

Специален доклад

## Достигане на целите на ЕС за безопасност по пътищата

Необходим е по-бърз напредък



ЕВРОПЕЙСКА  
СМЕТНА  
ПАЛАТА

# Съдържание

|   | Точки  |
|---|--------|
| <b>Кратко изложение</b>   | I—VIII |
| <b>Въведение</b>  | 01—16  |
| <b>Пътната безопасност е важен обществен проблем</b>  | 01—09  |
| Пътните произшествия са честа причина за преждевременна смърт в ЕС  | 01—03  |
| Уязвимите участници в пътното движение са изложени на по-голям риск от инцидент с фатален край, като между възрастовите групи и държавите членки съществуват значителни разлики | 04—06  |
| Подходът „Безопасна система“ е глобална концепция   | 07—09  |
| <b>Роли и отговорности в ЕС</b>   | 10—12  |
| <b>Политическа и регулаторна рамка на ЕС за пътна безопасност</b>   | 13—14  |
| <b>Финансиране от ЕС за проекти, допринасящи за пътната безопасност</b>   | 15—16  |
| <b>Обхват и подход на одита</b>   | 17—23  |
| <b>Констатации и оценки</b>   | 24—102 |
| <b>Подходът на ЕС „Безопасна система“ е всеобхватен, но Комисията среща трудности при наблюдението на напредъка на държавите членки</b>   | 24—41  |
| Подходът на ЕС „Безопасна система“ е всеобхватен и поставя амбициозни цели  | 26—27  |
| Комисията все още не е направила оценка на приноса на националните стратегии за постигането на целите на ЕС   | 28—31  |
| Резултатите на държавите членки все още не се наблюдават ефикасно   | 32—34  |
| Данните на държавите членки за тежките наранявания все още не са съпоставими, за разлика от данните за смъртните случаи   | 35—37  |
| Напредъкът на ЕС е твърде бавен, за да се постигнат целите за 2030 г. и 2050 г.   | 38—41  |

|  |                |
|--|----------------|
| <b>Действията на ЕС в рамките на стълбове „Движение по пътищата“, „Превозни средства“ и „Инфраструктура“ не обхващат всички рискови области и не са достатъчно интегрирани</b>   | <b>42—82</b>   |
| Не всички основни причини за произшествия са обхванати на ниво ЕС, а надзорът на Комисията върху стратегиите за правоприлагане на държавите членки е ограничен   | 44—56          |
| Превозните средства са обхванати от стандартизирана рамка на ниво ЕС, но застаряващият автомобилен парк ограничава нейното въздействие   | 57—64          |
| Националните подходи за подобряване на безопасността на инфраструктурата се различават по степен на сложност, а изискванията на ЕС не обхващат инфраструктурата с най-много смъртни случаи                             | 65—75          |
| Новите предизвикателства ще изискват засилена интеграция в действията на Комисията в областта на пътната безопасност   | 76—82          |
| <b>Постигането на целите на ЕС в областта на пътната безопасност не е ключов критерий при подбора на проекти и показатели за мониторинг</b>  | <b>83—102</b>  |
| Пътната безопасност не е ключов критерий при подбора на инфраструктурни проекти, включващи цели, свързани с пътната безопасност  | 85—91          |
| Няма изискване съфинансираните от ЕС проекти, включващи цели, свързани с пътната безопасност, да оценяват потенциалния си принос за пътната безопасност или да разработват свързани с това показатели за крайни ефекти | 92—98          |
| През периода 2021—2027 г. за пътна безопасност може да е налично по-малко финансиране по линия на политиката на сближаване, но въвеждането на нови условия е първа стъпка в посока към по-добро насочване              | 99—102         |
| <b>Заклучения и препоръки</b>  | <b>103—113</b> |

## **Приложения**

**Приложение I — Примери за действия по всеки стълб на подхода на ООН за безопасна система**

**Приложение II — Развитие на целите на Комисията в областта на пътната безопасност от 2001 г. насам**

**Приложение III — Регулаторна рамка на ЕС за одитираните от ЕСП стълбове на подхода „Безопасна система“**

**Приложение IV — Списък на съфинансираните от ЕС проекти, избрани за целите на одита**

**Приложение V — Национални цели за пътна безопасност**

**Приложение VI — Сравнение на националните ограничения на скоростта със скоростите, препоръчани в международно проучване**

**Приложение VII — Правен статут на електрическите скутери в 15 държави членки на ЕС**

## **Съкращения**

## **Речник на термините**

## **Отговори на Европейската комисия**

## **Хронология**

## **Одитен екип**

## Кратко изложение

I Пътната безопасност е важен обществен проблем. През 2022 г. 20 640 души са загинали при пътнотранспортни произшествия в ЕС, като пешеходците, велосипедистите и мотоциклетистите са особено изложени на риск. Пътната безопасност е споделена компетентност на Съюза и неговите държави членки, въпреки че отговорността за пълното прилагане на някои действия, които могат пряко да подобрят безопасността на движението по пътищата, е на националните органи. Ролята на Комисията е да координира дейностите на ниво ЕС, особено когато те имат трансгранично въздействие.

II През 2018 г. ЕС определи настоящите цели за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. в сравнение с 2019 г. и свеждането им почти до нула до 2050 г. За да постигне тези цели, Комисията създава своята политика в областта на пътната безопасност въз основа на подхода на ЕС „Безопасна система“, който включва няколко стълба, за да се осигури възможност, ако един елемент не изпълни предназначението си, друг да компенсира. Европейската сметна палата (ЕСП) изчисли, че за предходния период 2014—2020 г. финансирането от ЕС чрез Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд и Механизма за свързване на Европа за проекти, които допринасят за пътната безопасност, възлиза на около 6,6 млрд. евро.

III Тъй като настоящата рамка на политиката за периода 2021—2030 г. наближава средата си, ЕСП провери дали Комисията е работила ефективно за установяване на подхода „Безопасна система“ в ЕС и за подпомагане на държавите членки в постигането на целите за пътна безопасност за 2030 г. и 2050 г. В рамките на стълба за управление на подхода „Безопасна система“ ЕСП провери дали този подход е всеобхватен и дали Комисията ефективно следи за приноса на държавите членки към постигане на целите на ЕС. ЕСП разгледа също така дали Комисията е предприела подходящи действия по стълбовете, свързани с движението по пътищата, превозните средства и инфраструктурата. Накрая, в рамките на стълба за финансова подкрепа ЕСП провери дали подборът на съфинансираните проекти на ЕС, получили средства през периода 2014—2020 г., и разработването на показатели са насочени към целите за постигане на пътна безопасност. ЕСП извърши одита си в четири държави членки и провери извадка от 13 проекта.

**IV** Като цяло ЕСП заключава, че Комисията е създавала всеобхватен подход „Безопасна система“ в ЕС с амбициозни цели за 2030 г. и 2050 г. Въпреки това бяха установени недостатъци в нейните действия. Ако се запази досегашното темпо на напредък и не бъдат предприети допълнителни усилия от страна на ЕС и държавите членки, тези амбициозни цели вероятно няма да бъдат постигнати.

**V** Що се отнася до **стълба за управление**, ЕСП установи, че Комисията досега не е извършила оценка на това до каква степен планираните усилия на държавите членки помагат за постигането на целите на ЕС в областта на пътната безопасност. Макар че почти всички държави членки са си поставили цели за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи и тежките наранявания, нивото на прецизност на националните стратегии се различава. Освен това са необходими допълнителни стъпки, за да се извършва ефикасен мониторинг на резултатите на държавите членки. ЕСП също така откри проблеми, свързани със съпоставимостта на начина, по който държавите членки събират и докладват на Комисията данни за тежки наранявания.

**VI** ЕСП също така установи, че **стълбът, свързан с движението по пътищата**, не обхваща в еднаква степен всички основни рискови области на ниво ЕС и че ролята на Комисията в надзора на националните подходи за прилагане на законодателството е ограничена. Въпреки че **стълбът, свързан с превозните средства**, е обхванат от стандартизирана рамка на ниво ЕС, приложима към новите превозни средства, въздействието му е ограничено поради факта, че автомобилните паркове на държавите членки са в процес на застаряване. Процедурите на държавите членки по **стълба, свързан с инфраструктурата**, включително процедурите за идентифициране на опасни участъци и причини за произшествия, се различават по своята степен на сложност. Законодателството на ЕС в тази област въвежда общи принципи и процедури, но в обхвата му не е включена инфраструктурата, свързана с повечето смъртни случаи, като например градски райони, непървокласни пътища извън градските райони и велосипедни алеи. И накрая, ЕСП установи, че новите предизвикателства пред пътната безопасност (като средствата за лична мобилност и автономните превозни средства) ще изискват засилено интегриране на действията на Комисията в рамките на тези три стълба.

**VII** В рамките на **стълба за финансова подкрепа** ЕСП установи, че през периода 2014—2020 г. пътната безопасност не е била ключов критерий при избора на проекти за пътна инфраструктура, включващи цели относно пътната безопасност, тъй като се е конкурирала с други приоритети (като повишена достъпност и по-екологичен транспорт). При повечето одитирани проекти критериите за подбор не са насочени към участъците от мрежата с най-голям брой произшествия или смъртни случаи и не са предвидени критерии за проектирането на пътищата от гледна точка на безопасността. Освен това няма изискване съфинансираните от ЕС проекти да оценяват потенциалния си принос за пътната безопасност или да определят свързани с това показатели за крайни ефекти. За периода 2021—2027 г. финансирането по линия на политиката на сближаване за бъдещи проекти, насочени към подобряване на пътната безопасност, може да бъде намалено, освен ако не бъдат установени строги правила за определяне на приоритети, насочени за тази цел.

**VIII** Въз основа на тези заключения ЕСП препоръчва на Комисията:

- 1) да подобри докладването за тежките наранявания и да определи цели за изпълнение;
- 2) да постави по-голям акцент върху причините за произшествия и да въведе допълнителни насоки, обхващащи всички рискови области;
- 3) да предвиди по-ясно приоритизиране и последваща оценка на съфинансираните от ЕС проекти, които включват цели, свързани с пътната безопасност.

# Въведение

## Пътната безопасност е важен обществен проблем

Пътните произшествия са честа причина за преждевременна смърт в ЕС

**01** В ЕС пътнотранспортните произшествия са честа причина за преждевременна смърт: през 2022 г. при пътнотранспортни произшествия са загинали 20 640 души<sup>1</sup>. Освен това е изчислено, че за всеки загубен живот в ЕС още петима души получават тежки наранявания с последици, които променят живота им<sup>2</sup>.

**02** В абсолютни цифри пътният транспорт се характеризира с най-високата цена по отношение на човешкия живот в сравнение с други видове транспорт. В периода 2016—2020 г. смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в ЕС, с изключение на Обединеното кралство, са били средно 22 420 годишно в сравнение с 19 смъртни случая при пътници в железопътния транспорт. Последният фатален въздушен инцидент с участието на превозвач от ЕС е станал през 2016 г., когато са загинали двама души.

**03** В глобален план, въз основа на най-новите данни на Световната здравна организация, в Европа са налице положителни резултати в сравнение с други региони: тя отчита най-нисък процент на смъртни случаи и за разлика от други региони, този процент намалява. Въпреки това, макар че от 2000 г. насам смъртните случаи по пътищата в ЕС са намалели значително, през последните години тенденцията на намаляване е в застой.

---

<sup>1</sup> Пътната безопасност в ЕС, Европейска комисия, 2023 г.

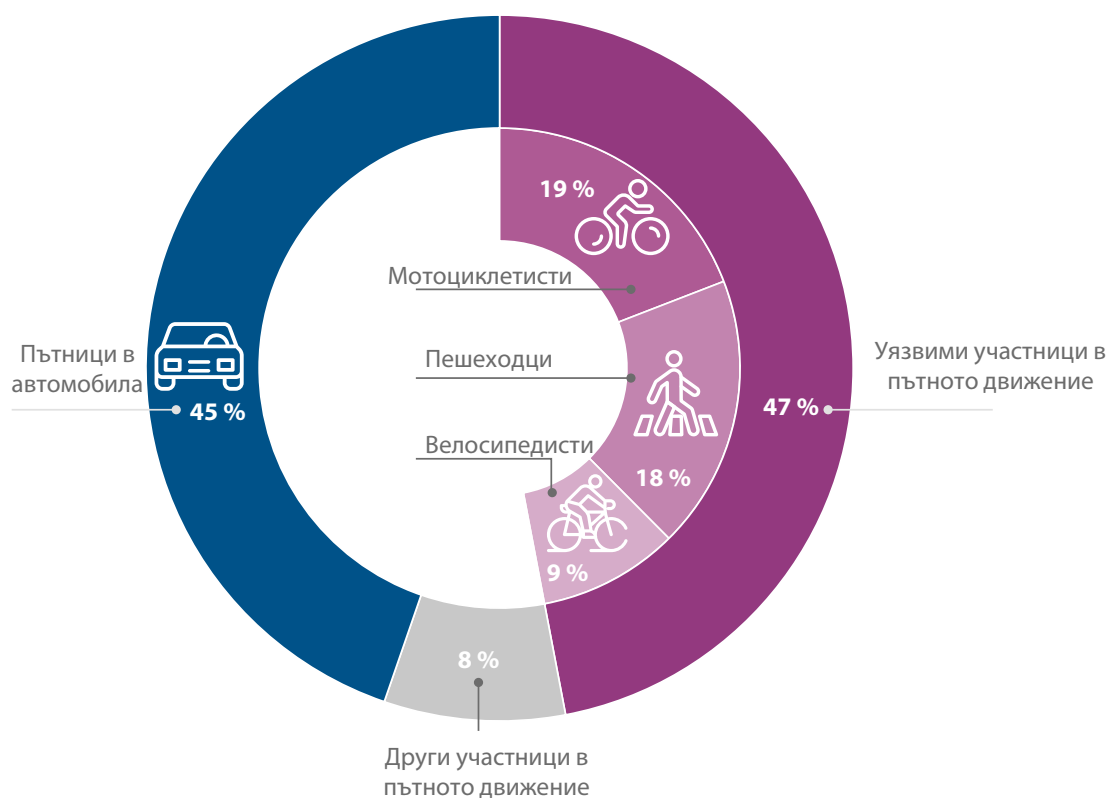
<sup>2</sup> Тежки наранявания, Европейска комисия, 2021 г.



