Мненията относно това дали носенето на **каска от колоездачите** следва да бъде задължително се различават, включително между държавите членки. Някои държави членки направиха носенето на каски задължително за деца. Съществуват обаче солидни доказателства в подкрепа на неговата ефективност: научно изследване показва, че каските могат да намалят броя на тежките травми на главата и фаталния изход вследствие на травми на главата с около две трети (65 % спад на смъртните случаи и 69 % спад на броя на тежките травми на главата)⁴⁸.

Следващите два КПЕ ще бъдат използвани в тази област:

КПЕ по отношение на използването на обезопасителни колани и системи за обезопасяване на деца:

процент пътници в превозното средство, които използват правилно обезопасителни колани или системи за обезопасяване на деца.

КПЕ по отношение на предпазните средства:

процент водачи на двуколесни моторни превозни средства и колоездачи, които носят предпазни каски.

5.3.5 Нови модели на мобилност и демографски промени

Моделите на мобилност са в процес на дълбоки промени. Все повече хора избират да **карат велосипеди** (включително електрически велосипеди) и да **вървят пеш**, било то поради съображения за околната среда или по причини, свързани с личното здраве и добра физическа форма, което означава, че по пътищата има повече уязвими незащитени участници в движението. По-силните политики в областта на активната мобилност, особено в градските райони, могат да бъдат основен фактор за промяна по отношение на намаляване на емисиите на CO₂, подобряване на качеството на въздуха и намаляване на задръстванията. Но при мерките, които насърчават този избор на мобилност, също така трябва систематично да се вземат предвид съображенията по отношение на безопасността.

46 Fundación MAPFRE (2017 г.), „Доклад относно използването на обезопасителни колани в автобусите“ (само на испански език), <https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/consulta/registro.cmd?id=159788>.

47 Jeanne Breen Consulting (2018 г.).

48 Olivier, Creighton (2016 г.), „Каски за колоездачи и използване на каски: систематичен преглед и метаанализ“, International Journal of Epidemiology.

Формите на индивидуален транспорт за съвместно ползване (схеми за съвместно ползване на автомобили или велосипеди) увеличават избора на мобилност и — по-специално, тъй като при съвместното ползване на автомобили все повече се поставя акцент върху електрическите превозни средства — ще имат благоприятно въздействие върху околната среда. Въпреки това съществуват предизвикателства: автомобилите за съвместно ползване може да са оборудвани с елементи на безопасност, с които водачите не са запознати, което ще окаже въздействие върху безопасността, което все още предстои да бъде определено. Усвояването им от някои групи от участници в движението (основно семейства) се възпрепятства, ако автомобилите не са оборудвани със системи за обезопасяване на деца. От друга страна, автомобилните паркове за съвместно ползване, които са по-нови и по-добре поддържани в сравнение със средностатистическите частни автомобили, подкрепят целите в областта на пътната безопасност.

Ново предизвикателство, особено в градска среда, представлява разпространението на **схемите за съвместно ползване от типа „свободно обращение“** за (електрически и традиционни) велосипеди и електрически скутери — които позволяват на участниците в движението да оставят велосипедите и скутерите там, където им е удобно. Въпреки че те обогатяват разнообразието по отношение на мобилността в градовете, държавите членки и общинските органи понастоящем се стремят да намерят подходящата основа за тяхното използване по начин, който насърчава иновативни форми на градска мобилност, но също така гарантира безопасност. Понастоящем не съществува конкретна инициатива на ЕС в тази област, но Комисията улеснява обмена на опит между органите на държавите членки и обмисля как да осигури безопасна рамка за тяхното използване.

Демографските промени водят до нарастващ процент **възрастни хора**, които се нуждаят от безопасни форми на мобилност. Безопасната мобилност също така трябва да е приобщаваща, за да може да отговаря на нуждите на хората с увреждания.

Не на последно място, **безопасните условия на труд** представляват важен аспект, който е от значение по-специално за превозвачите и за други предприятия, свързани с транспорта.

