



АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ: СТАНДАРТИ ЗА ДВИЖЕНИЕТО И ЗА БЕЗОПАСНОСТТА

Една от целите на ЕС за десетилетието 2010—2020 г. беше създаването на европейско пространство на пътна безопасност. Макар компетентността в тази област да е по принцип на държавите членки, ЕС съсредоточава своите мерки върху техническото състояние на превозните средства, превоза на опасни товари и безопасността на пътните мрежи.

ПРАВНО ОСНОВАНИЕ И ЦЕЛИ

Дял VI от Договора от Лисабон, и по-специално член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), представлява правното основание за създаването на пространство на пътна безопасност, чиято цел е да се подобри безопасността по пътищата и да се допринесе за устойчива мобилност. През 2010 г. Европейският съюз поднови своя ангажимент за подобряване на безопасността по пътищата, като определи цел за намаляване до 2020 г. на броя на смъртните случаи вследствие на пътни произшествия с 50 % в сравнение с равнището от 2010 г. За да се постигне тази цел на ЕС за 2020 г., е необходимо годишно намаление от 6,7 % през периода 2010—2020 г. От 2010 г. насам обаче броят на смъртните случаи по пътищата на ЕС е намалял с 19 %, което се равнява на средно годишно намаление от едва 3,4 %. Вследствие на това, за да може ЕС да постигне целта си, между 2017 г. и 2020 г. беше необходимо броят на смъртните случаи да намалява годишно с 11,4 %. Според [доклада от 2018 г.](#) на Европейския съвет за транспортна безопасност (ЕСТБ) загиналите по пътищата на ЕС през 2017 г. са 25 249 (с 477 по-малко, отколкото през 2016 г., което представлява намаление с едва 2 %).

ПОСТИЖЕНИЯ

А. Общи положения

През юни 2003 г. Комисията публикува третата „Европейска програма за действие за безопасност по пътищата“ за периода 2003—2010 г., която имаше за цел намаляване наполовина на броя на смъртните случаи от пътни произшествия в държавите членки до края на 2010 г. Въпреки че тази цел не беше постигната в определения срок, програмата имаше успех за намаляването на броя на жертвите на пътнотранспортни произшествия, както се пояснява в публикуваното на 20 юли 2010 г. съобщение на Комисията [„Към европейско пространство на](#)



[пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.](#) (COM(2010)0389).

В своята Бяла книга от 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144), публикувана на 28 март 2011 г., Комисията отложи до 2020 г. целта за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата. Тя също така определи 2050 г. като срок за приближаване към крайната цел „нула смъртни случаи“. В своите политически насоки Комисията също така посочи седем цели, за които предвижда да бъдат приети национални и европейски мерки в съответствие с принципите на споделена отговорност и субсидиарност. Тези цели включват следните действия: да се подобрят образованието и обучението на участниците в пътното движение, както и прилагането на правилата за безопасност по пътищата; да се подобри безопасността на пътната инфраструктура и на превозните средства; да се стимулира използването на интелигентни транспортни системи (ИТС) например с помощта на системата за спешни повиквания от автомобила „eCall“; да се подобрят услугите за спешна помощ и последващи грижи след нараняване; и да се предпазват уязвимите участници в движението, например пешеходците и велосипедистите.

Б. Техническо състояние на превозните средства

През 2014 г. ЕС прие нов пакет от законодателни мерки, познат като „Пакет за техническа изправност“. Трите директиви, които съставляват Пакета за техническа изправност, са [Директива 2014/45/ЕС](#) относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност, [Директива 2014/47/ЕС](#) относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства и [Директива 2014/46/ЕС](#) относно документите за регистрация на превозни средства.

По отношение на задължителното използване на предпазни колани в превозните средства с тегло под 3,5 тона [Директива 2003/20/ЕО](#) от 8 април 2003 г. предвижда задължително използване на системи за обезопасяване на деца и предпазни колани за всички седящи пътници в автобусите, оборудвани с такива колани (с изключение на местния превоз в градските райони).

[Директива 92/6/ЕИО](#) от 10 февруари 1992 г. утвърди задължителното поставяне на устройства за ограничаване на скоростта в моторни превозни средства над 3,5 тона. [Директива 2002/85/ЕО](#) от 5 ноември 2002 г. разшири задължението за използване на устройства за ограничаване на скоростта на всички товарни превозни средства и пътнически превозни средства с тегло между 3,5 и 12 тона с повече от осем места (без водача).