Уязвимите участници в пътното движение са изложени на по-голям риск от инцидент с фатален край, като между възрастовите групи и държавите членки съществуват значителни разлики

**04** Всеки участник в пътното движение може да бъде участник в произшествие с фатален край, но уязвимите участници в движението (т.е. пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти) са изложени на особен риск. Ако се разгледат пътнотранспортните произшествия с фатален край в ЕС през 2021 г., най-голям е дялът на уязвимите участници в пътното движение (47 %), следвани от пътниците в автомобилите (45 %) (вж. [фигура 1](#)). Освен това на уязвимите участници в движението се падат почти 70 % от смъртните случаи в градските райони.

**Фигура 1 — Смъртни случаи по пътищата в ЕС по участници в движението (2021 г.)**



*Забележка:* Сборът на стойностите не се поради закръгляване.

*Източник:* ЕСП въз основа на базата данни на Общността за пътнотранспортните произшествия (CARE).

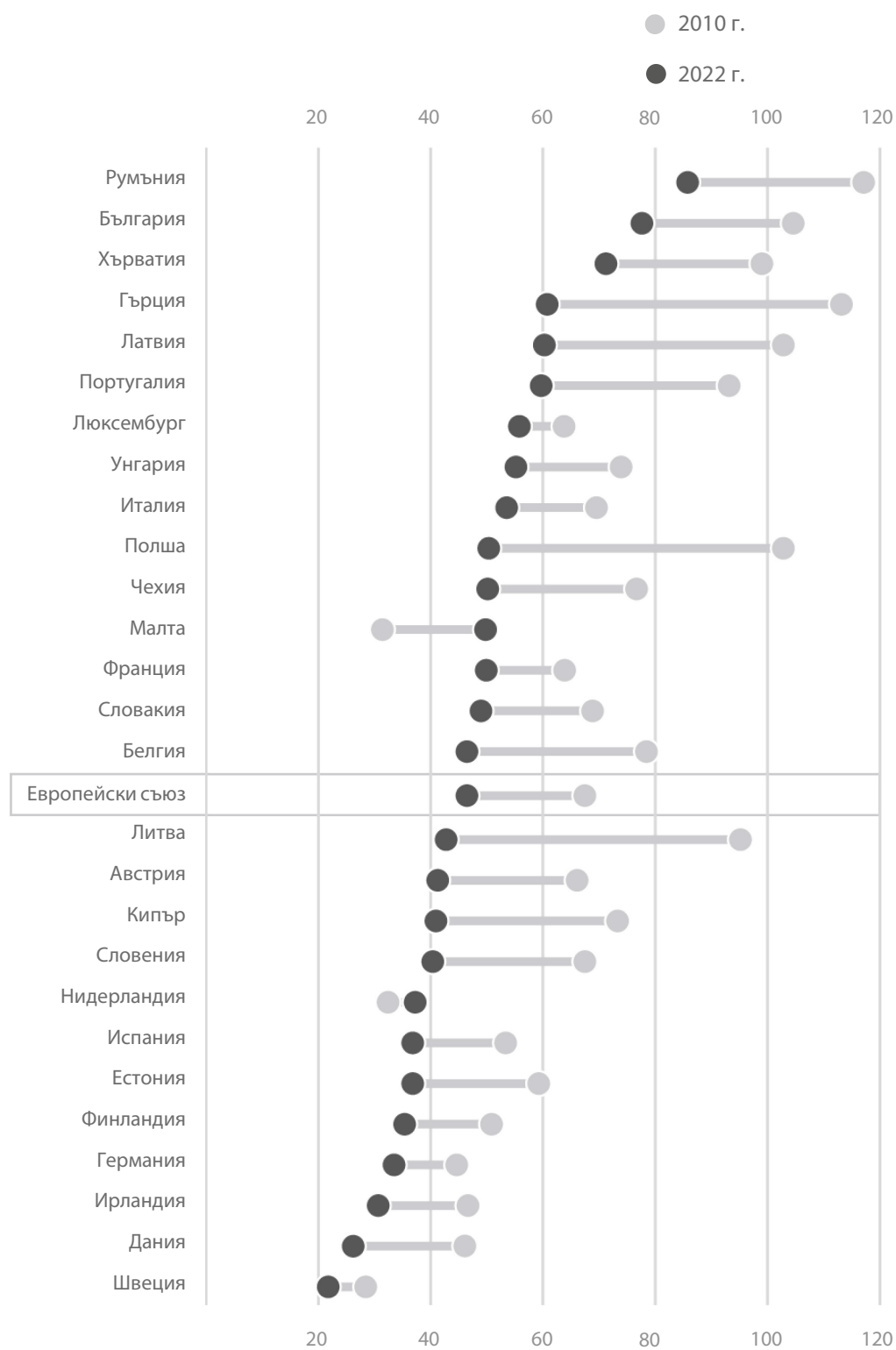
**05** Най-висок е процентът на смъртни случаи при младите хора (на възраст между 18 и 24 години), следвани от хората на възраст 65 и повече години. Докато смъртните случаи сред младите участници в пътното движение се свързват предимно с пътниците в автомобилите (64 % през 2019 г.), половината от смъртните случаи при хората на възраст 65 и повече години са с велосипедисти или пешеходци<sup>3</sup>.

**06** През 2022 г. средният коефициент на смъртност при пътнотранспортни произшествия в ЕС е 46 смъртни случая на милион жители, като между държавите членки съществуват значителни разлики (вж. *фигура 2*). Швеция и Дания са с найнисък коефициент на смъртност — съответно 22 и 26 смъртни случая на милион жители. Най-високият коефициент на смъртност е в Румъния с 86 смъртни случая от пътнотранспортни произшествия на милион жители.

---

<sup>3</sup> Млади хора, Европейска комисия, 2021 г. и Възрастни хора, Европейска комисия, 2023 г.

**Фигура 2 — Смъртни случаи на милион жители в държавите членки (2022 г. спрямо 2010 г.)**



*Забележка:* Стойностите за Европейския съюз не включват Обединеното кралство.

*Източник:* ЕСП въз основа на данни от CARE.

## Подходът „Безопасна система“ е глобална концепция

**07** Пътната безопасност се конкурира с други цели, като например мобилността, и също така се влияе от голям брой фактори и участници. Четирите основни причини за смъртните случаи по пътищата са: 1) превишена скорост; 2) шофиране под въздействието на алкохол; 3) неизползване на предпазен колан; и 4) разсейване на водача<sup>4</sup>. Публичните органи, предприятията и гражданското общество могат да се справят с причините за произшествията чрез прилагането на различни действия.

**08** Подходът „Безопасна система“ е разработен първоначално в Швеция и Нидерландия през 90-те години на миналия век<sup>5</sup>. Той се основава на признаването на факта, че хората допускат грешки, и предлага начини да се гарантира, че тези грешки няма да доведат до смъртни случаи или тежки наранявания. Тази превантивна стратегия създава слоеве на защита, за да се гарантира, че ако един елемент не изпълни предназначението си, друг ще компенсира.

**09** През 2011 г. Организацията на обединените нации (ООН) за първи път включва подхода в своята [стратегия за пътна безопасност](#). През август 2020 г. ООН стартира [Второто десетилетие на действия за пътна безопасност](#), като постави цел за намаляване на смъртните случаи и нараняванията при пътнотранспортни произшествия с най-малко 50 % между 2021 г. и 2030 г. В [приложение I](#) са представени примери на действия, които допринасят за пътната безопасност в рамките на този [подход](#). Инициативите за пътна безопасност допринасят за постигането на Целите на ООН за устойчиво развитие (ЦУР) за „Добро здраве и благосъстояние“ (ЦУР 3) и „Устойчиви градове и общности“ (ЦУР 11).

---

<sup>4</sup> Европейски съвет за транспортна безопасност, [Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe](#), 2022 г.

<sup>5</sup> МТФ – ОИСР, [The Safe System Approach in Action](#), 2022 г.

## Роли и отговорности в ЕС

**10** Държавите членки вземат решения относно националните си транспортни политики и относно множество аспекти на движението по пътищата и разпоредбите за безопасност. Те отговарят и за транспонирането на директивите на ЕС и прилагането на регламентите на ЕС, включително тези, отнасящи се до пътната безопасност. Наред с това те носят пълна отговорност за изпълнението на някои от действията, които имат пряко отражение върху намаляването на смъртните случаи и тежките наранявания. Освен това държавите членки вземат решения относно приоритетни инфраструктурни проекти, които финансират предимно от националните или регионалните бюджети.

**11** През 1992 г. държавите членки се **споразумяха** за създаването на транспортна инфраструктурна мрежа в целия ЕС. Те също така възложиха на ЕС споделена компетентност при определянето на мерки за подобряване на транспортната безопасност. **Комисията**, и по-специално нейната генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ (MOVE), отговаря за разработването, изпълнението и прилагането на транспортната политика на ниво ЕС. Други генерални дирекции на Комисията, например ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ (GROW), както и Европейската изпълнителна агенция за климата, инфраструктурата и околната среда (CINEA), също отговарят за ключови действия, които допринасят за политиката на ЕС в областта на пътната безопасност.

**12** **Поведението на физическите лица и предприятията** е ключов фактор, допринасящ за безопасна пътно-транспортна среда, тъй като те избират начина на придвижване и характеристиките за безопасност на превозните средства и са отговорни за поведението си в пътното движение. **Застрахователният отрасъл** е основен участник, тъй като разработва продуктите и услугите си в съответствие със съображенията за безопасност (напр. полици от типа „плащане според начина на шофиране“), популяризира нови технологии, насърчава участниците в движението да шофират безопасно и събира данни с оглед на по-доброто разбиране на причините за пътнотранспортните произшествия.

## Политическа и регулаторна рамка на ЕС за пътна безопасност

**13** През 2018 г. Комисията е основала политиката си в областта на пътната безопасност за периода 2021—2030 г. на **подхода на ЕС „Безопасна система“**, който се състои от осем стълба (вж. *фигура 3*). Комисията също така е определила настоящите цели за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи и тежките наранявания в периода между 2020 г. и 2030 г. и свеждането им почти до нула до 2050 г. **Европейският парламент** и **Съветът** също са одобрили тези цели. Тази политика се основава на предишни инициативи, предприети от Комисията (вж. *приложение II*).

Фигура 3 — Подходът „Безопасна система“ в ЕС



*Източник:* ЕСП въз основа на съобщение на Комисията, озаглавено „Европа в движение“. Елементите в синьо са включени в обхвата на одита.

**14** Регулаторната рамка на ЕС относно подхода „Безопасна система“ съчетава задължителни правни актове и препоръки към държавите членки (вж. [приложение III](#)).

## Финансиране от ЕС за проекти, допринасящи за пътната безопасност

**15** През периода 2014—2020 г. ЕС е използвал основно три инструмента за финансиране на национални и регионални проекти за транспортна инфраструктура, допринасящи за пътната безопасност:

- **Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд (КФ)**, чието управление е споделено между Комисията и държавите членки. Генерална дирекция „Регионална и селищна политика“ (REGIO) на Комисията одобрява многогодишните програми, както и приоритетите за финансиране, изготвени от държавите членки, и наблюдава изпълнението. Националните или регионалните управляващи органи отговарят за подбора и изпълнението на конкретни проекти, съфинансирани по линия на ЕФРР и КФ.
- **Механизма за свързване на Европа (МСЕ)**, който се управлява пряко от Комисията (ГД „Мобилност и транспорт“). Комисията е делегирала на CINEA отговорността за отпускане на безвъзмездни средства и мониторинг на изпълнението.

Тези три инструмента остават като източник на финансиране за периода 2021—2027 г. Освен това през настоящия период Механизмът за възстановяване и устойчивост може да подкрепя проекти, допринасящи за пътната безопасност.

**16** Тъй като през периода 2014—2020 г. от националните организатори на проекти и органи не се изисква да посочват конкретно съфинансираните от ЕС проекти, които са допринесли за пътната безопасност, на ниво ЕС липсва информация за общия размер на финансирането за тази цел. Затова за целите на одита ЕСП изчисли съответния размер на финансирането на ЕС, предоставено през периода по линия на ЕФРР, КФ и МСЕ, за проекти, които са допринесли за пътната безопасност. Към февруари 2023 г. сумата, за която са поети задължения, възлиза на 6 663 млн. евро (1 477 млн. евро по линия на МСЕ; 5 186 млн. евро по линия на ЕФРР и КФ).

## Обхват и подход на одита

**17** В настоящия доклад се разглежда дали Комисията е работила ефективно за въвеждане на подхода „Безопасна система“ в ЕС (вж. *фигура 3*) и за подпомагане на държавите членки за постигане на целите за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи и тежките наранявания в периода между 2020 г. и 2030 г. и доближаването им до нула до 2050 г. За тази цел Европейската сметна палата провери дали:

- Комисията е разработила всеобхватен подход за безопасна система и ефективно е наблюдавала как мерките за пътна безопасност на държавите членки помагат за постигане на целите на политиката на ЕС;
- Комисията е предприела подходящи действия по отношение на стълбовете на подхода „Безопасна система“ в ЕС, свързани с движението по пътищата, превозните средства и инфраструктурата;
- подбора на съфинансираните от ЕС инфраструктурни проекти през програмния период 2014—2020 г. и разработването на показатели, които са подходящо насочени към целите на ЕС в областта на пътната безопасност.