Що се отнася до **безопасното движение по пътищата**, Комисията:

- е инициатор на актуализирането на правилото на ИКЕ на ООН, съгласно което трябва да станат задължителни напомнанията за поставяне на обезопасителни колани на всички предни и задни седалки в пътническите автомобили и микробусите, както и на всички предни седалки в камионите и автобусите;
- оценява възможностите за подобряване на ефективността на Директивата относно трансграничното правоприлагане при пътнотранспортни нарушения въз основа на извършената през 2016 г. оценка;
- оценява евентуалното преразглеждане на европейската директива относно свидетелствата за управление на превозни средства и възможността за законодателна инициатива относно взаимното признаване на лишаването от правоуправление;
- оценява начините за укрепване на препоръката на ЕС относно допустимото съдържание на алкохол в кръвта, като например препоръчване на по-строги допустими стойности за професионалните и/или начинаещите водачи и предоставяне на насоки за ползването на блокировки при употреба на алкохол.

Комисията ще се старее също така да насърчава и подкрепя в рамките на бъдещата рамкова програма на ЕС за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“ научните изследвания за разработването на методи за изпитване и по-евтини инструменти за установяване на наркотици, както и за автоматичното оценяване на годността за управление и за предотвратяването на невниманието, включително разсейването с вградените в превозните средства електронни системи. Тя ще оцени дали да се направят задължителни предписания за индивидуални електронни напомнания за поставяне на обезопасителните колани в междуградските автобуси и дали да се разработи съвместно със сектора кодекс на добрите практики, за да се гарантира, че вградените в автомобилите информационни системи и телефони са конструктивно пригодни за безопасна употреба. Комисията ще установи

4.4 Бързо и ефективно реагиране при спешни случаи

Около 50 % от смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия настъпват в рамките на минути на местопроизшествието или по пътя към или преди пристигане в лечебното заведение. Що се отнася до онези пациенти, които са откарани в болница, 15 % от смъртните случаи настъпват в рамките на първите 4 часа след катастрофата, а 35 % настъпват 4 часа след това⁴⁹. Грижите след пътнотранспортни произшествия (по

⁴⁹ Европейска комисия (2018 г.), Европейска служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата (ERSO), „Обобщение на грижите след произшествие“.

отношение на травми) или третирането на травми се отнасят до първоначалното медицинско лечение, предоставено след произшествието, независимо дали е оказано на мястото на произшествието, по време на транспортирането до медицински център или след това. **Ефективните грижи след пътнотранспортни произшествия**, включително бързото превозване до правилното лечебно заведение от квалифициран персонал, намаляват последиците при нараняване. Научните изследвания сочат, че намаляването на времето между катастрофата и пристигането на спешна медицинска помощ от 25 на 15 минути може да намали смъртните случаи с една трета⁵⁰, както и че систематизираното обучение на спасителни екипи и линейки може да намали времето за освобождаване на жертвите от заклещени автомобили и камиони с 40—50 %⁵¹.

В този контекст Комисията внимателно следи ефекта от внедряването на **eCall52** — автоматизираната система за спешни повиквания при произшествия.

Що се отнася до **грижите след пътнотранспортни произшествия**, Комисията:

- оценява ефекта от eCall и ще прецени възможното обхващане и на други категории превозни средства (тежкотоварни автомобили за превоз на стоки, градски и междуградски автобуси, мотоциклети и селскостопански трактори);
- улеснява по-тесните контакти между органите по пътната безопасност и сектора на здравеопазването с цел да се оценят по-нататъшните практически и научноизследователски нужди (като например как да се подобри диагностицирането на мястото на произшествието, както и системите за комуникация и стандартите на службите за спешна помощ, как да се развият допълнително процедурите по спасяване, как да се гарантира, че всеки вид нараняване се третира от правилния квалифициран персонал и в подходящите болнични заведения, как да се превозват пострадалите лица до заведения за оказване на спешна помощ или как по-бързо да се предоставят медицински грижи на мястото на произшествието, например чрез дронове).

В резултат на техническата работа на службите на Комисията с експертите от държавите членки ще бъде използван следният КПЕ:

КПЕ по отношение на грижите след пътнотранспортни произшествия:

изминало време в минути и секунди между спешното повикване след произшествието, в резултат на което е налице телесна повреда, и пристигането на службите за спешна помощ на местопроизшествието.