По отношение на активните системи за безопасност [Регламент \(ЕО\) № 78/2009](#) от 14 януари 2009 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата определя някои изисквания за конструкцията и функционирането на системите за предна защита в случай на челен сблъсък с друго превозно средство. В него се предвижда, че технологията, която би могла



да спомогне за избягване на сблъсък с велосипедисти и пешеходци, няма да бъде предмет на тези изисквания. В него се предвижда също така инсталирането на одобрена система за подпомагане на спирачното усилие (BAS).

И накрая безопасността на участниците в движението по пътищата се подобри чрез намаляване на „мъртвата точка“. [Директива 2003/97/ЕО](#) от 10 ноември 2003 г. предписва за новите тежкотоварни превозни средства, пуснати в движение в Съюза, допълнителни огледала за „мъртвите точки“ (широкоъгълни огледала, външни огледала за обратно виждане „в непосредствена близост“ и предни огледала). [Директива 2007/38/ЕО](#) от 11 юли 2007 г. предвижда оборудването и на съществуващия автомобилен парк с такива устройства. [Регламент \(ЕО\) № 661/2009](#) от 13 юли 2009 г., който отменя [Директива 2003/97/ЕО](#), влезе в сила на 1 ноември 2014 г. и направи задължителни същите видове огледала за обратно виждане за превозните средства, регистрирани извън ЕС. През 2011 г. Комисията поръча проучване относно произшествията, дължащи се на „мъртвата точка“, а през юни 2012 г. представи доклад за прилагането на [Директива 2007/38/ЕО](#), в който се подчертава по-специално, че жертвите на произшествия с участието на тежкотоварни автомобили са все още над 1 200 годишно и че във връзка с това е необходимо да се продължат усилията за предотвратяване на този вид произшествия.

В. Превоз на опасни товари

[Директива 94/55/ЕО](#) от 21 ноември 1994 г. разшири обхвата на правилата, посочени в Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе (ADR), така че да обхванат и вътрешното движение. Тя беше отменена с [Директива 2008/68/ЕО](#) от 24 септември 2008 г., която създаде общ режим, включващ всички аспекти на вътрешния превоз — не само сухопътния, но също и железопътния и водния транспорт — на опасни товари в рамките на ЕС. [Директива 2012/45/ЕС](#) на Комисията от 3 декември 2012 г. актуализира нейното съдържание в съответствие с последната версия на спогодбата за ADR (която се осъвременява на всеки две години). ADR беше последно изменена с [Решение 2018/1485/ЕС](#) на Съвета.

Г. Интелигентни транспортни системи (ИТС) и инициативата eSafety.

На 16 декември 2008 г. Комисията стартира план за действие за внедряване на ИТС в областта на автомобилния транспорт. Този план за действие се основаваше на поредица от инициативи (например инициативата eSafety, стартирала през 2006 г.) и предвиждаше приоритетни действия. В същия контекст [Директива 2010/40/ЕС](#) от 7 юли 2010 г. относно ИТС в автомобилния транспорт се стреми да осигури съгласувано и последователно внедряване на оперативно съвместими ИТС в Европейския съюз. ИТС включват, например, автоматична адаптация на скоростта, оборудване за предотвратяване на неумишлено излизане от лентата, предупредителни устройства за опасност от сблъсък и автоматични системи за спешни повиквания от автомобила в случай на произшествие. Форумът eSafety, създаден от Комисията през 2003 г., а от 2011 г. познат като iMobility, е обща платформа за всички заинтересовани страни в областта на пътната безопасност с цел стимулиране и наблюдение на



спазването на препоръките за безопасност във връзка с eSafety и подкрепа за внедряването и използването на системи за безопасност в превозните средства.

Вследствие на [Решение № 585/2014/ЕС](#) от 15 май 2014 г. за въвеждането на оперативно съвместимата система eCall в целия ЕС държавите членки бяха задължени да въведат необходимата инфраструктура за центровете за приемане на спешни повиквания, необходима за обработване на повикванията eCall, не по-късно от 1 октомври 2017 г.