**18** ЕСП разглежда доказателства от различни източници:

- бяха анализирани стратегическите документи на ЕС в областта на пътната безопасност, съответните законодателни и политически документи, както и доклади, публикувани от научноизследователски органи, браншови асоциации и академични среди;
- бяха проведени събеседвания със служители от съответните генерални дирекции на Комисията, CINEA и представители на национални органи;
- бяха организирани срещи с асоциации на заинтересовани страни на европейско и национално равнище, както и със служители на Икономическата комисия за Европа на ООН и на Фонда на ООН за пътна безопасност;



- за извадка от четири държави членки (Испания, Литва, Румъния и Словакия) бяха анализирани националните стратегии за пътна безопасност и съответните законодателни и политически документи; и
- бяха организирани посещения на място в четирите горепосочени държави членки, където беше разгледана извадка от 13 инфраструктурни проекта за пътна безопасност, финансирани от бюджета на ЕС през периода 2014—2020 г. (вж. [приложение IV](#)). Пътната безопасност се споменава сред целите на всички избрани проекти.

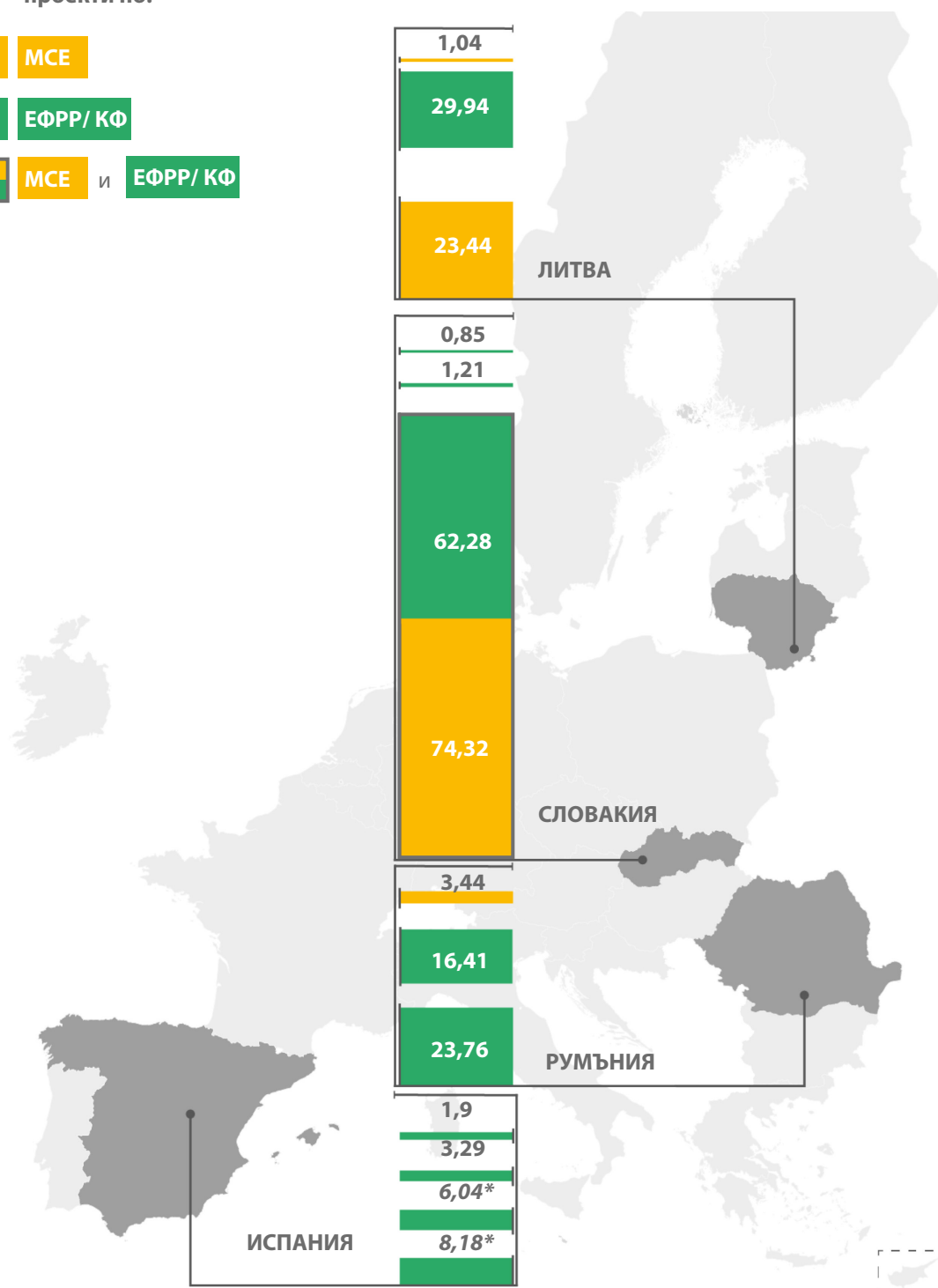
**19** На [фигура 4](#) са представени държавите членки и проверените проекти.

Фигура 4 — Държави членки и проекти, избрани за одита

13 Съфинансирани  
проекти по:

- 3 МСЕ
- 9 ЕФРР/ КФ
- 1 МСЕ и ЕФРР/ КФ

Поети задължения за финансиране от ЕС по проекти  
(в млн. евро)



Забележка: \* Проектът е отменен след подбора.

Източник: ЕСП.

**20** Бяха избрани държави членки въз основа на размера на финансирането от ЕФРР, КФ и МСЕ, разпределено за проекти, допринасящи за пътната безопасност, и бяха включени държави членки с различни нива на изпълнение и тенденции по отношение на броя на смъртните случаи по пътищата.

**21** Извадката от проекти на ЕСП включва инфраструктурни проекти с различни видове принос към пътната безопасност (напр. нови или модернизирани магистрали и инфраструктура за велосипедисти или пешеходци). Бяха избрани девет проекта по линия на ЕФРР–КФ, три проекта по линия на МСЕ и един проект, който получава финансова подкрепа както от МСЕ, така и от КФ. Като цяло общата сума на заделеното финансиране от ЕС за тези проекти е 242 млн. евро.

**22** Одитът на ЕСП обхваща рамката за пътна безопасност за периода след приемането от Комисията на Пътната карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство през 2011 г. и е съсредоточен върху инвестициите, подкрепяни от ЕС през периода 2014—2020 г. Одитната работа на терен приключи през септември 2023 г.

**23** ЕСП взе решение да извърши този одит не само защото пътната безопасност е важен обществен проблем, но и защото през последните години напредъкът в намаляването на смъртните случаи по пътищата в ЕС е в застой. Целта на настоящия доклад е да допринесе за обсъждането на бъдещи предложения за политически инициативи и законодателни актове с приближаването на средата на настоящата политическа рамка на ЕС за пътна безопасност за периода 2021—2030 г.

## Констатации и оценки

### Подходът на ЕС „Безопасна система“ е всеобхватен, но Комисията среща трудности при наблюдението на напредъка на държавите членки

**24** За да бъде ефективна, стратегията на ЕС за пътна безопасност следва да си поставя реалистични цели, съответстващи на взаимосвързаните политики на ниво ЕС и международно ниво<sup>6</sup>. Стратегията следва да обхваща действия в различните области на политиката и да съдържа оценка на необходимите ресурси<sup>7</sup>. Освен това националните стратегии за пътна безопасност следва да бъдат съгласувани с общите цели на ЕС. И накрая, следва да съществува надеждна система за мониторинг, основана на подходящи показатели за проследяване на напредъка към постигане на целите на ЕС в областта на пътната безопасност<sup>8</sup>.

**25** Затова ЕСП разглежда подхода на ЕС „Безопасна система“ и целите в областта на пътната безопасност, определени на ниво ЕС. Също така ЕСП провери дали Комисията разполага с цялостна информация за приноса на държавите членки, както и за напредъка им в постигането на тези цели. И накрая, ЕСП разглежда текущия темп на напредък по отношение на поставените цели.

---

<sup>6</sup> Инструментариум за по-добро регулиране, инструменти № 15, 18, 19, Европейска комисия, 2021 г.

<sup>7</sup> Препоръки относно постигането на „Нулева смъртност“, Европейски парламент, 2021 г.

<sup>8</sup> Заключение на Съвета относно пътната безопасност, 2017 г.

## Подходът на ЕС „Безопасна система“ е всеобхватен и поставя амбициозни цели

**26** През 2018 г. Комисията е възприела подход на ЕС „Безопасна система“ по отношение на пътната безопасност. По своята концепция и структура той е сходен с подхода, разработен от ООН (вж. точка **09**). Въпреки това са налице и някои разлики. По-специално, ЕСП установи, че докато подходът на ЕС „Безопасна система“ поставя по-голям акцент върху технологичното развитие, като например интелигентни транспортни системи или автономни превозни средства, той не обхваща пряко аспектите на мултимодалния транспорт и планирането на земеползването. На **фигура 5** е представено сравнение на двата подхода за безопасна система.

**Фигура 5 — Сравнение между подходите за безопасна система на ЕС и ООН**



Източник: ЕСП.

**27** С течение на времето Комисията е повишила амбицията си по отношение на пътната безопасност (вж. **приложение II**). При възприемането на подхода „Безопасна система“ през 2018 г. към предишните си цели Комисията е добавила намаляване на броя на тежките наранявания. Тя е определила и настоящите цели за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи и тежките наранявания в периода от 2020 г. до 2030 г. и свеждането им почти до нула до 2050 г. (вж. точка **13**).

## Комисията все още не е направила оценка на приноса на националните стратегии за постигането на целите на ЕС

**28** Целите на ЕС в областта на пътната безопасност могат да бъдат постигнати само ако държавите членки въведат политики и инвестиционни програми, които благоприятстват постигането им. Националните стратегии на повечето от 27-те държави членки, включително и на четирите посетени от ЕСП държави членки, поставят цели за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания. Държавите членки обаче са използвали различни референтни години за изчисляване на напредъка на национално ниво (вж. [приложение V](#)).

**29** Комисията все още не е извършила оценка на конкретния принос на националните стратегии за пътна безопасност за постигането на целите на ЕС. ЕСП установи, че националните стратегии на четирите посетени държави членки нямат обща структура или детайлност, което затруднява не само сравняването, но и оценката им по отношение на целесъобразността им за постигане на целите на ЕС. Освен това, въпреки че и четирите посетени държави членки са разработили план за последващи действия, не всяка от тях разполага с данни за общото финансиране, необходимо за постигане на националните им цели; този аспект ще възпрепятства усилията на Комисията за изготвяне на цялостна информация на ниво ЕС (вж. [таблица 1](#)).

**Таблица 1 — Анализ на националните стратегии на посетените от ЕСП държави членки**

| Държава членка | Определяне на цели, различни от тези, свързани със смъртните случаи и тежките наранявания                            | Определяне на цялостните потребности от финансиране | План за последващи действия |
|----------------|--|---|-----------------------------|
| Испания        | Да (по вид транспорт, възраст и уязвими участници в пътното движение)  | Не  | Да                          |
| Литва          | Да (за намаляване на горещите точки, безопасни превозни средства и степен на изпълнение на препоръките на агенциите) | Да  | Да                          |
| Румъния        | Да (за намаляване на горещите точки)   | Не  | Да                          |
| Словакия       | Не   | Не  | Да                          |

Източник: ЕСП, 2023 г.

**30** Освен това ЕСП установи, че в рамките на [Европейския семестър](#) не са били издадени специфични за всяка държава препоръки във връзка с пътната безопасност. В няколко случая Комисията коментира въпроси, свързани с пътната безопасност, в докладите по държави, изготвени като част от процеса. Например коментари, насочени към необходимостта от по-нататъшни действия за пътна безопасност за велосипедистите в Белгия (2023 г.), както и към необходимостта от инвестиции в по-безопасна инфраструктура в Литва (2019 г.) и Румъния (2020 г.). Въпреки това ЕСП не откри доказателства за последователен мониторинг на действията на държавите членки по отношение на пътната безопасност.

**31** Междувременно, за да помогне на държавите членки да допринесат още повече за постигането на целите на ЕС, Комисията е създала инициативи за разпространение на добри практики.

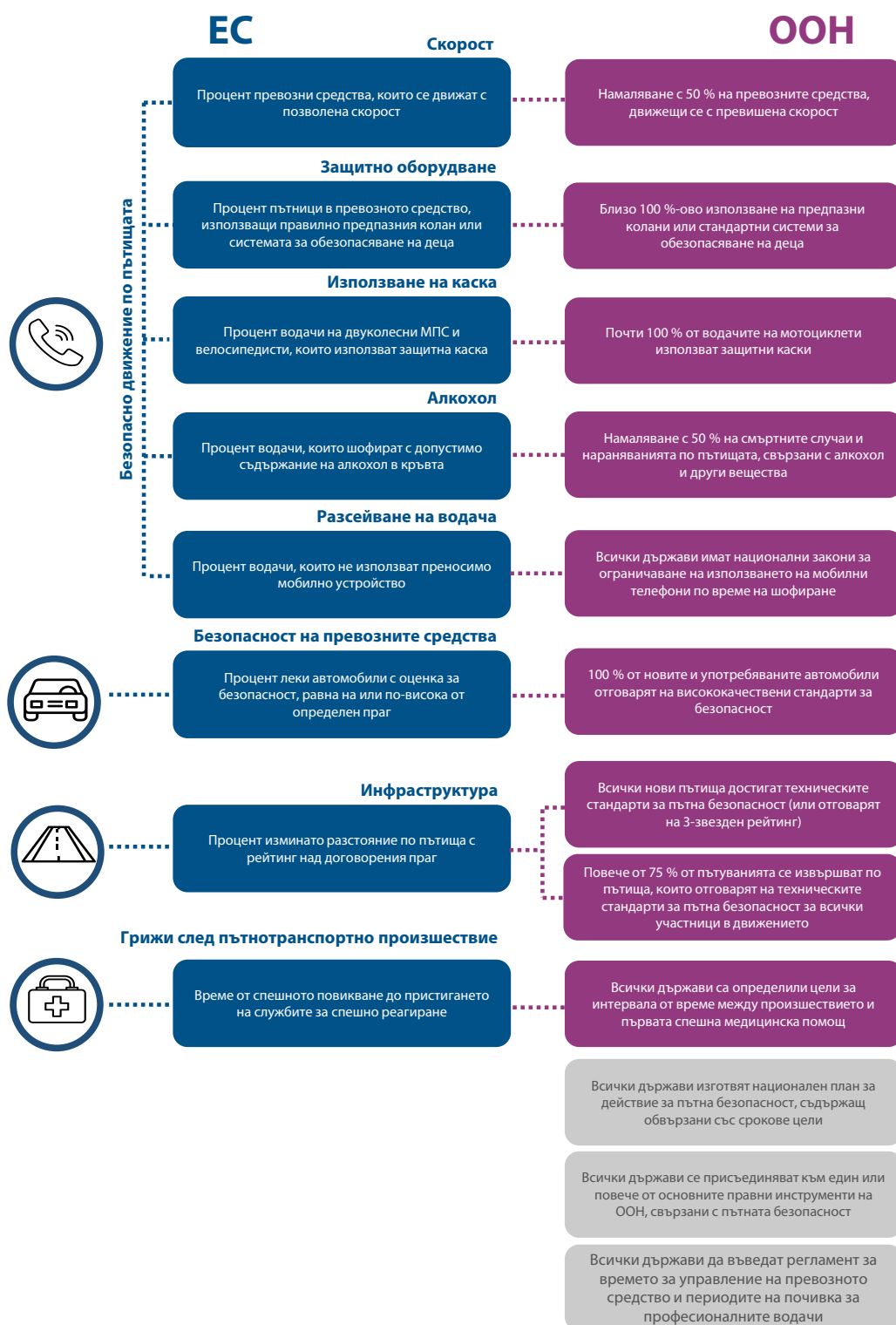
- От 2019 г. насам програмата на ЕС за обмен в областта на пътната безопасност побратимява държави членки, които са изправени пред по-големи предизвикателства в областта на пътната безопасност, с държави членки с по-добри резултати. Програмата включва учебни посещения и тематични семинари и предоставя препоръки за начини на действие. Първоначалният тригодишен пилотен проект е насочен към шест държави членки, в които са налице по-големи предизвикателства, а второто издание на програмата включва 19 държави членки.
- [Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата \(ERSO\)](#) предоставя данни за пътнотранспортни произшествия и публикува национални и тематични доклади за съответните практики и политики в ЕС. Наскоро Комисията възложи на службата за наблюдение нова роля — да следи за изпълнението на националните стратегии и стратегиите на ЕС за пътна безопасност. Резултатите от това наблюдение ще бъдат включени в доклада за изпълнението на стратегията на ЕС за пътна безопасност, който трябва да бъде изготвен през 2025 г.