50 Sánchez-Mangas, García-Ferrer, de Juan, Arroyo (2010 г.), „Вероятността от смърт при пътнотранспортни произшествия. Колко важно е бързото реагиране от страна на медиците?“, Accident Analysis and Prevention, бр. 42 (2010 г.), стр. 1048.

51 Европейска комисия (2018 г.), ERSO, „Обобщение на грижите след произшествие“.

52 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.

5. По-широкият глобален контекст и ролята на ЕС

Най-безопасните пътища в света с едва 2 % от изчислените 1,35 милиона смъртни случая в световен мащаб се намират в ЕС. Въпреки че предстои още много работа, е важно да се обмисли в кои области инициативите на всички равнища са оказали най-голямо въздействие през последните десетилетия и къде европейският опит може да бъде най-полезен за други региони в света. Това включва подхода на управление, избран за рамката на ЕС за пътна безопасност, както и избора на КПЕ и на основните показатели.

Вниманието на Комисията бе съсредоточено върху **непосредствените съседи на Съюза**, и по-специално държавите от Западните Балкани и от Източното партньорство. И двата региона подписаха през 2018 г. декларации относно пътната безопасност, като ЕС ги подкрепя при прилагането им. Но сега ние все повече осъзнаваме нашата глобална роля. Пътната безопасност е една от областите, избрани за **засилено сътрудничество с африканския континент** в рамките на работната група по транспорта ЕС—Африка⁵³, организирана съвместно от Европейската комисия и Комисията на Африканския съюз. През 2019 г. ще се проведат три срещи на клъстера за пътна безопасност, които следва да доведат до конкретни препоръки за по-нататъшно сътрудничество. В съответствие със стратегията за свързаност ЕС—Азия Комисията насърчава пътната безопасност, като споделя най-добрите практики и най-подходящите решения за намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни при взаимодействието си с държавите от Азия⁵⁴. През 2019 г. се наблюдава тясно сътрудничество с **държавите от АСЕАН** посредством проекта „E-READI“⁵⁵.

ЕС оказва принос за новосъздадения **„Доверителен фонд на ООН за пътна безопасност“** и има представител в Консултативния му съвет.

Освен това размишляването върху ролята на ЕС във връзка с пътната безопасност означава и оценка на неговата роля по отношение на ООН и по-специално **Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН)**. ЕС вече има единна позиция относно регулаторната уредба за превозните средства (Световен форум за хармонизация на регулаторната уредба за превозните средства, Работна група 29), е договаряща страна по две споразумения относно регулаторната уредба за превозните средства⁵⁶ и беше много активен при създаването на специална работна група за автоматизираните и свързаните превозни средства (Работна група за автоматизирани/автономни и свързани превозни средства, GRVA). Следва да се оцени как ролята на ЕС може да се засили, по-специално чрез евентуално изменение на Виенската и Женевската конвенции за движението по пътищата във връзка с внедряването на автоматизацията, което понастоящем се обсъжда на Световния форум за безопасност на движението по пътищата (PF1) на ИКЕ на ООН.

⁵³ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2019-01-24-africa-europe-alliance_bg.

⁵⁴ https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf.

⁵⁵ https://ec.europa.eu/europeaid/enhanced-regional-eu-asean-dialogue-instrument-e-readi-action-document_en.

⁵⁶ Вж. Решение на Съвета 97/836/ЕО и Решение на Съвета 2000/125/ЕО.

Световната министерска конференция по пътна безопасност в Стокхолм през февруари 2020 г. предлага важна възможност да се направи равностойна на настоящото „Десетилетие на действията за безопасност на движението по пътищата“ на ООН и да се разработят насоки за следващото десетилетие, включително по отношение на глобалните цели. В рамките на целите за устойчиво развитие (ЦУР) цел 3.6 от ЦУР е насочена към намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия до 2020 г., а цел 11.2 от ЦУР включва акцент върху осигуряване на безопасни и устойчиви транспортни системи за всички в градския контекст и подобряване на пътната безопасност, като се обръща специално внимание на ключовите групи, като например децата и уязвимите граждани.

