



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 17.5.2018г.
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

ПРИЛОЖЕНИЕ

към

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

ЕВРОПА В ДВИЖЕНИЕ

Устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана и екологосъобразна

Приложение 1: Стратегически план за действие относно пътната безопасност

В настоящото приложение са описани конкретни действия, които Комисията възнамерява да предприеме в рамките на настоящия си мандат, т.е. до края на третото тримесечие на 2019 г. **За всяко от тези действия е определен конкретен целеви срок.** Разбира се, не може да се предопределят действията на следващата Комисия — вместо това са изложени ориентировъчно допълнителни предвидени действия за периода след 2019 г., **без конкретен целеви срок.**

1. Подобро управление на пътната безопасност

Противодействието на тенденцията на застой, що се отнася до данните за пътната безопасност в ЕС, и доближаването до дългосрочната цел за нулев брой смъртни случаи при пътнотранспортни произшествия в ЕС до 2050 г. („Нулева смъртност“) налагат нов подход. Рамката на политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021 — 2030 г., която трябва да бъде разработена в подробности до 2019 г., се основава на **подхода на безопасните системи.** Това включва определянето на ясни **цели** и проследяването на напредъка с помощта на набор от **ключови показатели за резултатите**, пряко свързани с предотвратяването на смъртните случаи и тежките наранявания сред всички участници в движението. Необходими са **координирани действия във всички сектори и за всички участници в движението** в рамките на подобрена структура на управление.

Основни действия във връзка с управлението

Комисията ще конкретизира принципите за рамка на политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021 — 2030 г., изложени в настоящото съобщение [II тримесечие на 2019 г.], в това число:

- списък с ключови показатели за резултатите, които да бъдат свързани с цели за конкретни резултати, установени в тясно сътрудничество с държавите членки;
- разширен мандат на групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност (съставена от високопоставени представители на държавните администрации) с цел да бъдат включени стратегически консултации и честа обратна информация;
- новата роля на европейски посланик за пътна безопасност — популярна личност, която да координира усилията в областта на пътната безопасност с държавите членки и да разпространява добрите практики както в ЕС, така и на международно равнище.

През целия срок на рамката Комисията (насочвана от група за координация между отделните генерални дирекции) ще си взаимодейства с държавите членки и заинтересованите страни с цел проследяване и ускоряване на напредъка, например като организира двугодишни конференции за представяне на резултатите и като насърчава доброволните ангажменти, особено в контекста на една подобрена Европейска харта за пътна безопасност¹.

¹ Европейската харта за пътна безопасност е платформа за пътна безопасност на гражданското общество, създадена от Европейската комисия, с над 3500 члена към днешна дата.

2. По-солидна финансова подкрепа за пътната безопасност

Важен лост, с който ЕС разполага за по-ускорено постигане на резултати, е подкрепата за инициативи в областта на пътната безопасност с различни варианти на решения за финансиране. Подобренията на инфраструктурата може да бъдат подкрепени посредством регионалните фондове в контекста на действащата финансова рамка. Освен това с текущата покана за представяне на предложения по линия на Механизма за свързване на Европа за пътна безопасност и за цифровизация се предоставят 200 милиона евро. 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.

Основни действия във връзка с улесняването и финансирането

Комисията възнамерява:

- да насърчи 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 слаби резултати по отношение на пътната безопасност, както и ползването на Механизма за свързване на Европа [II тримесечие на 2018 г.];
- да рационализира и укрепи финансовата подкрепа за действия в областта на пътната безопасност в следващата многогодишна финансова рамка, като се има предвид допълняемостта на различните инструменти за финансиране [II тримесечие на 2018 г.];
- да проучи начини за осигуряване на стабилност на финансовата подкрепа за действия в областта на пътната безопасност по линия на следващата многогодишна финансова рамка, като например съвместни операции за трансгранично прилагане на правилата за движение по пътищата, организирани в сътрудничество между полицейските органи [III тримесечие на 2018 г.];
- да проучи възможности за финансова подкрепа за изграждането на капацитет на равнището на държавите членки, например във връзка със стратегиите за безопасни системи (напр. методика за измерване на ключови показатели за резултатите) [III тримесечие на 2019 г.].

Освен това в тясно сътрудничество с Европейската инвестиционна банка Комисията ще проучи по какъв начин да се улесни достъпът на публичните органи до подходяща финансова подкрепа с цел набавянето на по-безопасни автомобилни паркове. Примерно това би могло да бъде евентуален механизъм за по-безопасен транспорт или разширяване на съществуващия Механизъм за по-чист транспорт². Комисията ще проучи също така начините за финансиране на научни изследвания и иновации, необходими за развитието и изпълнението на стратегиите за безопасни системи.