## Резултатите на държавите членки все още не се наблюдават ефикасно

**32** През 2019 г. Комисията **установи** набор от осем ключови показателя за изпълнение (КПИ) във връзка с пътната безопасност (вж. **фигура 6**). Тези КПИ са съсредоточени върху фактори, които допринасят за постигане на целите на ЕС в областта на пътната безопасност, т.е. поведение на участниците в движението по пътищата, безопасност на превозните средства, качество на пътната инфраструктура и услуги за спешна помощ. КПИ имат някои сходства с набора от доброволни глобални цели за изпълнение по отношение на безопасността, определени от ООН през 2017 г., с цел да се помогне на държавите членки да съсредоточат действията си в областта на пътната безопасност. В своето съобщение от 2018 г. Комисията отбелязва необходимостта от по-добри данни и определя цели за КПИ. Докато някои държави членки са посочили конкретни цели за определени КПИ, на ниво ЕС не са въведени такива цели.



Фигура 6 — Сравнение между ключовите показатели за изпълнение на ЕС и доброволните цели за изпълнение на ООН



Източник: ЕСП въз основа на документи на Комисията и ООН.

**33** През 2020 г. Комисията е стартирала проекта Baseline, в рамките на който е предоставила финансиране на държавите членки за събиране на данни за тези КПИ. Осемнадесет държави членки са участвали в проекта, който е продължил до 2022 г. Макар че проектът представлява значителен напредък, ЕСП счита, че той не е успял да постигне достатъчна съпоставимост между държавите членки и да подготви основите за потенциални цели. Факт е, че участието в проекта е било доброволно и не всички държави членки са събрали едни и същи данни за КПИ. Освен това държавите членки са се отклонили от стандартната методология за изчисляване на показателите, което възпрепятства съпоставимостта<sup>9</sup>.

**34** През 2022 г. като последващо действие на проекта Baseline Комисията е стартирала настоящия проект Trendline с оглед да се определят национални цели за всички събрани КПИ (вж. точка **32**). В рамките на проекта са определени 10 допълнителни експериментални показателя, които да бъдат тествани в ограничен мащаб. Въпреки че участието е много по-активно, отколкото в миналото (25 държави членки ще събират КПИ, а две ще бъдат наблюдатели), структурата на проекта все пак позволява на държавите членки да събират разнороден набор от показатели и да се отклоняват от стандартната методология. На тази основа може да бъде трудно да се определят и наблюдават агрегирани цели на ниво ЕС относно показателите за изпълнение, тъй като на този етап данните не са достатъчно сравними.

**Данните на държавите членки за тежките наранявания все още не са съпоставими, за разлика от данните за смъртните случаи**

**35** От 1993 г. насам държавите членки трябва да събират статистически данни за пътната безопасност по отношение на смъртните случаи и нараняванията и да ги изпращат на Комисията (вж. *каре 1*).

---

<sup>9</sup> Проект Baseline, *Заклучения и препоръки*, 2023 г.

## Каре 1

### База данни CARE на Комисията

През 1993 г. Съветът **създава** базата данни CARE за пътнотранспортни произшествия, като задължава държавите членки да предоставят информация ежегодно. Тъй като в решението не се посочва точно кои данни трябва да бъдат докладвани, експертна група, включваща представители на държавите членки и Комисията (ГД „Мобилност и транспорт“ и Евростат), заседава редовно, за да обсъжда кои променливи да бъдат събирани и разпространявани и в какъв формат. Базата данни включва информация за всяко произшествие, свързано със смъртни случаи или наранявания, като например вида и мястото на произшествието, подробности за пътната инфраструктура, както и информация за участващите превозни средства и засегнатите участници в движението.

Всяка есен Комисията публикува статистически данни на ниво ЕС и държави членки. Отделните данни не са публично достъпни, но се предоставят на изследователи при поискване за целите на анализа.

**36** Въпреки дългогодишното правно изискване, все още са налице проблеми със съпоставимостта на данните. Това важи с особена сила за данните за наранявания, при които всяка държава членка приема свой собствен набор от национални критерии за определяне на степента на сериозност. В повечето държави членки се изисква от полицейските служители, които се отзовават на произшествието, да класифицират нараняването като „тежко“, а в други класификацията се прави от болниците. В **таблица 2** са представени различни критерии за определяне на тежките наранявания, които се използват по време на одита в четирите посетени от ЕСП държави членки.

**Таблица 2 — Критерии за определяне на нараняването като тежко в четирите посетени от ЕСП държави членки**

| Държава членка | Критерии за класифициране на нараняването като сериозно   |
|----------------|---|
| Испания        | Наранени лица, които са хоспитализирани за най-малко 24 часа или са класифицирани от болницата                              |
| Литва          | Наранените лица се нуждаят от хоспитализация и болницата е регистрирала нараняванията им като „тежко увреждане на здравето“ |
| Румъния        | Нараняването е класифицирано от болницата   |
| Словакия       | Видът на нараняването е включен в законово установен списък на нараняванията  |

Източник: ЕСП.

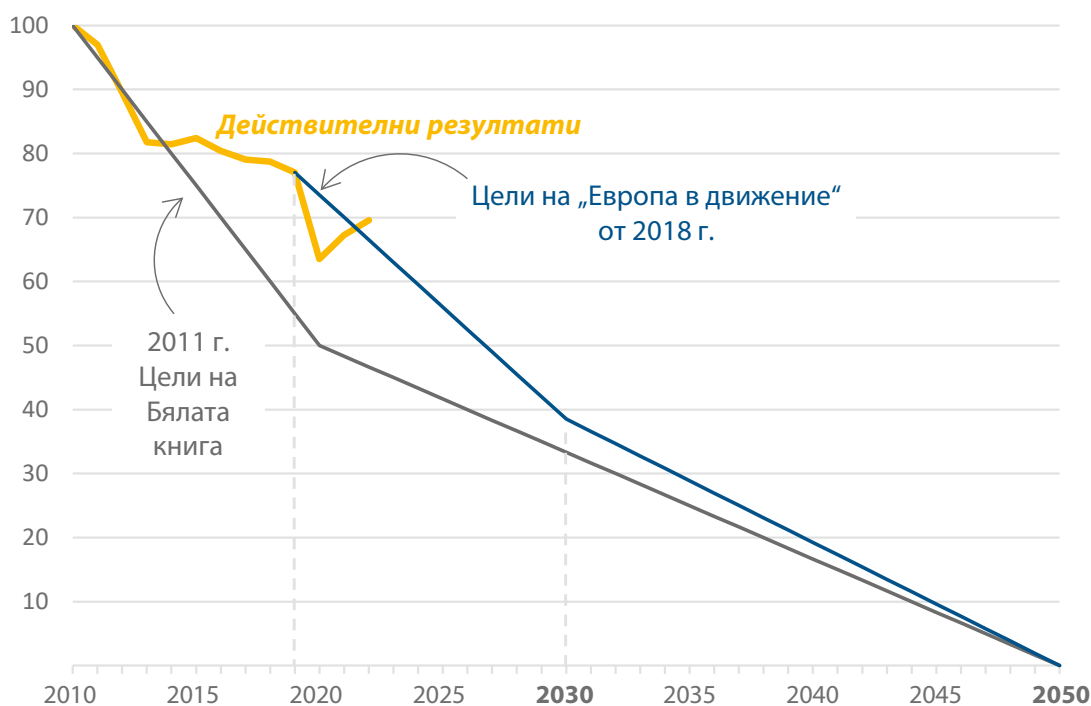
**37** За да се подобри съпоставимостта, през 2017 г. министрите на транспорта на ЕС [се споразумяха](#) да продължат да работят за използването на общо определение на нараняванията, основано на скалата на нараняванията MAIS3+. Това е международна система за класификация, която се основава на болнични регистри. До 2023 г. само 19 държави членки са събирали данни, използвайки класификацията по MAIS3+. Освен това методите, използвани за получаване на оценки по MAIS3+, не са стандартизирани в държавите членки. Комисията е разгледала тенденциите в държавите, които са събирали данни по двете методики, и е установила, че съгласно националните методики са отчетени по-малко или повече тежки наранявания в сравнение с хармонизираната методика<sup>10</sup>. Това означава, че Комисията не е в състояние да получи точна представа за тежките наранявания общо на ниво ЕС и да разработи добре насочени действия за намаляване на техния брой.

<sup>10</sup> *Тежки наранявания*, Европейска комисия, 2023 г.

**Напредъкът на ЕС е твърде бавен, за да се постигнат целите за 2030 г. и 2050 г.**

**38** Между 2010 г. и 2020 г. броят на смъртните случаи в ЕС, свързани с пътнотранспортни произшествия, е намалял с 36 %, т.е. значително по-малко от целта от 50 %, определена от Комисията в нейната [Бяла книга от 2011 г.](#) През 2022 г. броят на смъртните случаи по пътищата всъщност се е увеличил с 4 % в сравнение с предходната година (вж. [фигура 7](#)).

**Фигура 7 — Процентно намаление на смъртните случаи по пътищата на ЕС от 2010 г. насам в сравнение с целите, определени за 2020 г., 2030 г. и 2050 г.**



*Забележка:* Намалението на смъртните случаи на пътя през 2020 г. се дължи главно на ефекта от COVID-19 върху пътното движение.

*Източник:* ЕСП въз основа на данни на Комисията.

**39** Ако се запази досегашното темпо на напредък и не бъдат предприети допълнителни усилия от страна на ЕС и държавите членки, междинната цел за 2030 г. вероятно няма да бъде изпълнена и по този начин ще бъде поставена под съмнение способността за постигане на целта за 2050 г. До 2030 г. броят на смъртните случаи ще намалее само с една четвърт, а не наполовина (в сравнение със стойностите от 2019 г., които представляват базовия сценарий, избран от Комисията за измерване на напредъка). За да се постигне междинната цел, ще е необходимо средногодишно намаление на броя на смъртните случаи в ЕС с 4,6 %. Средното годишно намаление обаче, наблюдавано през последните пет години, е само 2,5 %.

**40** Целта по отношение на тежките наранявания също изглежда трудно постижима. Извършен в Нидерландия анализ<sup>11</sup> заключава, че целта за 2030 г. по отношение на смъртните случаи по пътищата може да бъде постигната чрез използването на специфична комбинация от мерки, насочени към ограничения на скоростта на превозните средства в градските райони и безопасна велосипедна инфраструктура. Въпреки това целта по отношение на тежките наранявания все пак ще бъде непостижима, дори и при най-добрия сценарий.

**41** Осъществяването на тези цели може да стане по-трудно, тъй като постигането на значителни подобрения спрямо вече доброто ниво на изпълнение става все по-голямо предизвикателство. Например между 2010 г. и 2022 г. държавата членка с най-добри постижения по отношение на намаляването на броя на смъртните случаи (– 60 %) е Литва — страната на седмо място по смъртност през 2010 г., докато смъртните случаи в Нидерландия — страната на трето място по смъртност през 2010 г., всъщност са се увеличили с 22 %.

---

<sup>11</sup> Dr. S. de Craen et al, [Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures](#), Министерство на инфраструктурата и управлението на водите, 2022 г.

## **Действията на ЕС в рамките на стълбове „Движение по пътищата“, „Превозни средства“ и „Инфраструктура“ не обхващат всички рискови области и не са достатъчно интегрирани**

**42** В рамките на подхода „Безопасна система“ всеки стълб следва да включва мерки, които да обхващат всички съответни рискови области (напр. законодателство или препоръки относно пътнотранспортни нарушения и прилагане на правилата за движение, характеристики за безопасност на превозните средства и изисквания за качество на инфраструктурата, включително за пешеходно и велосипедно движение). Освен това, за да допринесат ефективно за пътната безопасност, мерките в различните стълбове следва да бъдат интегрирани и да се допълват взаимно.