С оглед на мащаба на проблема с пътната безопасност в целия свят ще бъде необходима амбициозна нова глобална средносрочна цел. Друг ключов въпрос ще бъде как да се свържат целите за пътна безопасност с други цели за развитие, по-специално по отношение на устойчивостта и здравето на хората, като това са само два от примерите.

По отношение на **дейностите по пътна безопасност извън ЕС** Комисията:

- допринася за новосъздадения „Доверителен фонд на ООН за пътна безопасност“ и има представител в Консултативния му съвет;
- е съорганизатор с Комисията на Африканския съюз на клъстера за пътна безопасност на работната група по транспорта ЕС—Африка;
- ще продължи да развива сътрудничеството в сферата на пътната безопасност с държавите — съседки на ЕС, в частност Западните Балкани и Източното партньорство, въз основа на декларациите относно пътната безопасност, приети през 2018 г., по-специално чрез споделяне на най-добри практики и подкрепа за изграждането на капацитет;
- ще продължи да включва в дневния ред регулаторната уредба за превозните средства в рамките на ИКЕ на ООН, както се изисква от новия Регламент относно общата безопасност на превозните средства;
- оценява начините, по които би могло да се укрепи координирането на правилата за движение (Женевската и Виенската конвенции на ООН), включително на равнище ЕС, така че тези правила да могат да бъдат адаптирани по един хармонизиран начин към съвместната, свързаната и автономната мобилност; както и
- ще анализира кои научни изследвания и иновации в рамките на следващата рамкова програма на ЕС за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“ могат да допринесат за драстично подобряване на пътната безопасност извън ЕС, по-специално в развиващите се държави.

6. Наблюдение и преразглеждане

Първоначалните осем КПЕ, описани по-горе, заедно с показателите за резултатите по отношение на смъртните случаи и тежките наранявания ще създадат **основата за наблюдение на напредъка** при съвместната работа по пътната безопасност на равнище ЕС, на равнище държави членки и на регионално и местно равнище. Държавите членки ще могат да започнат да събират данни през 2020 г., като тя ще бъде приета като отправна година за стойността на показателите. Считано от 2020 г., Комисията ще анализира данните заедно с експерти от държавите членки и ще докладва за тях, считано от 2021 г. Ще продължи работата по **укрепване на съществуващите** и по разработването на допълнителни КПЕ.

Като следваща стъпка Комисията също така ще работи с държавите членки върху **цели за конкретни резултати** въз основа на показателите, доколкото това е възможно. По отношение на тази работа трябва да се вземе предвид, че резултатите няма да бъдат сравними в държавите членки, където националните правила се различават (например различни граници за съдържание на алкохол в кръвта или дали е задължително колоездачите да носят каски или не).

Напредъкът ще се наблюдава преди всичко от **Групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност**. Комисията започна да провежда по една отворена за **заинтересованите страни** среща на групата годишно, за да гарантира прозрачност и приобщаване към работата на групата, както и да извлече полза от възможно най-голям принос в процеса си на вземане на решения.

Освен това на всеки две години Комисията ще организира **конференции за представяне на резултатите**, които ще са отворени за всички заинтересовани страни от публичния и частния сектор и които ще дадат възможност да се направи равносметка на постигнатия напредък, както и ще предложат на участниците форум за анализ и обмен.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Списък с КПЕ и основна методика

Показател		Определение
1	Скорост	Процент превозни средства, които се движат в рамките на ограниченията на скоростта
2	Обезопасителни колани	Процент пътници в превозното средство, които използват правилно обезопасителни колани или системи за обезопасяване на деца
3	Предпазни средства	Процент водачи на двуколесни моторни превозни средства и колоездачи, които носят предпазна каска
4	Алкохол	Процент водачи, които шофират със съдържание на алкохол в кръвта (САК), което е в рамките на законно установената граница
5	Разсейване на водачите	Процент водачи, които не използват преносимо мобилно устройство
6	Безопасност на превозното средство	Процент нови пътнически автомобили с оценка на безопасността от Euro NCAP, която е равна на или над предварително определен праг*
7	Инфраструктура	Процент изминато разстояние по пътища с оценка на безопасността над договорения праг*
8	Грижи след пътнотранспортни произшествия	Изминало време в минути и секунди между спешното повикване след произшествието, в резултат на което е налице телесна повреда, и пристигането на службите за спешна помощ на местопроизшествието

* Предвиждат се допълнителни определения за този КПЕ.