3. Безопасни пътища и крайпътни пространства

Подходът на безопасните системи по отношение на пътното инженерство включва съгласуване на функциите, конструктивните особености, трасетата и ограниченията на скоростта на пътищата, за да се отчете човешката грешка по такъв начин, че

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

пътнотранспортните произшествия да не водят до смърт и тежко нараняване. Понастоящем Комисията предлага да бъде преразгледана Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури, за да се заложат изисквания за **повече прозрачност и очертаване на рисковете в рамките на цялата мрежа** и да се разшири приложното поле на директивата отвъд трансевропейските мрежи, така че да обхване **всички първокласни пътища**.

Основни действия за безопасни пътища и крайпътни пространства

Комисията възнамерява:

- да проведе подготвителна работа и да сформира експертна група със задачата да разработи рамка за класификация на пътищата, позволяваща по-добро съгласуване на ограничението на скоростта с конструктивните особености и трасетата на пътищата в съответствие с подхода на безопасните системи [III тримесечие на 2019 г.];
- да улеснява обмена на опит във връзка с методиките за безопасни системи между практикуващите специалисти (напр. във форум на европейските одитори по пътна безопасност) [след приемане на преработения текст на Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури].

През целия срок на рамката Комисията ще се старее да набелязва по-нататъшни действия на ЕС, като например определянето на конкретни цели за безопасността на пътищата от трансевропейските мрежи при следващото преразглеждане на насоките относно трансевропейските мрежи.

4. Безопасни превозни средства

ЕС отбелязва успехи в намаляването на смъртните случаи и тежките наранявания посредством подобряване на безопасността на превозните средства чрез последователни версии на Регламента относно общата безопасност на превозните средства и Регламента относно безопасността на пешеходците. Комисията предлага тези регламенти да бъдат преразгледани, за да станат **задължителни някои важни елементи на безопасността**, като например интелигентната система за регулиране на скоростта, автономната система за автоматично спиране (включително при появата на пешеходци и колоездачи) или подобрената пряка видимост при камионите. Като следваща стъпка ще бъде важно да се даде приоритет на работата на ЕС и в ООН по разработването на нови правила за безопасност при превозните средства (например за автономното автоматично спиране при камионите, включително разпознаването на пешеходци и колоездачи, и за стандарти за пряка видимост). **Обществените поръчки** също предлагат интересна възможност за положителното повлияване на темповете на възприемане на технологиите за безопасност.

Освен това Комисията предлага да бъде преразгледан Регламентът относно етикетирането на гуми с цел подобряване на информираността на потребителите, особено по отношение на **показателите на гумите с оглед на безопасността**.

Основни действия във връзка с безопасните превозни средства

Комисията възнамерява:

- да започне оценяване дали преоборудването на съществуващия парк (и особено на автобусите и камионите) с напреднали системи в помощ на водача е осъществимо и разходоефективно [IV тримесечие на 2018 г.];
- да насърчи 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 [II тримесечие на 2018 г.].

Комисията ще очаква доброволни ангажменти например от:

- работодателите/асоциациите на автомобилни превозвачи на товари (напр. използване на превозни средства с най-новите елементи за безопасност, преди те да бъдат изисквани по закон),
- публичните органи (напр. градове, които при възлагането на обществени поръчки насърчават закупуването за своите паркове на най-безопасните, а не само най-екологично чистите автомобили),
- производителите (напр. внедряване на елементи за безопасност над минималните изисквания за всички ценови сегменти),
- застрахователите (напр. промяна на структурата на премиите в полза на по-безопасни превозни средства),
- сектора на отдаването на автомобили под наем и на споделеното ползване (напр. популяризиране на безопасните автомобили при дейности по отдаване под наем и на лизинг, редовна поддръжка),
- школите за подготовка на водачи (напр. обучаване на нови и вече действащи водачи на автомобили и мотоциклети за това как да използват новите елементи за безопасност в превозните средства).

Комисията ще оцени нуждата от допълнителни действия, включително по отношение на предписанията за гумите — за изпитване на показателите на сцепление на износените гуми, по отношение на правната рамка във връзка с изпитването на техническата изправност на превозните средства, в т.ч. 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 относно обществените поръчки.