**43** Ето защо ЕСП разгледа стълбовете на подхода „Безопасна система“ на Комисията, отнасящи се до движението по пътищата, превозните средства и инфраструктурата, с цел да оцени два елемента, които са от ключово значение за постигането на целите за пътна безопасност за 2030 г. и 2050 г.: целесъобразност на действията по тези стълбове и степен на интеграция между различните стълбове.

### **Не всички основни причини за произшествия са обхванати на ниво ЕС, а надзорът на Комисията върху стратегиите за правоприлагане на държавите членки е ограничен**

**44** Поведението на участниците в движението е ключов компонент на пътната безопасност, който се влияе, наред с други фактори, от разпоредбите относно правилата за движение по пътищата и степента на правоприлагане спрямо нарушителите на тези правила в държавите членки. Отговорността за разработването и прилагането на двата аспекта е изцяло на държавите членки.

**45** ЕСП анализира приложимото законодателство и стратегиите за правоприлагане по отношение на две от четирите основни причини за смъртни случаи по пътищата, т.е. употребата на алкохол и превишената скорост (другите две са неизползване на предпазни колани и разсейване на водача; вж. точка **07**).

**46** Като цяло рискът от настъпване на произшествие се увеличава значително, когато шофирането е затруднено поради употребата на алкохол. Извършено за Комисията проучване заключава, че свързаните с алкохол смъртни случаи могат да представляват между 20 % и 28 % от всички смъртни случаи по пътищата в ЕС. Въпреки това не съществува хармонизирана методология на ЕС за класифициране на смъртните случаи по пътищата като свързани с употребата на алкохол, а държавите членки, които предоставят тези данни, го правят въз основа на собствените си национални методологии<sup>12</sup>.

**47** Проучвания доказват, че по-ниската граница на съдържание на алкохол в кръвта е свързана с по-малко смъртни случаи по пътищата, свързани с употребата на алкохол<sup>13</sup>. През 2001 г. Комисията е препоръчала на държавите членки да приемат максимална законова граница от 0,5 mg/ml за съдържание на алкохол в кръвта за всички водачи и по-нисък праг от 0,2 mg/ml за определени категории участници в движението по пътищата (например неопитни водачи или водачи на големи превозни средства). Към октомври 2023 г. обаче Комисията не е издала препоръки относно законовите прагове за други вещества.

**48** Всички държави членки, с изключение на Малта, са приели законодателство, определящо максимални граници за съдържание на алкохол в кръвта, които са в съответствие с препоръката на Комисията. Четири от 27-те държави членки дори са приели нулева толерантност за всички водачи<sup>14</sup>.

**49** Въз основа на последното проучване<sup>15</sup> през 2019 г. само 12 държави членки са предоставили статистически данни за своите дейности по правоприлагане. Когато се разглежда броят на проверките за трезвеност, извършени от полицията на 1000 жители, се наблюдават значителни разлики между държавите (вж. *фигура 8*).

---

<sup>12</sup> Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014 г.

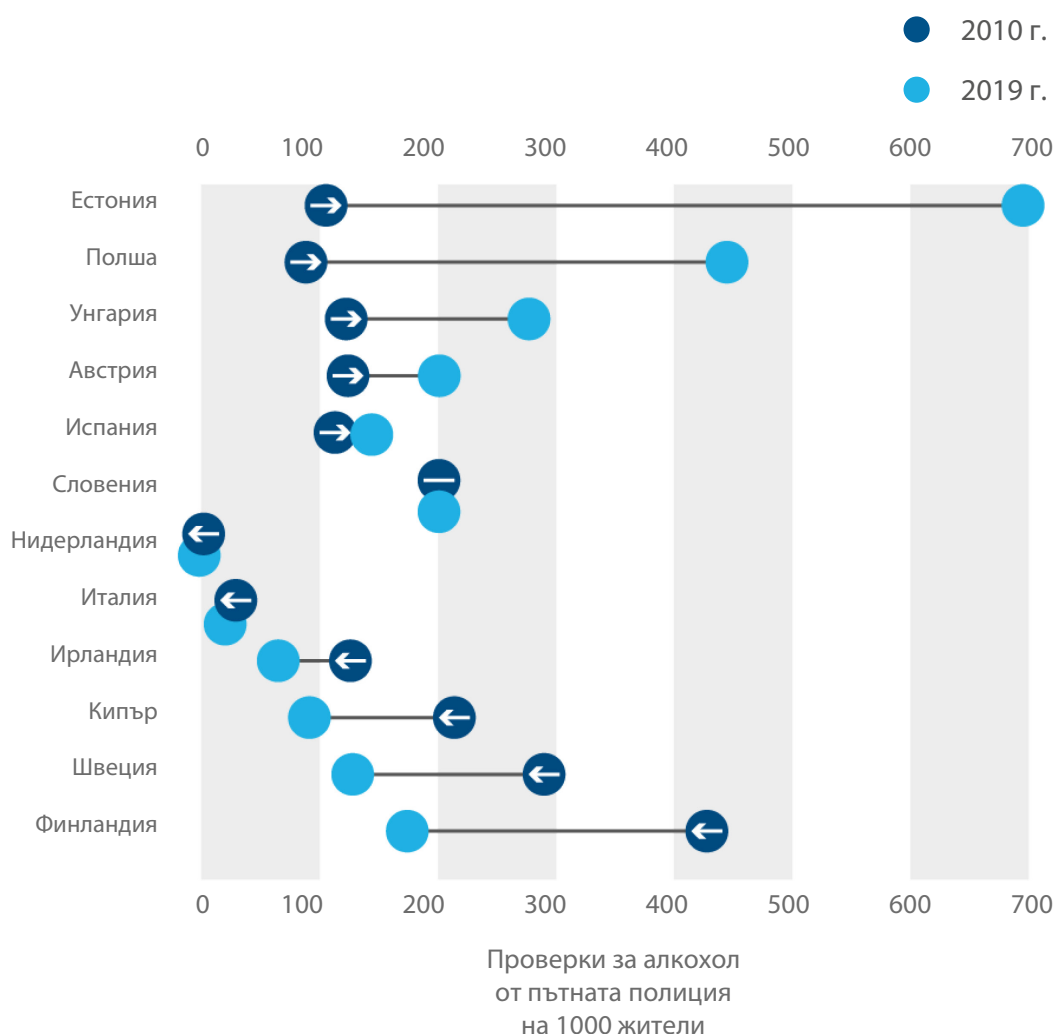
<sup>13</sup> Ecorys and ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021 г.

<sup>14</sup> *Statistical pocketbook* (Статистически наръчник), 2022 г., на Комисията.

<sup>15</sup> Ecorys and ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021 г.



**Фигура 8 — Промяна в броя на полицейските проверки за трезвеност по пътищата (2019 г. спрямо 2010 г.)**



Източник: ЕСП въз основа на [проучване](#) на Ecorys.

**50** Скоростта е друг важен фактор при пътнотранспортните произшествия, който влияе както върху риска от възникване на произшествия, така и върху тяхната тежест. Изследванията показват, че 30 % от всички произшествия с фатален край са пряк резултат от прекомерна или несъобразена скорост<sup>16</sup>. Според едно проучване намаляването на средната скорост с 1 км/ч по всички пътища в ЕС би спасило над 2 000 човешки живота годишно<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Тематичен доклад за пътната безопасност — Превишена скорост, Европейска комисия, 2021 г.

<sup>17</sup> Европейски съвет за транспортна безопасност, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019 г.

**51** Освен това влиянието на скоростта при произшествия с фатален край е особено забележимо при произшествия с уязвими участници. Докато вероятността за смърт на пешеходец при произшествие с превозно средство, движещо се със скорост под 30 км/ч, е по-малка от 10 %, при скорост над 55 км/ч<sup>18</sup> смъртта е почти неизбежна.

**52** В съобщение от 2022 г. Комисията насърчава държавите членки да намалят скоростта на движение, въпреки че основната цел на това съобщение е да се пести енергия. Комисията обаче все още не е издала препоръки към държавите членки относно ограниченията за безопасна скорост, въпреки че през 2021 г. Европейският парламент я е [призовал](#) да го направи.

**53** Държавите членки определят ограниченията на скоростта за всеки участък от своите пътни мрежи. Повечето национални ограничения на скоростта са по-високи от препоръчаните в международно проучване<sup>19</sup>. Това е особено вярно за населените места, където е налице комбинация от уязвими участници в движението и движение на моторни превозни средства, за които препоръчителното ограничение на скоростта е 30—40 км/ч (вж. [приложение VI](#)).

**54** Въпреки ограниченията на скоростта, в държавите членки, които следят за спазването на скоростта, се наблюдава висок процент превозни средства, които се движат с превишена скорост по всички видове пътища (35—75 % от превозните средства по градските пътища, 9—63 % по селските пътища и 23—59 % по магистралите). Към това се прибавя и фактът, че методите и равнищата на контрол на скоростта се различават значително в отделните държави членки. Например според последното налично проучване<sup>20</sup> делът на нарушенията, установени от автоматичните камери за контрол на скоростта, които Комисията препоръчва като инструмент за прилагане на ограниченията на скоростта, варира от 0 % в Румъния до 99,9 % в Малта през 2017 г.

---

<sup>18</sup> Monash University Accident Research Centre, *Older vulnerable road users*, 2004 г.

<sup>19</sup> International Traffic Safety Data and Analysis Group (МТФ — ОИСП), *Speed and crash risk*, 2018 г.

<sup>20</sup> Европейски съвет за транспортна безопасност, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019 г.

**55** Ролята на Комисията в надзора на националните подходи за правоприлагане е ограничена, тъй като се основава на директива, отнасяща се само до някои трансгранични нарушения, както и на необвързваща препоръка от 2004 г. Съгласно изискванията на Директивата за трансгранично правоприлагане Комисията докладва за националните правила за движение по пътищата чрез публично достъпен уебсайт, на който се обобщават основните задължения на водачите и другите участници в движението по пътищата. Що се отнася до препоръката от 2024 г., Комисията не е успяла да следи редовно нейното изпълнение, както е предвиждала първоначално. Това се дължи главно на факта, че докладването от страна на държавите членки е било доброволно. През 2012 г. Комисията е започнала да извършва анализ на националните планове за изпълнение на държавите членки. Анализът е разкрил, че не всички държави членки имат конкретен план за изпълнение в рамките на своите стратегии за пътна безопасност, поради което Комисията не е изготвила доклад за извършената проверка.

**56** През март 2023 г. Комисията е предложила нов пакет за пътна безопасност, който включва няколко инициативи за подобряване на законодателството и правоприлагането в областта на движението по пътищата. Пакетът, който в момента се обсъжда от съзаконодателите, се състои от три правни акта:




- преразгледана [Директива](#) относно свидетелствата за управление, която да включва изпитателен срок от поне две години за новите водачи и правило за нулева толерантност към шофирането в нетрезво състояние;
- нова [директива](#), която да позволява лишаване от правото за управление на моторно превозно средство в целия ЕС за тежки нарушения на правилата за движение;
- преразгледана [Директива](#) за трансгранично правоприлагане с цел да се подобри изпълнението на санкции при пътнотранспортни нарушения, извършени в чужбина.

Превозните средства са обхванати от стандартизирана рамка на ниво ЕС, но застаряващият автомобилен парк ограничава нейното въздействие

**57** Основният правен акт, който определя минималните изисквания за безопасност на новите превозни средства в ЕС, е [Регламентът за общата безопасност](#), който беше последно преразгледан през 2019 г. Тъй като това е регламент на ЕС, той е пряко приложим във всички държави членки, без да е необходимо национално законодателство за прилагане. Този подход води до висока степен на хармонизация.

**58** Регламентът за общата безопасност класифицира изискванията според типа на превозното средство и определя различни срокове за изпълнението им в зависимост от това дали превозното средство е нов модел или новопроизведено превозно средство на съществуващ модел (вж. [фигура 9](#) за примери на изискванията, които се прилагат за нови превозни средства). Освен това разпоредбите на Регламента за общата безопасност позволяват на Комисията да приема вторично законодателство и да изменя списъка с изисквания с цел включване на технически и регулаторни промени.

### Фигура 9 — Примери на бъдещи задължителни изисквания на Регламента за общата безопасност за нови превозни средства

| Символ на арматурното табло   | Вид функция   | Задължителна дата за нови превозни средства |
|---|---|---|
|  | Поддържане на движението в избраната лента              | 7 юли 2024 г.                               |
|  | Автономно аварийно спиране за превозни средства         | 7 юли 2024 г.                               |
|  | Автономно аварийно спиране за пешеходци и велосипедисти | 7 януари 2026 г.                            |

Източник: ЕСП.

**59** Комисията е определила тези изисквания въз основа на очакваната им ефективност за намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания. Според проучване на Комисията<sup>21</sup>, ако пълният набор от предложените мерки за безопасност на превозните средства стане задължителен до септември 2025 г., ще бъдат избегнати почти 25 000 смъртни случая във всички категории превозни средства в периода 2022—2037 г. Като цяло приетият Регламент за общата безопасност е взел предвид изискванията и се предвижда те да влязат в сила в периода от 2022 г. до 2026 г.

**60** Изискванията, изложени в Регламента за общата безопасност, представляват минимални стандарти за безопасност, на които трябва да отговарят всички нови превозни средства, продавани в ЕС. Това е особено важно за моделите от нисък клас, тъй като има тенденция по-усъвършенствените превозни средства да надхвърлят стандартите на Регламента за общата безопасност, както сочат резултатите от тестовете за безопасност, провеждани от Европейската програма за оценяване на нови автомобили (Euro NCAP)<sup>22</sup>.

**61** Въпреки това, макар че повечето нови превозни средства попадат в обхвата на изискванията на Регламента за общата безопасност, някои превозни средства могат да бъдат одобрени и в съответствие с [процедурата за индивидуално одобряване на превозно средство](#), която включва по-малко изисквания за безопасност. Наскоро заинтересованите страни изразиха загриженост<sup>23</sup> относно нарастващата тенденция вносни пикапи с висока проходимост, които са особено опасни за уязвимите участници в движението, да се възползват от тази разпоредба.