През ноември 2016 г. Комисията публикува съобщение, озаглавено „Европейска стратегия за съвместни интелигентни транспортни системи — крайъгълен камък по пътя към съвместната, свързана и автоматизирана мобилност“ ([COM\(2016\)0766](#)). Комисията по транспорт и туризъм отговори, като изготви [доклад по собствена инициатива](#) по този въпрос, който беше приет на пленарно заседание на 13 март 2018 г. През март 2019 г. Комисията представи делегирания регламент, който допълва Директива 2010/40/ЕС ([C\(2019\)1789](#)). Докато Парламентът не възрази срещу регламента, Съветът направи това и делегираният акт в крайна сметка беше отхвърлен. Процедурата вече е приключена ([2019/2651\(DEA\)](#)).

Д. Безопасност на пътната инфраструктура

[Директива 2004/54/ЕО](#) от 29 април 2004 г. въведе минимални изисквания за безопасност на тунелите от трансевропейската пътна мрежа. В нея се предвижда, че всички тунели — в експлоатация, в процес на строеж или планиране — с дължина повече от 500 м следва да бъдат предмет на хармонизирани разпоредби за безопасност. Тези разпоредби се отнасят до организационните, структурните, техническите и оперативните аспекти на експлоатацията на тунелите, като се вземат предвид най-често срещаните видове произшествия, като например пожари. [Директива 2008/96/ЕО](#) от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури има за цел да гарантира, че безопасността по пътищата се взема предвид под формата на оценка на въздействието във всички фази на изграждане, експлоатация или съществено изменение на пътищата. За тази цел директивата предвижда систематични проверки на безопасността на пътните инфраструктурни проекти. Тя също така съдържа разпоредби за инспекции на пътната мрежа и за идентифициране на пътни участъци с висока концентрация на произшествия. През 2018 г. Комисията представи предложение ([COM\(2018\)0274](#)) за намаляване на смъртните случаи по пътищата и сериозните наранявания по пътните мрежи на ЕС, като се подобри ефективността на сигурността на пътната инфраструктура. Парламентът прие своята позиция на първо четене през април 2019 г., а актът беше приет от Съвета през октомври 2019 г. [Окончателният акт](#) беше публикуван в Официален вестник на 26 ноември 2019 г.

Е. Статистика и превенция на произшествия, причинени от шофиране след употреба на алкохол

С оглед на [Решение № 93/704/ЕО на Съвета](#) беше създадена базата данни CARE за пътнотранспортните произшествия с летален изход или телесни повреди с цел събиране на данни въз основа на националните статистически данни



и тяхното разпространение посредством Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата. Като част от политиката на Съюза, насочена към подобряване на поведението на водачите, Комисията разпореди държавите членки да приемат система за проверки за употреба на алкохол с дихателен тест на случаен принцип и наложи пределно допустими стойности на алкохол в кръвта. Водачи, за които се подозира, че шофират в нетрезво състояние, подлежат на случайни проверки чрез инструменти за анализ на издишания въздух, ([препоръки на Комисията 2001/115](#) от 17 януари 2001 г. и [2004/345/ЕО](#) от 17 април 2004 г.). С оглед на подобряването на пътната безопасност Комисията създаде хармонизиран кодекс на устройствата за измерване на съдържанието на алкохол в издишания въздух, приет от редица държави членки (вж. [Директива \(ЕС\) 2015/653](#) от 24 април 2015 г. за изменение на [Директива 2006/126/ЕО](#) относно свидетелства за управление на превозни средства).

Ж. Трансграничното правоприлагане по отношение на свързаните с пътната безопасност нарушения

[Директива \(ЕС\) 2015/413](#) от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, беше приета въз основа на член 91, параграф 1, буква в) от ДФЕС (дял VI „Транспорт“). Тази директива заменя [Директива 2011/82/ЕС](#) (отменена от Съда на Европейския съюз в решението му от 6 май 2014 г.). Целта остава същата: да се сложи край на анонимността на чуждестранните водачи, както и да се преследват нарушенията на правилата за движение, извършени в държава членка, различна от тази, в която е регистрирано съответното превозно средство. Държавите членки имат възможност за достъп до националните данни за регистрацията на превозни средства във всяка една от тях чрез процедура за обмен на информация между националните звена за контакт. На практика това означава, че държавата членка, в която е извършено нарушението, следва да реши дали да започне наказателно преследване. Предполагаемият нарушител може да бъде информиран със стандартно писмо за уведомление, съдържащо подробностите около нарушението, размера на финансовата санкция, която трябва да се заплати, възможностите за плащане и процедурите за обжалване. Като същевременно осигурява защитата на личните данни, Директивата гарантира, че чуждестранните водачи се наказват последователно за значителни нарушения.

РОЛЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Европейският парламент прие многобройни резолюции, в които се подчертава колко е важна безопасността на движението по пътищата. Когато подкрепи третата програма на действие на Комисията (2003—2010 г.) през 2005 г., Парламентът вече [призова да се изработи дългосрочен план](#) за периода след 2010 г., в който да се определят мерки с цел предотвратяване на всички смъртни случаи по пътищата (т.нар. визия „Нулева смъртност“). В своята [резолюция](#) от 27 септември 2011 г. относно европейската пътна безопасност за периода 2011—2020 г. Парламентът отново поиска от Комисията да



определи за дългосрочна цел превенцията на фатални пътни произшествия, като същевременно тази цел се обвърже със системното използване на технологията в автомобилите и развитието на висококачествени мрежи на ИТС. Освен това в [резолуцията](#) си от 6 юли 2010 г. относно устойчиво бъдеще за транспорта Парламентът прикани Комисията да представи проучване относно най-добрите практики в държавите членки по отношение на последиците от устройствата за ограничаване на скоростта и изрази загриженост за безопасността на работниците в транспортния сектор. Парламентът призова още да се въведе единно определение на понятията за безопасност на движението по пътищата, така че да се подобри научно-изследователската дейност в областта на произшествията и по този начин да се гарантира сравнимост на резултатите. Работният документ относно тежките наранявания по пътищата, публикуван от Комисията на 19 март 2013 г., отговори отчасти на искането на Парламента за разширяване на обхвата на стратегията в областта на пътнотранспортните произшествия. В този документ е определена целта за намаляване на равнището на броя на жертвите на тежки наранявания в ЕС (за периода 2015—2020 г.) и се посочва, че от 2012 г. насам в целия ЕС функционира система за определение на понятието „тежко нараняване“. Комисията по транспорт и туризъм съвместно с комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите представиха доклад по собствена инициатива, озаглавен „В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС“, който по-късно беше приет като резолюция на Парламента на 14 ноември 2017 г. Този доклад се основава на доклада на Комисията ([COM\(2016\)0787](#)).

На 11 март 2014 г. Парламентът прие на първо четене позиция относно минималните общи стандарти за периодичните технически прегледи на превозните средства, документите за регистрация и крайпътните проверки на търговските превозни средства. Окончателният текст ([Директива 2014/45/EU](#)) спомогна за подобряването на пътната безопасност и за трансграничното признаване на удостоверенията за техническа изправност. На 27 февруари 2017 г. комисията по транспорт и туризъм извърши проверка на Комисията за прилагането на тази директива относно техническата изправност на моторните превозни средства, а на 20 юни 2017 г. тя обсъди доклада на Комисията ([COM\(2017\)0099](#)) относно прилагането на [Директива 2000/30/ЕО](#) относно крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Общността търговски превозни средства (отчетен период 2013—2014 г.). Разискванията в комисията по транспорт и туризъм бяха съсредоточени върху измамите с тахографи и манипулирането на километражните броячи, тъй като това е огромен риск за безопасността и за правата на потребителите. Европейската комисия отбеляза, че е в процес на оценяване на варианти за регистрация, наказателно право и трансграничен обмен на информация във връзка с километражните броячи. Междувременно на 31 май 2018 г. Парламентът започна работа по законодателен доклад по собствена инициатива, озаглавен [„Манипулации с километражния брояч при моторните превозни средства: преразглеждане на правната рамка на ЕС“](#). Съответният отдел на Парламента също така поръча проучване на същата тема, озаглавено [„Намеса в километражния брояч: Мерки за предотвратяване на манипулирането“](#),



което беше публикувано през ноември 2017 г. Като част от своята законодателна програма „Европа в движение“ Комисията има за цел да измени [Регламент \(ЕС\) № 165/2014](#) чрез предложението от 31 май 2017 г. ([COM\(2017\)0277](#)) за регламент за изменение на [Регламент \(ЕО\) № 561/2006](#) по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните почивки по време на работа и периодите на дневна и седмична почивка и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи. Парламентът прие позицията си на първо четене през април 2019 г. и процесът на съвместно вземане на решение продължава ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito
03/2020