Общи съображения

По-долу са изброени редица методически съображения, които се прилагат за всички показатели:

- Географски обхват: По принцип показателят следва да бъде представителен за територията на всички държави членки. Ако са налице изключения (като например острови), те следва да бъдат точно определени и съобщени на Комисията от съответните държави членки.
- Изготвяне на извадка: когато се използва изготвяне на извадка, за да се определи стойността на показателя, държавите членки могат да определят своя собствена методика за изготвяне на извадка. Естествено, с течение на времето би било полезно държавите членки да работят съвместно с Комисията, за да създадат общи основи за изготвяне на извадка. Междувременно то следва да се основава на добре утвърдени статистически техники, насочени към постигане на представителност на резултатите — като например:
 - изготвянето на извадки следва, доколкото е възможно, да бъде на случаен принцип (държавите членки следва да вземат решение относно точната методика);
 - размер на извадката: държавите членки ще решат какъв да бъде необходимият размер;
 - ако се използват методи за обобщаване, то те следва да имат за цел претегляне на резултатите според изминатите разстояния.
- Връзка между показателите и правилата за движение:

Следва да се отбележи, че някои показатели се отнасят до поведение, което се регламентира от законите в областта на движението по пътищата, като в редица случаи законите се различават в държавите членки. Например границите на съдържанието на алкохол в кръвта (САК) са различни и това следва да се вземе предвид, когато се разглеждат резултатите. Носенето на каски от колоездачите е подобен случай, тъй като по принцип то не е задължително, освен в някои случаи за децата. Други области, като например оценките на безопасността на превозни средства, които са над минималните за одобрение на типа, не са свързани с правни задължения.

Във всички случаи към резултатите от показателите ще бъде приложена методическа бележка за изясняване на тази ситуация.

КПЕ 1. Ключов показател за ефективност по отношение на скоростта

Обосновка

Скоростта редовно се посочва като една от най-честите причини за произшествия и се свързва както с настъпването на произшествия, така и с тяхната тежест.

Определение

- Процент превозни средства, които се движат в рамките на ограниченията на скоростта.

Методика

Методически аспекти	
Аспект	Минимални методически изисквания
Обхванати видове пътища	Показателят следва да обхваща автомагистрали, селски немагистрални пътища, както и градски пътища. Резултатите следва да бъдат представени поотделно за трите различни вида пътища.
Тип превозно средство	Показателят следва да включва поне пътнически превозни средства (автомобили). Автобусите и превозните средства за превоз на товари (лекотоварните [по-леки от 3,5 t] и тежкотоварните [по-тежки от 3,5 t], както и двуколесните моторни превозни средства не е задължително да се включват по време на първия етап (резултатите следва да бъдат представени поотделно за всеки тип превозно средство, ако е възможно).
Местоположение	Държавите членки трябва да вземат решение относно местоположението на измерванията, но те не следва да се провеждат в близост до камери за осигуряване на безопасност, независимо дали те са стационарни или мобилни. Изборът на местоположение следва да се основава на изготвяне на извадка на случаен принцип, ако това е възможно, и във всички случаи да се извършва с цел осигуряване на представителна извадка.
Време от денонощието	Всички държави членки следва да разработят показателя по отношение на часовете от деня със непрекъснато движение; показателят за часовете през нощта следва да не е със задължителен характер поради по-високата му цена. Резултатите следва да се посочват поотделно за деня и за нощта.
Ден от седмицата	Измерванията да се извършват всеки вторник, сряда и четвъртък. Измерванията през почивните дни също са възможни, но са с незадължителен характер и отново следва да се посочват поотделно, ако се извършват.