---

<sup>21</sup> TRL Ltd., [Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures](#), 2018 г.

<sup>22</sup> Euro NCAP, [Годината в цифри](#), 2022 г.

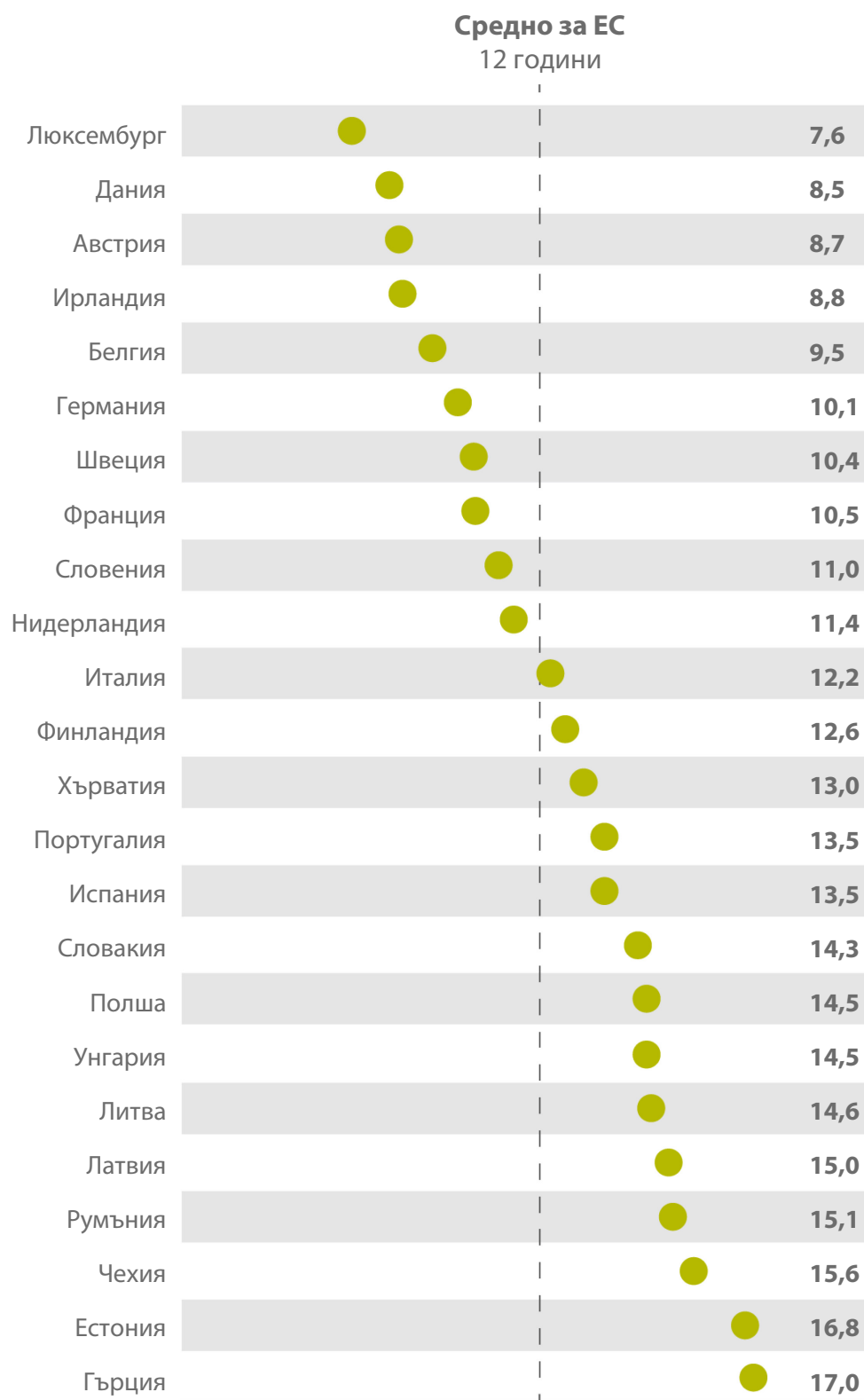
<sup>23</sup> BEUC, ECF, ЕСТБ, Евроградове, Международна федерация на пешеходците, Polis, Transport & Environment, [Писмо до Тиери Бретон, член на Комисията, отговарящ за вътрешния пазар](#), 2023 г.

**62** Освен това изискванията на Регламента за общата безопасност се отнасят само за нови автомобили. Автомобилните паркове на държавите членки застаряват, като средната възраст в ЕС е 12 години (вж. *фигура 10*). Това представлява увеличение с повече от 40 % на средната възраст на автомобилите в сравнение с 2010 г.<sup>24</sup>. Поради това ще бъде необходимо време, за да се проявят ефектите от Регламента за общата безопасност и от новите характеристики за безопасност на превозните средства. Освен това, въпреки че през 2018 г. Комисията е предвиждала да насърчава държавите членки да стимулират обновяването на превозните средства с акцент върху показателите за пътна безопасност, ЕСП не откри такава схема за подпомагане в посетените държави членки. Съществуват обаче схеми за подпомагане за други цели (като например по-добри екологични показатели на превозните средства), които могат косвено да бъдат от полза за пътната безопасност чрез обновяването на автомобилния парк.

---

<sup>24</sup> SWD (2012) 206.

**Фигура 10 — Средна възраст в години на автомобилните паркове на държавите членки**



*Забележка:* Няма налични данни за България, Кипър и Малта.

*Източник:* ЕСП въз основа на данни на Асоциацията на европейските автомобилни производители (АСЕА) от 2021 г.

**63** От съществено значение е също така да се поддържат минимални стандарти за безопасност на превозните средства дори години след първоначалната им регистрация. Това е особено важно с оглед на застаряването на автомобилния парк в Европа. За да се случи това, държавите членки трябва да осигурят извършването на периодични проверки на превозните средства, регистрирани на тяхната територия.

**64** Директива на ЕС определя минимална честота на проверките на техническата изправност в зависимост от вида на превозното средство и неговата употреба (напр. четири години след първата регистрация, а след това на всеки две години за автомобилите, които не са таксите или линейки). В рамките на тези ограничения държавите членки могат да решават сами относно предпочитаните от тях графици за проверки. Въпреки че някои държави членки са избрали минималната честота, други са включили допълнителни проверки. В резултат на това **интервалите**, на които се оценява безопасността на превозното средство, се различават значително в отделните държави членки. Например в Хърватия проверките трябва да се извършват всяка година, считано от първата година, докато в Италия проверки се изискват на всеки две години, считано от четвъртата година.

**Националните подходи за подобряване на безопасността на инфраструктурата се различават по степен на сложност, а изискванията на ЕС не обхващат инфраструктурата с най-много смъртни случаи**

**65** За да се намалят смъртните случаи и тежките наранявания, държавите членки могат да предприемат действия и по отношение на проектирането и поддръжката на пътните си мрежи. Инвестиции следва да бъдат насочени в пътните участъци с най-висока концентрация на произшествия и с най-висок потенциал за намаляване на произшествията<sup>25</sup> (т.е. горещите точки). Държавите членки обаче имат различни определения и процедури, когато става въпрос за справяне с горещите точки (вж. **каре 2**).

---

<sup>25</sup> Съображение 16 от Директива (ЕС) 2019/1936.



## Каре 2

### Различни подходи за справяне с горещите точки по отношение на пътната безопасност в държавите членки

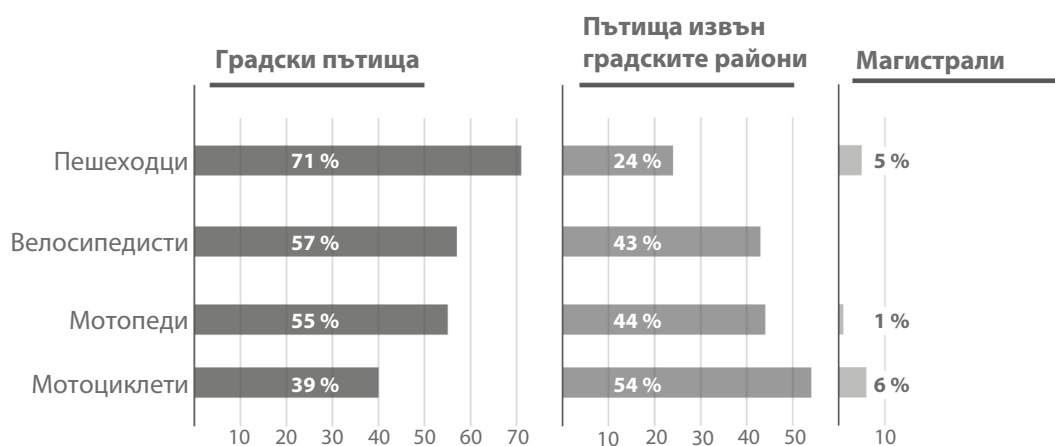
- В допълнение към стандартните полицейски процедури съгласно законодателството на Литва се изисква задълбочено разследване, за да се разбере причината за всяко произшествие с фатален край. Участъци от пътната мрежа с четири или повече пътнотранспортни произшествия през последните четири години се обозначават като горещи точки и се посочват на публично достъпна карта с препоръки към водачите. Освен това всяка от тези горещи точки се анализира, за да се определят необходимите мерки за подобряване на пътната безопасност. След това операторът на пътя разполага с една година, за да приложи тези мерки за пътна безопасност. Целта на литовската стратегия за пътна безопасност е до 2030 г. всички горещи точки да бъдат отстранени.
- Испания използва два критерия за определяне на пътните участъци с относително по-висок риск от произшествия. Първият е колко опасен е участъкът (според броя на произшествията в миналото, дължината на пътния участък и средната интензивност на движението в различни часове). Вторият е абсолютният брой произшествия. И двата параметъра се оценяват спрямо различни прагове, които се определят от категорията на пътя и интензивността на движението.
- Словакия определя горещите точки като еднокилометрови участъци с пет или повече регистрирани пътнотранспортни произшествия през предходната година.
- През 2008 г. Румъния е определила горещите точки като участък от пътната мрежа с по-висок от средния брой произшествия. Това определение е отменено през 2018 г. и към момента на одита все още не беше формулирано алтернативно определение. Оттогава насам Румъния е стартирала проект за справяне с горещите точки, финансиран по линия на Механизма за възстановяване и устойчивост, като използва *ad hoc* определение за идентифицирането им.

**66** През 2008 г. с [Директивата](#) на ЕС относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (УБПИ) е въведен общ набор от процедури, които държавите членки трябва да прилагат за подобряване на безопасността на пътните си мрежи. След последното [преразглеждане](#) през 2019 г. Директивата за УБПИ вече изисква от държавите членки да извършват предварителни оценки и одити на проектирането на инфраструктурата си, както и последващи проверки на всички характеристики или дефекти, които изискват дейности по поддръжка. Съгласно Директивата за УБПИ тези процедури са задължителни за проекти, изпълнявани на пътища, които са част от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), национални магистралаи, първокласни пътища, определени от държавата членка, и пътна инфраструктура, която получава съфинансиране от ЕС.

**67** Изискванията на Директивата за УБПИ обаче не се прилагат нито за i) градски зони и велосипедни алеи, нито за ii) непървокласни пътища, които не са получили финансиране от ЕС. Това ограничава въздействието на директивата, тъй като тези два вида пътна инфраструктура се свързват с 93 % от смъртните случаи през 2020 г. и следователно са от ключово значение за постигането на целите на ЕС за пътна безопасност.

**68** На **градските райони** всъщност се падат 40 % от всички смъртни случаи и най-голям процент от смъртните случаи сред всички категории уязвими участници в движението, с изключение на мотоциклетистите (при които произшествията по пътищата извън градските райони са най-чести, вж. [фигура 11](#)).

**Фигура 11 — Смъртни случаи при уязвими участници в движението през 2020 г. по видове пътища в ЕС**



*Забележка:* Сборът на стойностите не е 100 % поради закръгляване.

*Източник:* ЕСП въз основа на данни на Комисията.

**69** От 2013 г. насам Комисията насърчава градовете да разработват планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ), които да акцентират върху пътната безопасност. Въпреки това градовете все още не са задължени да включват съображения относно пътната безопасност в своите ПУГМ или дори изобщо да изготвят такива планове.

**70** **Предложението** на Комисията от 2021 г. за преразглеждане на Регламента за TEN-T понастоящем се обсъжда от съзаконодателите и ще въведе ново изискване към държавите членки да гарантират, че до 2025 г. в повечето големи градове на ЕС ще бъдат приети ПУГМ, както и да събират и предоставят на Комисията данни за произшествията и тежките наранявания на градско равнище. Тези ПУГМ ще трябва да включват действия за подобряване на пътната безопасност, по-специално за уязвимите участници в движението, както и цели, задачи и показатели относно произшествията и нараняванията.

**71** През 2020 г. по **пътищата извън градските райони** се наблюдават най-много смъртни случаи в абсолютен брой (9 931 смъртни случая или 53 %). Макар че те могат да попаднат в обхвата на Директивата за УБПИ, ако държавите членки ги класифицират като първокласни пътища или ако получават финансиране от ЕС, Комисията не разполага с цялостна информация колко от националните пътни мрежи са обхванати от Директивата за УБПИ. Въпреки че Директивата за УБПИ задължава държавите членки до 2021 г. да докладват на Комисията кои участъци от мрежата са определили като „първокласни“, по-малко от половината държави членки действително са направили това.

**72** Освен това в Директивата за УБПИ не са посочени минимални изисквания за безопасност за всеки вид инфраструктура. Въпреки че проектирането на автомагистрала е до голяма степен стандартизирано в целия ЕС, стандартите за други пътища и градски зони се различават значително. Комисията е започнала инициатива за предоставяне на експертни насоки относно стандартите за проектиране на пътна инфраструктура от гледна точка на безопасността.

**73** Освен това от държавите членки се изисква да извършат оценка на пътната безопасност в цялата мрежа за областите, които са обхванати от директивата. Такива оценки трябва да бъдат завършени за първи път до края на 2024 г., а след това — поне на всеки пет години. С цел определяне на приоритетите за интервенция държавите членки следва да класифицират участъците от пътната си мрежа в зависимост от равнището на безопасност. След това Комисията ще публикува онлайн карта, в която ще бъдат отбелязани различните категории.