5. Безопасно движение по пътищата

Поведението на участниците в движението от гледна точка на безопасността (скорост, използване на предпазни средства като обезопасителни колани и защитни каски, управление без употреба на алкохол и други упойващи вещества, управление на автомобили, мотоциклети и велосипеди и ходене без разсейващи вниманието елементи) и **прилагането му** също са от основно значение за предотвратяването и смекчаването на тежките пътнотранспортни произшествия. Предложението за преразглеждане на Регламента относно общата безопасност и Регламента относно безопасността на пешеходците обхваща някои елементи, обещаващи важни ползи с оглед на безопасността (интелигентна система за регулиране на скоростта, технология за разпознаване на състояния на сънливост, стандартизирани интерфейси за блокировки при употреба на алкохол).

Основни действия във връзка с безопасното движение по пътищата

Комисията възнамерява:

- да започне оценяване на възможностите за подобряване на ефективността на Директивата относно трансграничното правоприлагане при пътнотранспортни нарушения въз основа на извършената през 2016 г. оценка [IV тримесечие на 2018 г.];
- да предприеме проучване за осъществимостта на евентуална законодателна инициатива относно взаимното признаване на лишаването от правоуправление [I тримесечие на 2019 г.];
- да транспонира правилото на Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН), съгласно което трябва да станат задължителни напомнянията за поставянето на обезопасителни колани на всички седалки [IV тримесечие на 2018 г.];
- да работи с държавите членки по осигуряването на необходимите условия за функционирането на интелигентна система за регулиране на скоростта с възможност за отмяна на автоматичния режим, включително относно наличието на ограничения на скоростта в цифров формат, и да разгледа осъществимостта и приемливостта в бъдеще на интелигентна помощ за регулиране на скоростта без възможност за отмяна на автоматичния режим [III тримесечие на 2019 г.];
- да започне оценяване на начините за укрепване на препоръката на ЕС относно разрешеното съдържание на алкохол в кръвта, напр. препоръчване на по-строги допустими стойности за професионалните и/или начинаещите водачи и даване на насоки за ползването на блокировки при употреба на алкохол [III тримесечие на 2018 г.].

Комисията ще очаква доброволни ангажменти например от:

- работодателите/асоциациите на автомобилни превозвачи на товари (напр. подобро образование и повишаване на осведомеността сред професионалните водачи отвъд правните изисквания за обучението на тези водачи),
- сектора на образованието (напр. включване на пътната безопасност в редовните учебни програми) и организациите на участници в движението (напр. насърчаване на безопасно поведение, отчитане на факторите възраст и пол),
- публичните органи (напр. изискване за поставяне на блокировки в случай на употреба на алкохол при възлагането на обществени поръчки),
- операторите на туристически автобуси (напр. кампании за повишаване на осведомеността относно обезопасителните колани),
- таксиметровите дружества и дружествата, предлагащи споделено пътуване (напр. подсигуриране на автомобилния им парк с детски седалки).

Комисията ще се старее също така да насърчава и подкрепя, в рамките на бъдещата програма за научни изследвания и иновации, научните изследвания по разработването на методи за изпитване и по-евтини инструменти за установяване на упойващи вещества, както и по автоматичното оценяване на годността за управление и по предотвратяването на невниманието, включително разсейването с вградените в превозните средства електронни системи. Тя ще оцени дали да се направят задължителни предписания за индивидуални електронни напомняния за поставяне на обезопасителните колани в междуградските автобуси и дали да се разработи, съвместно със сектора, кодекс за добри практики, за да се гарантира, че вградените в

автомобилите информационни системи и телефони са конструктивно пригодни за безопасна употреба. Комисията ще установи нуждата от по-нататъшни действия, например във връзка с: определението и прилагането на понятието „безопасна скорост“; каските за колоездачи и защитното облекло за мотоциклетисти; и/или свидетелство за управление на моторно превозно средство с възходящи категории за начинаещите водачи.

6. Бързо и ефективно реагиране при спешни случаи

Ефективните грижи след пътнотранспортни произшествия, включително бързото превозване до правилното лечебно заведение от квалифициран персонал, намаляват последиците при нараняване. В този контекст следва да бъдат проследени отблизо ефектите от внедряването на автоматизираното спешно повикване **eCall** в случай на пътнотранспортни произшествия.

Основни действия във връзка с реагирането при спешни случаи

Комисията възнамерява:

- да започне оценяване на ефекта от eCall и да прецени възможното обхващане и на други категории превозни средства (тежкотоварни автомобили, градски и междуградски автобуси, мотоциклети и селскостопански трактори) [III тримесечие на 2019 г.];
- да улеснява по-тесните контакти между органите по пътната безопасност и сектора на здравеопазването с цел да се оценят по-нататъшните практически и изследователски нужди (напр. как да се гарантира, че всеки вид нараняване се третира от правилния квалифициран персонал и в подходящите болнични заведения) [III тримесечие на 2018 г.].