Методически аспекти	
Аспект	Минимални методически изисквания
Месец	За предпочитане е измерванията да се извършват през късната пролет и/или ранната есен.
Метеорологични условия	Измерванията следва да не се извършват при лоши метеорологични условия (като например проливни дъждове, снегове, залежавания, силни ветрове или мъгли). Държавите членки ще определят критериите за изключване и ще ги докладват заедно с данните.
Допустимо отклонение	Няма допустимо отклонение (отвъд интервала на грешката на измервателния уред), тоест записаните стойности следва да са тези, които са измерени от уреда.

КПЕ 2. Ключов показател за ефективност по отношение на използването на обезопасителни колани и системи за обезопасяване на деца

Обосновка

Използването на обезопасителни колани и системи за обезопасяване на деца е основен елемент от пасивната безопасност. Значителен дял смъртоносно или тежко ранени пътници в превозните средства не са използвали правилно обезопасителни колани или системи за обезопасяване на деца.

Определение на КПЕ по отношение на системите за безопасност и системите за обезопасяване на деца

- **процент пътници в превозното средство, които използват правилно обезопасителни колани или системи за обезопасяване на деца.**

Методика

Методически аспекти	
Аспект	Минимални методически изисквания
Метод за събиране на данни	Пряко наблюдение (ако е подходящо, като се използват камери).
Обхванати видове пътища	Показателят следва да обхваща автомагистрала, извънградски пътища и градски райони. Резултатите биха могли да бъдат представени поотделно за трите различни вида пътища.
Тип превозно средство	Показателят следва да включва пътническите автомобили като минимум и превозните средства за превоз на товари (резултатите се представят поотделно), където е възможно.
Предни и задни седалки	Резултатите за пътническите автомобили следва да се представят поотделно по отношение на предните и задните седалки.
Обезопасителни колани спрямо системи за обезопасяване на деца	При събирането на данни трябва да се прави разлика между обезопасителните колани и системите за обезопасяване на деца.
Местоположение	Извадка на случаен принцип (държавите членки трябва да решат каква да е методиката).
Време от денонощието	Наблюденията да се извършват на дневна светлина.
Ден от седмицата	Отделни наблюдения за дните от седмицата и за почивните дни, като данните трябва да се представят поотделно.
Месец	Късна пролет, ранна есен.

КПЕ 3. Ключов показател за ефективност по отношение на използването на предпазни средства

Обосновка

Използването на защитна каска често се посочва като пасивна мярка за безопасност от основно значение за водачите на двуколесни моторни превозни средства (за които тя е задължителна) и за колоездачите.

Определение за КПЕ по отношение на предпазните средства

- **Процент водачи на двуколесни моторни превозни средства и колоездачи, които носят защитна каска.**

Методика

Методически аспекти	
Аспект	Минимални методически изисквания
Метод за събиране на данни	Пряко наблюдение, ако е подходящо, като се използват камери.
Обхванати видове пътища	Показателят следва да обхваща автомагистрала, селски немагистрални пътища, както и градски райони. Резултатите могат да бъдат представени поотделно за трите различни вида пътища.
Тип превозно средство	Показателят следва да включва водачи (също така и пътници) на двуколесни моторни превозни средства (мотоциклети и мотопеди), както и колоездачи (включително онези, които управляват електрически велосипеди). Резултатите следва да са разделени по отношение на водачи и по отношение на пътници. Резултатите за велосипедите следва да се представят отделно. Където са налични, данните за деца следва да се представят отделно, за да се вземат предвид всички законови изисквания.
Местоположение	Извадка на случаен принцип (държавите членки трябва да решат каква да е методиката).
Време от денонощието	Наблюденията да се извършват на дневна светлина.
Ден от седмицата	Отделни наблюдения за дните от седмицата и за почивните дни, които трябва да се представят поотделно.
Месец	Късна пролет, ранна есен.

Забележка: Резултатите за колоездачите следва да се придружават от бележка, в която е посочено настоящото състояние на законовите изисквания (или липсата на изисквания) по отношение на носенето на каски.

КПЕ 4. Ключов показател за ефективност по отношение на шофирането под въздействие на алкохол

Обосновка

Шофирането под въздействие на алкохол често се посочва като основна причина за причиняване на произшествия.