**74** В съответствие с изискванията на директивата и след поредица пилотни проучвания Комисията е представила през 2023 г. **методология**, която държавите членки може да решат да следват при извършването на оценките на пътната безопасност в цялата мрежа. Методологията се състои от две части: първата е реактивна (въз основа на статистически данни от произшествия в миналото), а втората е проактивна (в зависимост от проектирането на пътния участък).

**75** Методологията на Комисията обаче се основава на използването на различни национални прагове. Тя има за цел да се създаде инструмент, предназначен за сравнителен анализ на национално ниво, така че държавите членки да могат да се съсредоточат предимно върху най-опасните пътни участъци. По време на одита ЕСП установи, че три от четирите посетени държави членки ще се отклонят от стандартната методология на Комисията.

### **Новите предизвикателства ще изискват засилена интеграция в действията на Комисията в областта на пътната безопасност**

**76** За да може подходът „Безопасна система“ да работи ефективно, действията в рамките на различните му компоненти трябва да бъдат тясно свързани помежду си<sup>26</sup>. Например, за да функционират правилно, усъвършенстваните функции за безопасност на превозните средства се нуждаят от подходяща маркировка и пътни знаци, както и от ясни правила за движение по пътищата във връзка с взаимодействието с уязвимите участници.

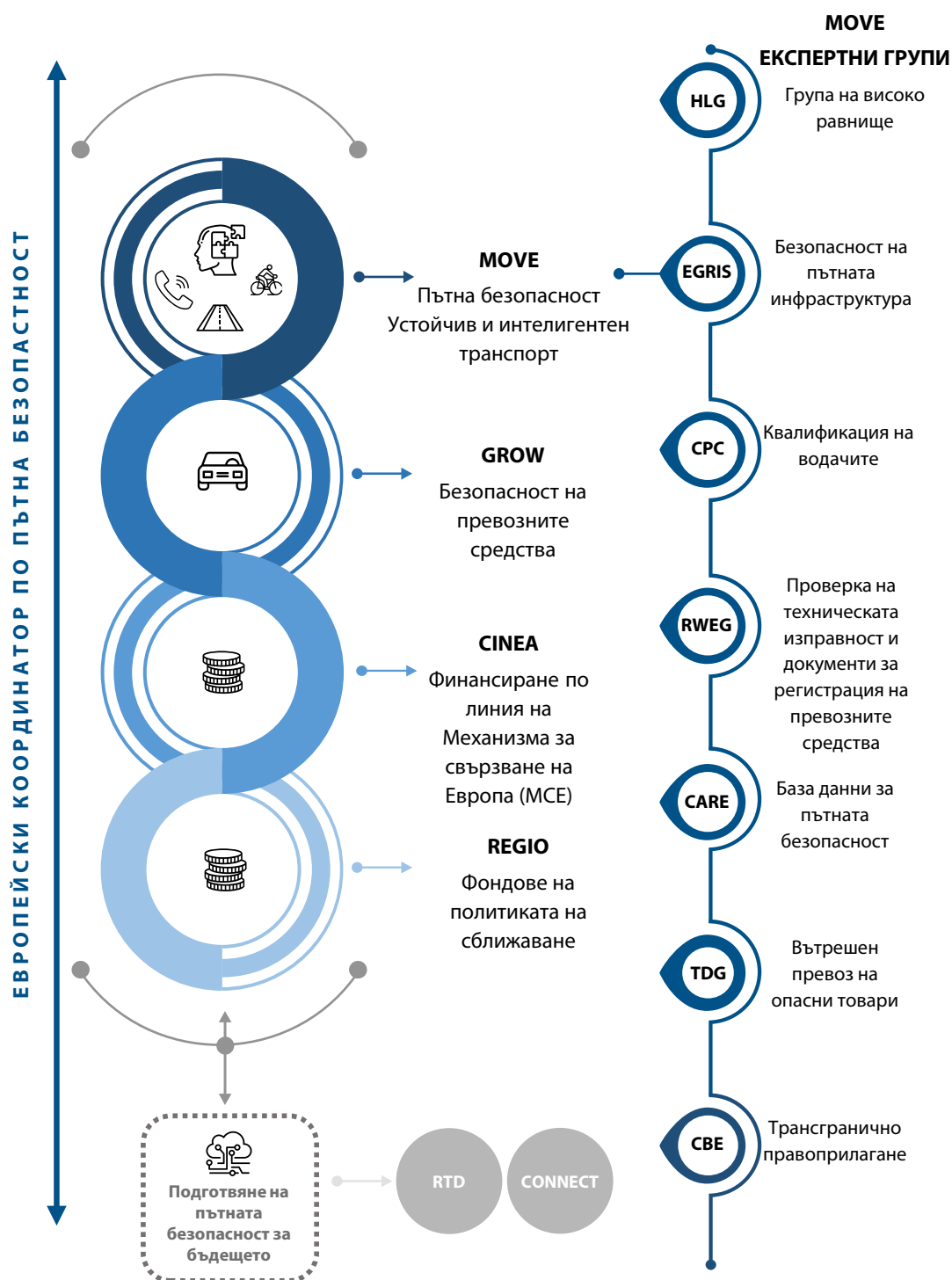
---

<sup>26</sup> МТФ — ОИСР, *The Safe System Approach in Action*, 2022 г.

**77** Макар че ГД „Мобилност и транспорт“ отговаря за повечето от дейностите на Комисията в областта на пътната безопасност, няколко генерални дирекции си поделят отговорността за действията в рамките на подхода „Безопасна система“. Други експертни групи и органи също оказват подкрепа на Комисията за постигане на напредък по политиката на ЕС в областта на пътната безопасност (вж. *фигура 12*). Следните органи подпомагат Комисията:

- групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност, съставена от представители на държавите членки, в която се обсъждат теми, свързани с пътната безопасност в ЕС и на национално ниво. През 2018 г. Комисията разшири мандата на групата на високо равнище, като включи стратегически консултации и обмен на мнения със заинтересовани страни;
- европейски координатор по пътната безопасност, който е висш служител на Комисията, отговарящ за поддържането на връзка с държавите членки и споделянето на добри практики.

Фигура 12 — Органи на Комисията, ангажирани с пътната безопасност



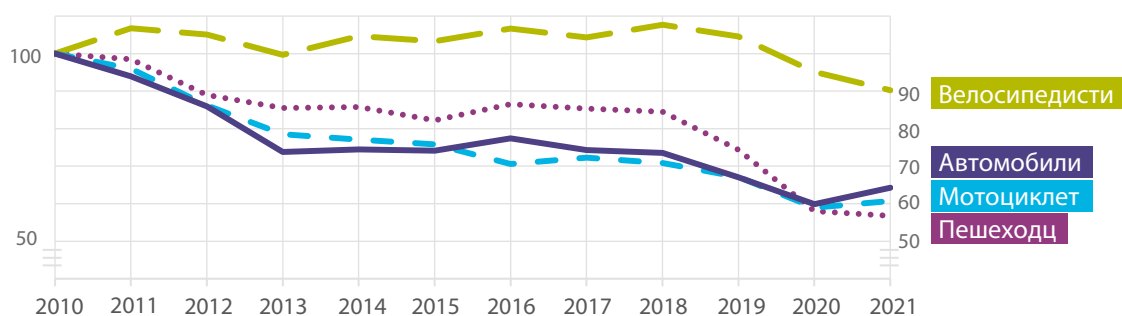
Източник: ЕСП.

**78** През 2021 г. Европейският парламент **призова** Комисията да обмисли създаването на централизирана агенция, която да отговаря за пътната безопасност, подобно на тези, които вече съществуват за железопътния, морския и въздушния транспорт. През 2023 г. Комисията е стартирала проучване за осъществимост с цел да анализира възможните сценарии, публикуването на което се очаква в началото на 2024 г. Няколко от заинтересованите страни, с които ЕСП проведе събеседвания, също изразиха мнение, че в дейностите на Комисията липсва координация между различните стълбове на подхода „Безопасна система“ и че пътната безопасност все още не е включена като част от политиките на Комисията.

**79** Предстоящите предизвикателства в областта на пътната безопасност, като например новите форми на мобилност в градските райони и наличието на автономни превозни средства, вероятно ще изискват по-нататъшна интеграция и координация на различните действия на Комисията. През 2020 г. на градските райони се падат почти половината от смъртните случаи (вж. точка **68**) и още по-голям дял за уязвимите участници в пътното движение. Въпреки това пътната безопасност в градските райони не е в компетентността на отдела за пътна безопасност в ГД „Мобилност и транспорт“ (MOVE), а на друг отдел, отговарящ за мобилността в градските райони, който не е съсредоточен единствено върху пътната безопасност. В същото време въпросите на пътната безопасност, свързани с автономните превозни средства, са обхванати от няколко генерални дирекции на Комисията.

**80** ЕС призовава да се обърне по-голямо внимание на **активната мобилност**, като например ходенето пеша или карането на велосипед, особено в **градските райони**. Въпреки че между 2010 г. и 2021 г. смъртните случаи с участието на пешеходци са намалели в съответствие с процента при автомобилите, намалението при велосипедистите е значително по-малко (вж. **фигура 13**). Освен това между 2010 г. и 2021 г. в някои държави членки се наблюдава увеличение на броя на загиналите велосипедисти в градските райони. Например в Австрия смъртните случаи с участието на велосипедисти в градските райони са се увеличили с 68 % през този период.

**Фигура 13 — Смъртни случаи в градските райони по видове участници в движението (2010—2021 г.)**



Източник: ЕСП въз основа на данни на Комисията.

**81** Средствата за лична мобилност, като например електрически скутери, също допринасят за предизвикателствата пред пътната безопасност в градските райони. Комисията все още не е издала насоки в тази област, а регулаторните подходи на държавите членки се различават (вж. [приложение VII](#)).

**82** Автоматизираните и автономните превозни средства могат да допринесат положително за безопасността по пътищата, като според проучвания до 22 % от произшествията със смъртни случаи и тежки наранявания могат да бъдат избегнати чрез въвеждането на автоматизирани системи за управление<sup>27</sup>. Въпреки че първата [стратегия](#) на Комисията в тази област е от 2018 г., националните правила за управление на автономни превозни средства по обществените пътища все още се различават значително. Например Германия е разрешила напълно автоматизирано шофиране без присъствието на водач от 2022 г., докато други държави членки все още не са разработили никаква регулаторна рамка.

<sup>27</sup> Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017 г.



## Постигането на целите на ЕС в областта на пътната безопасност не е ключов критерий при подбора на проекти и показатели за мониторинг

**83** Финансирането от ЕС следва да се разпределя за онези проекти, които допринасят в най-голяма степен за постигане на приоритетите и целите на ЕС. Европейският парламент също е призовал държавите членки и Комисията да се даде приоритет на инвестициите, които предоставят най-големи ползи за пътната безопасност, като се съсредоточат върху участъците с най-голям брой произшествия<sup>28</sup>.

**84** За проектите, включени в извадката, ЕСП провери дали пътната безопасност е използвана ефективно като критерий за подбор и също така проучи изискванията към тези проекти, за да оцени приноса им към пътната безопасност и проследи резултатите.

## Пътната безопасност не е ключов критерий при подбора на инфраструктурни проекти, включващи цели, свързани с пътната безопасност

**85** През периода 2014—2020 г. ЕФРР/КФ и МСЕ са осигурявали подкрепа в областта на пътната безопасност главно чрез финансирането на инфраструктурни проекти, като например нови или модернизирани пътища, велоалеи и безопасни и сигурни паркинги. Кандидатите за проекти са подавали заявленията си за съфинансиране от ЕС в отговор на публикувани покани за представяне на предложения, подготвени от управляващите органи (за проекти със споделено управление) или от CINEA (за МСЕ). Тези покани е трябвало да бъдат съобразени с приоритетите и изискванията, предварително определени в съответните оперативни програми за сближаване или в работните програми по линия на МСЕ.

---

<sup>28</sup> Препоръки относно следващи стъпки към „Нулева смъртност“, Европейски парламент, 2021 г.

**86** ЕСП анализира оперативните програми и свързаните с тях покани за представяне на предложения, по които одитираните от ЕСП проекти са получили съфинансиране. Въпреки че не всички проекти са финансирани по конкретен приоритет за пътна безопасност, всички те включват пътната безопасност като една от целите си. От деветте проекта, съфинансирани от ЕФРР или КФ, само два са финансирани по специфичен приоритет, свързан с пътната безопасност; останалите проекти са избрани по приоритети, насочени към подобряване на достъпността (четири проекта), по-екологичен транспорт (два проекта) и по-добри цифрови услуги за гражданите (един проект). От трите проекта по линия на МСЕ само два са получили подкрепа в рамките на специфичен приоритет, свързан с пътната безопасност (безопасна и сигурна инфраструктура); един проект е бил насочен към завършване на мрежата TEN-T. Аналогично, главната цел на строителството на магистрали, финансирано от КФ и МСЕ, е била да се премахнат участъци със затруднения в мрежата TEN-T.

**87** За повечето проекти критериите за подбор, използвани от Комисията и управляващите органи, не са насочени към участъците от пътната мрежа с най-голям брой произшествия или смъртни случаи, дори когато подобряването на пътната безопасност е била една от очакваните ползи. Налице са само два проекта по линия на ЕФРР (в Испания), при които заявленията са придружени от подробен анализ на броя на произшествията през предходните години, а при един от двата проекта е представен и анализ на това колко опасен е участъкът. Тази информация не е налична за всички проекти, тъй като не е изисквана в заявленията. Управляващите органи и Комисията са могли да дадат приоритет за съфинансиране на проектите с най-голямо потенциално отражение върху намаляването на броя на смъртните случаи, ако този елемент е трябвало да бъде взет предвид при избора на проекти.