Комисията ще очаква доброволни ангажименти например от:

- търговските оператори и обществените превозвачи (напр. осигуряване на обучение на водачите за оказване на първа помощ),
- производителите (напр. инсталиране на eCall в новите автомобили от съществуващите модели или преоборудване със системата),
- застрахователите (напр. намаляване на застрахователните премии за автомобили с инсталирана система eCall).

7. Подготвяне на пътната безопасност за бъдещето

Свързаността и автоматизацията имат огромен потенциал от гледна точка на пътната безопасност в дългосрочен план, но са наложителни мерки с оглед на съответните рискове, свързани например с **киберсигурността** и функционирането на високоавтоматизирани превозни средства при **смесено пътно движение**. Ето защо, като част от пакета за мобилността, Комисията предлага всеобхватна стратегия относно свързаната и автоматизираната мобилност.

Икономиката на съвместната употреба (например схемите за споделено ползване на автомобили и велосипеди) и някои **екологични мерки** предлагат възможности за взаимни ползи, когато се съчетаят с мерки за пътна безопасност (напр. по-безопасни и по-привлекателни среди за ходене пеш и колоездене), но те са съпътствани и от рискове, като повече незащитени участници в движението по пътищата.

При всяка бъдеща инициатива ще трябва да се вземат под внимание конкретните нужди на **уязвимите участници в движението** и на различните **групи участници** (възраст, пол, увреждания). Освен това може да са необходими по-засилени действия в областта на **безопасните условия на труд**.

Основни действия във връзка с новите предизвикателства

Комисията възнамерява:

- да приеме 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 инфраструктурата³ [IV тримесечие на 2018 г.];
- да 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, групиране), и особено осигуряването на съгласуваност между националните правила за движение и избягването на противоречие с правилата на ЕС за превозните средства [III тримесечие на 2019 г.];
- да учреди състезание или награда „Безопасен град“ [III тримесечие на 2019 г.].

Комисията ще очаква доброволни ангажименти например от:

- операторите, управителите на паркове и превозвачите (напр. приемане на корпоративна политика за пътна безопасност),
- професионалните асоциации (напр. издаване на насоки за пътна безопасност за МСП, особено що се отнася до безопасността при микробусите за доставки в градските райони),
- националните органи (напр. следване на примери за добри практики в борбата и кампаниите срещу неразрешеното изменение в конструкцията на превозните средства).

През целия срок на рамката Комисията ще оценява нуждата от по-нататъшни действия от страна на ЕС, 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 проучи аспектите на пътната безопасност при планирането на градската мобилност, безопасността при работа, пригодността за управление на автомобили и мотоциклети и новите стопански модели в сферата на личния транспорт.

Комисията ще насърчава и подкрепя също така научните изследвания и иновациите по линия на следващата рамкова програма с цел да се даде насоченост на политиката за

³ Вж. Съобщение COM(2018) 283: „По пътя към автоматизираната мобилност: стратегия на ЕС за мобилността на бъдещето“

пътна безопасност, включително що се отнася до новите модели на мобилност и промените в обществото, взаимодействието между хората и технологията, и в частност интерфейсите човек — машина, и безопасния преход към автоматизацията, прилагането на правилата и безопасността.

8. Ролята на ЕС в световен план: износ на пътна безопасност

По отношение на пътната безопасност извън границите на ЕС вниманието на Комисията се съсредоточава върху непосредствените съседки на Съюза, и по-конкретно държавите от **Западните Балкани** и от **Източното партньорство**, които се подготвят да подпишат декларации относно пътната безопасност през 2018 г., а така също и върху Турция.

Освен това следва да се оцени ролята на ЕС в сферата на пътната безопасност по отношение на **ООН**, и по специално в Икономическата комисия за Европа.

Основни действия за подобряване на пътната безопасност извън ЕС

Комисията възнамерява:

- да 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, които трябва да бъдат приети през 2018 г., по-специално чрез споделяне на най-добри практики и подкрепа за изграждането на капацитет [III тримесечие на 2018 г.].

Освен това Комисията ще оцени начините, по които бихме могли да укрепим координирането на правилата за движение (Женевската и Виенската конвенция на ООН), включително на равнището на ЕС, така че тези правила да може да бъдат адаптирани по един хармонизиран начин към съвместната, свързаната и автономната мобилност. Комисията ще проучи също така начините за сътрудничество с международни инициативи за финансиране като Доверителния фонд на ООН за пътна безопасност.