Определение за КПЕ по отношение на шофирането под въздействие на алкохол

- **Процент водачи, които шофират със съдържание на алкохол в кръвта (САК), което е в рамките на законно установената граница.**

Методика

Методически аспекти	
Аспект	Минимални методически изисквания
Метод за събиране на данни	Проверка за алкохол в издишания въздух на случаен принцип. Ако не е възможна проверка на случаен принцип: Резултати от проверка за алкохол в издишания въздух при действия по правоприлагане (дори и ако не е на случаен принцип) и/или самоотчитане на поведението посредством анонимни анкети.
Обхванати видове пътища	Да се обхванат магистрала, селски немагистрални пътища и градски пътища.
Тип превозно средство	Пътнически автомобили като минимум; превозни средства за превозване на товари, автобуси и мотоциклети при възможност (резултатите да се разделят според типа превозно средство).
Местоположение	Извадка на случаен принцип (държавите членки трябва да решат каква да е методиката).
Време от денонощието	Проверка по всяко време (не важи за самоотчитането).
Ден от седмицата	Отделни резултати за делничните и за почивните дни.
Месец	Късна пролет, ранна есен.
Допустимо отклонение	Грешка на измервателния уред.
Методи на формиране на извадка	Извадка на случаен принцип (държавите членки трябва да решат каква да е методиката).
Размер на извадката	Да се реши от държавите членки.

Забележка: Резултатите следва да са придружени от бележка, в която се разясняват приложимите правни разпоредби, като например максималното съдържание на алкохол в кръвта.

КПЕ 5. Ключов показател за ефективност по отношение на разсейването на водачите от преносимо мобилно устройство

Обосновка

Разсейването на водачите се счита за причина за произшествия с нарастващо значение поради увеличеното използване на мобилни устройства, главно смартфони — през последните години широкото използване на приложения за изпращане на текстови съобщения е влошило съществуващия проблем с телефонните обаждания. Ето защо използването на преносимо мобилно устройство по време на шофиране е предложено като помощен показател, за да се оцени проблемът с разсейването на водачите.

Определение на КПЕ по отношение на разсейването на водачите

- **Процент водачи, които НЕ използват преносимо мобилно устройство.**

Методика

Методически аспекти	
Аспект	Минимални методически изисквания
Метод за събиране на данни	Пряко наблюдение от опитни наблюдатели на пътя или от превозни средства в движение. Ако са налични, могат да се използват други алтернативи, като например автоматично засичане. Да се реши от държавите членки.
Обхванати видове пътища	Показателят следва да обхваща автомагистрала, селски немагистрални пътища, както и градски райони. Резултатите могат да бъдат представени поотделно за трите различни вида пътища.
Тип превозно средство/вид участник в движението	Автомобили, превозни средства за превоз на леки товари, градски/междуградски автобуси като минимум. Други видове участници в движението (разделени по видове).
Местоположение	Извадка на случаен принцип (държавите членки трябва да решат каква да е методиката).
Време от денонощието	Наблюденията да се извършват на дневна светлина.

КПЕ 6: Ключов показател за ефективност по отношение на безопасността на превозното средство

Обосновка

Активната и пасивната ефективност по отношение на превозните средства е елемент от съществено значение за пътната безопасност. Технологиите при превозните средства могат да спомогнат за намаляване на вероятността от произшествия и за смекчаване на тяхната тежест чрез:

- пасивни елементи за безопасност, като например обезопасителни колани, въздушни възглавници и цялостна удароустойчивост на превозните средства; както и
- активни елементи на безопасност, като например антиблокираща спирачна система, електронно управление на стабилността, усъвършенствана система за аварийно спиране, интелигентна система за регулиране на скоростта или система за предупреждение при напускане на лентата за движение.

Определение на КПЕ по отношение на безопасността на превозното средство:

- **Процент нови пътнически автомобили с оценка на безопасността от Euro NCAP, която е равна на или над предварително определен праг (например 4 звезди).**

С оглед улесняване на задачата за присъждане на оценка службите на Комисията потърсиха сътрудничество с Еуро NCAP, откъдето се съгласиха да предоставят насоки относно процеса на присъждане на оценка на нови превозни средства. Необходимата допълнителна техническа работа ще бъде извършена по време на допълнителни срещи в рамките на групата CARE.

Методика

Методически аспекти	
Аспект	Коментари и предложения
Тип превозно средство	Пътнически автомобили, обхванати от показателя, който се основава на оценката на безопасността от Euro NCAP.

Допълнителни КПЕ по отношение на автомобилните паркове

Някои държави членки посочват, че не е налице оценка за всички превозни средства, дори и за новорегистрираните превозни средства, и че техните органи не могат да присъдят оценка по EuroNCAP на всяко превозно средство въз основа на данните за регистрация.

За да се преодолеят тези затруднения, се предлагат два допълнителни КПЕ, които се основават на възрастта на автомобилния парк и на данните за техническа изправност. Подробностите за тези КПЕ ще бъдат определени заедно с експерти от групата CARE.

КПЕ 7: Ключов показател за ефективност по отношение на безопасността на инфраструктурата

Обосновка

Трасетата, конструктивните особености (включително сигнали), както и поддръжката са аспекти на инфраструктурата, които определят нейното качество във връзка с „пътната безопасност“.

Показателят за ефективност по отношение на безопасността на пътната инфраструктура има за цел да осигури количествено представяне на качеството на безопасността на пътната мрежа, което не зависи от поведението на участниците в движението или технологиите при превозните средства. Необходима е обаче допълнителна работа за разработване на показателя.

Определение на КПЕ по отношение на инфраструктурата

Службите на Комисията ще работят с държавите членки, за да определят показател за инфраструктурата въз основа на следното:

- **Процент изминато разстояние по пътища с оценка на безопасността над договорения праг (предстои да бъде определен)**

методиката за присъждане на оценка се определя от държавите членки, докато не се постигне споразумение за праг.

Показателят обаче представлява предизвикателство от техническа гледна точка. Редица държави членки все още не разполагат с данни за изминатото разстояние, така че като първа (и необходима) стъпка се предлага събирането на данни за % от дължината на пътната мрежа, който е над договорения праг от оценката на безопасността.

Временно може да се използва опростен вариант на КПЕ, когато не е налице методиката за присъждане на оценка, който се определя, както следва:

- процент изминато разстояние по пътища или с разделяне на движението в противоположни посоки (чрез мантинела или зона), или с ограничение на скоростта, по-малко или равно на xx km/h (ограничението се оставя на преценката на държавите членки), спрямо цялото изминато разстояние.

Работата с експерти ще продължи в рамките на експертната група CARE или в друга подходяща структура с оглед определяне на процедурите за събиране на данни и методиката за присъждане на оценка.

По време на първия етап държавите членки можеха да изключат градските райони, за да се намали общата сложност на този КПЕ, но ние не следва да изключваме въпроса за инфраструктурата на градските райони в бъдеще.

КПЕ 8: Ключов показател за ефективност по отношение на грижите след пътнотранспортни произшествия

Обосновка

Грижите след пътнотранспортни произшествия (по отношение на травми) или третирането на травми се отнасят до първоначалното медицинско лечение, предоставено след произшествието, независимо дали е оказано на мястото на произшествието, по време на транспортирането до медицински център или след това. Изминалото време между произшествието и първоначалната медицинска помощ заедно с качеството на това първоначално лечение често се посочват като имащи основна роля за намаляване на последствията от пътното произшествие.

Определение на КПЕ по отношение на грижите след пътнотранспортни произшествия:

- **Изминало време в минути и секунди между спешното повикване след произшествието, в резултат на което е налице телесна повреда, и пристигането на службите за спешна помощ на местопроизшествието (до стойността на 95-ия перцентил).**

Методика

Методически аспекти	
Аспект	Минимални методически изисквания
Метод за събиране на данни	Извадка от процентите на отговори на спешни повиквания, които водят до намеса на службите за спешна помощ на мястото на пътнотранспортни произшествия, водещи до телесни повреди.
Обхванати видове пътища	Всички пътища — въпреки че при наличност данните биха могли да бъдат представени поотделно за магистрали, селски немагистрални пътища и градски пътища.
Вид произшествие	В което участва всяко превозно средство и което води до телесна повреда.
Местоположение	Извадка на случаен принцип (държавите членки трябва да решат каква да е методиката).