**88** Освен това не са предвидени конкретни критерии за проектиране във връзка с пътната безопасност. Всеки организатор на проект е имал свободата да приеме предпочитания от него проект за път, при спазване на приложимото национално законодателство и стандарти, а когато е приложимо, на изискванията на [директивата за безопасност на тунелите](#). Вследствие на това, предвид значителните различия в пътните стандарти (вж. точка **72**) и при липсата на конкретни критерии във връзка с пътната безопасност на етапа на подбор, постигането на определено равнище на безопасност за тези пътища, както и за велосипедните алеи, не е включено в процедурата на подбор на проекти.

**89** За проектите, съфинансирани по линия на ЕФРР и КФ, отговорността за определяне на приоритетите за финансиране за всяка оперативна програма и покана за представяне на предложения е на управляващите органи. Комисията обаче има възможност да предоставя обратна връзка както на етапа на изготвяне на споразумението за партньорство и оперативните програми, така и преди да ги одобри и по време на изпълнението на програмите. ЕСП установи, че Комисията е направила забележки относно пътната безопасност за споразуменията за партньорство и оперативните програми, които са от значение за проверените от ЕСП проекти. Например Комисията е поискала проектите, насочени към пътната безопасност в един испански регион, да се изпълняват в рамките на програма за пътна безопасност, за да се избегне фрагментиране на ресурсите. Окончателният вариант на испанската регионална оперативна програма е взела предвид това предложение.

**90** През 2021 г. и за първи път в рамките на МСЕ са стартирани две специални теми за пътна безопасност, по които могат да се финансират проучвания и дейности. Това обаче е приложимо само за държавите членки, които отговарят на условията за участие в КФ. Примерите за дейности, които могат да бъдат финансирани по тези теми, включват модернизиране на пътни участъци с повишена опасност от произшествия, и/или други мерки, определени в съответните оценки на пътната безопасност в цялата мрежа (вж. точка **73**). Във връзка с тези теми са съфинансирани общо 15 проекта, като подкрепата от ЕС възлиза на 142,5 млн. евро.

**91** И накрая, качеството на изпълнение и поддръжка на съфинансираната от ЕС инфраструктура може да има значително отражение по отношение на безопасността (вж. **каре 3**). Финансирането от ЕС обаче подпомага само изграждането или модернизирането на пътната инфраструктура, а организаторите на проекти нямат ангажимент да поддържат пътищата, за да се гарантира определено ниво на пътна безопасност. ЕСП установи, че през периода 2014—2020 г. Комисията е повдигна въпроса за необходимостта от изричен ангажимент от страна на Испания, че за поддържането на съфинансираната пътна инфраструктура ще се използват национални средства.

### Каре 3

#### Пример за отражението на лошата поддръжка на проектите върху пътната безопасност

По един от съфинансираните от ЕФРР проекти в Испания е модернизиран местен път и е добавена велосипедна алея. Тъй като пътят по протежение на велосипедната алея се пресича с други пътища, в проекта е включено поставяне на необходимите знаци за право на преминаване и пътна маркировка за пресичане на велосипедисти и пешеходци на подходящо разстояние от главния път. По време на посещението си одиторите на ЕСП забелязаха, че поради липса на поддръжка първоначалната пътна маркировка е почти изчезнала. В резултат на това повечето велосипедисти и пешеходци пресичат на друго място, където за шофьорите е по-трудно да ги забележат. Това подкопава първоначалните цели на проекта, свързани с пътната безопасност.



*Забележка:* Сините линии, добавени към снимката, показват първоначалното местоположение на маркировката на мястото за пресичане за велосипедисти.

*Източник:* ЕСП.

**Няма изискване съфинансираните от ЕС проекти, включващи цели, свързани с пътната безопасност, да оценяват потенциалния си принос за пътната безопасност или да разработват свързани с това показатели за крайни ефекти**

**92** Изпълнителите на проекти следва да използват предварителна оценка на потенциалните резултати, за да разработят проектите си, а след това да извършват последващ мониторинг на резултатите от проектите, за да определят дали планираните въздействия са постигнати. Това би гарантирало, че съфинансирането от ЕС ефективно допринася за постигане на целите на ЕС в областта на пътната безопасност. ЕСП анализира заявленията за финансиране на проектите, включително придружаващите ги документи (като например анализи на разходите и ползите), за да оцени степента на планиране и мониторинг на резултатите в областта на пътната безопасност.

**93** Одиторите на ЕСП установиха, че от 13-те разгледани проекта само шест кандидатури включват пълен анализ на разходите и ползите или оценка на потенциалните икономически ползи от проекта, включително ползите, свързани с пътната безопасност. Това е така, защото през периода 2014—2020 г. само от проектите, подкрепени по линия на МСЕ, и проектите с общи допустими разходи над 75 млн. евро, подкрепени по линия на ЕФРР или КФ, се изисква да включват анализ на разходите и ползите като част от заявлението.

**94** Въпреки че в заявленията пътната безопасност се посочва като цел на проекта, за три от тези шест проекта очакваните ползи за пътната безопасност представляват само незначителен дял от общата потенциална полза. В [каре 4](#) е посочен пример за това.

## Каре 4

### Безопасна и сигурна зона за паркиране с ограничено отражение върху пътната безопасност

По време на одита ЕСП посети проект за безопасен и сигурен паркинг, съфинансиран по линия на МСЕ. Заплаща се такса за ползване на зоните за обслужване и почивка, които би трябвало да осигурят на водачите на камиони по-добра безопасност и сигурност в сравнение с други зони за паркиране, разположени в близост до магистрали или логистични центрове, и да спомогнат за намаляването на опасните практики на паркиране.



Източник: ЕСП.

В заявлението на проекта са посочени ползи за пътната безопасност поради очакваното намаляване на броя на произшествията. Очаква се обаче тези ползи да представляват по-малко от 1 % от общите ползи от проекта. Основната полза, предвидена в заявлението, е спестяването на време и разходи при търсене на подходящо място за паркиране. Освен това niskият процент на използване на зоната за паркиране подкопава действителния принос на проекта за пътната безопасност.

**95** В процесите на подбор на 13-те проекта, разгледани от ЕСП, не се изисква в заявлението или анализа на разходите и ползите да се посочват потенциалните резултати по отношение на избегнатите смъртни случаи или тежки наранявания. В един от проектите обаче изрично е представена оценка на потенциалния брой животи, които може да бъдат спасени. В други четири проекта не са представени пряко данни за избегнатите смъртни случаи и тежки наранявания, но те са включени в общата стойност на социалните ползи от проекта. В още един проект е оценено намаляването на броя на произшествията, но не са представени подробности за отделното отражение върху смъртните случаи, тежките или леките наранявания.

**96** Оценките на икономическите ползи от даден проект се влияят от факта, че стойността, която се приписва на човешкия живот, се различава в отделните държави членки (до четири пъти), както и от използваните при изчисленията различни допускания. Например ЕСП установи, че за един и същ проект в Словакия са изготвени два анализа на разходите и ползите в рамките на две години. Замисълът на проекта — и съответно потенциалът му за намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания — не е бил променен. Има обаче различия в методологическите допускания за двата анализа, тъй като използваните методологии за анализ на разходите и ползите на кандидатстващите проекти по МСЕ и КФ са се променили с течение на времето. Според новото изчисление броят на избегнатите благодарение на проекта произшествия се е увеличил с 10 %, а икономическата полза от всяко избегнато произшествие се е увеличила 1,5 пъти.

**97** Поради липса на хармонизирани разчетни оценки в проектните заявления е било много трудно за оценителите и комисиите за подбор да сравнят на ниво ЕС предложените за финансиране проектни решения, ръководейки се от тяхната разходна ефективност за спасяването на човешки животи. Освен това целите на ЕС в областта на пътната безопасност са определени по-скоро като брой на предотвратените смъртни случаи и тежки наранявания, отколкото в парично изражение (вж. [приложение II](#)).

**98** По отношение на съфинансираните по линия на МСЕ проекти CINEA не е проследила проектните резултати след изпълнението на проекта и приключването на съответното споразумение за безвъзмездни средства, тъй като няма изискване за това. За одитираните проекти, подкрепени от фондовете на политиката на сближаване, ЕСП откри само един случай на показател на ниво проект, който следи за крайните ефекти в областта на пътната безопасност (т.е. намаляване на броя на смъртните случаи). За разлика от това, в [каре 5](#) са представени примери за други видове показатели, определени за проверените от ЕСП проекти, които не са насочени към резултати в областта на пътната безопасност.

## Каре 5

### Примери за показатели, използвани на ниво проект, които не са насочени към резултати в областта на пътната безопасност

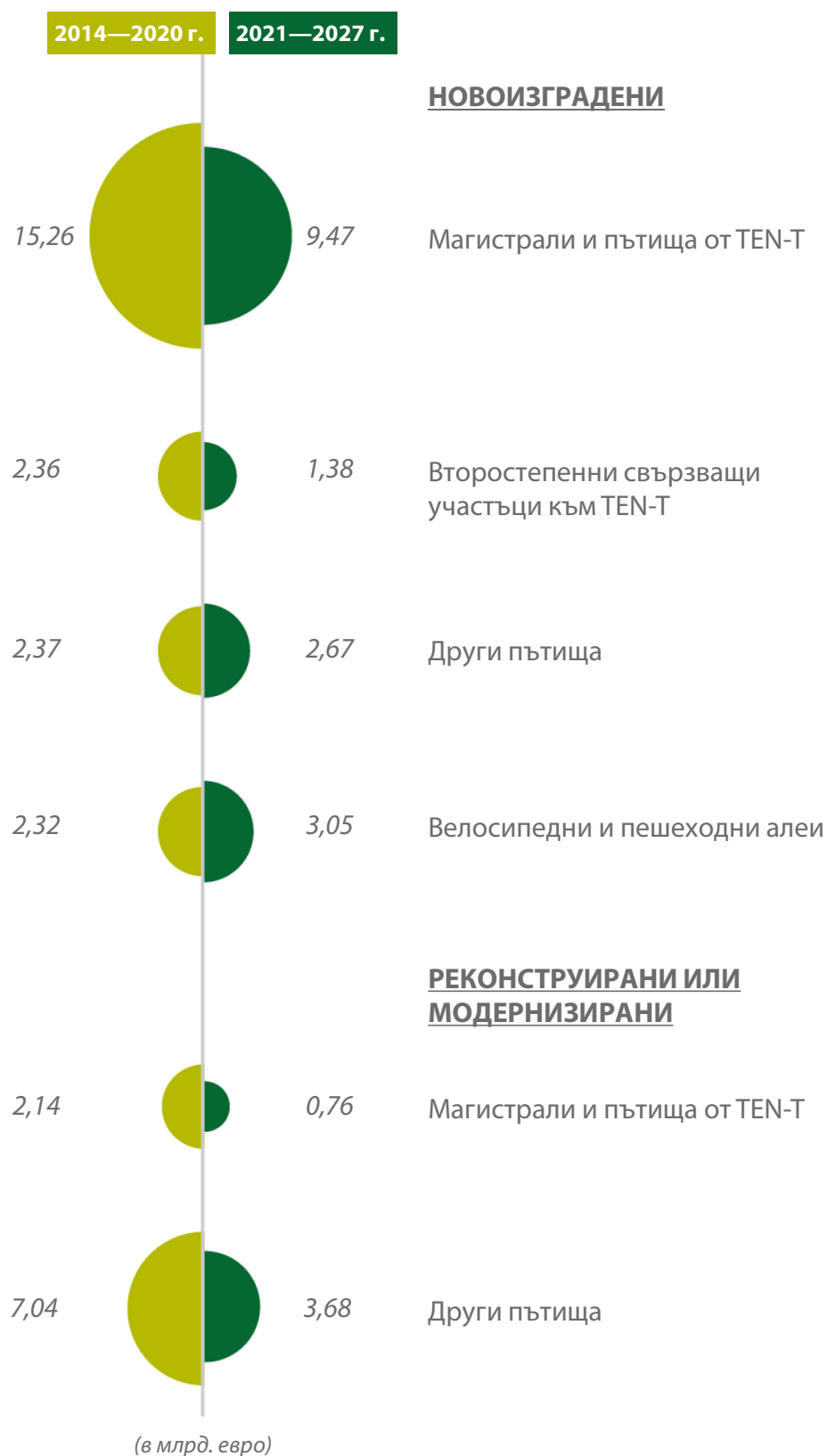
- Целта на проект в Литва е да се модернизира съществуващ пътен участък и да се поставят ясни цели за пътна безопасност. В заявлението обаче не е остойностено потенциалното въздействие на проекта върху пътната безопасност. Единственият показател за наблюдение е завършеното изпълнение на предвидените мерки за безопасност (напр. километри предпазни огради). Освен това от организатора на проекта се изисква да докладва за намаляването на средното време за пътуване, прекарано на пътя, което не е показател за пътната безопасност.
- Трите проекта за изграждане на велосипедни алеи са със значително различаващи се проекти (напр. наличието на преграда между велосипедната алея и пътя), което може да повлияе на резултатите им по отношение на пътната безопасност. От гледна точка на мониторинга обаче всички те са оценени по отношение на броя на километрите изградена инфраструктура, но по този начин не са отчетени различните потенциални въздействия, които те биха могли да окажат върху намаляването на броя на смъртните случаи и тежките наранявания.

**През периода 2021—2027 г. за пътна безопасност може да е налично по-малко финансиране по линия на политиката на сближаване, но въвеждането на нови условия е първа стъпка в посока към по-добро насочване**

**99** За периода 2021—2027 г. средствата по линия на политиката на сближаване, предназначени за пътна инфраструктура (включително велосипедни алеи), са с около 33 % по-малко, отколкото за предходния период (вж. *фигура 14*). Това намаление на наличните средства може да доведе поне до пропорционално намаляване на финансирането за бъдещи проекти, насочени конкретно към подобряване на пътната безопасност, освен ако не бъдат установени строги правила за определяне на приоритети в тяхна полза.



Фигура 14 — Съфинансиране от ЕС чрез фондовете на политиката на сближаване, предназначено за пътна инфраструктура — сравнение на периодите 2014—2020 г. и 2021—2027 г.



Източник: ЕСП въз основа на данни за сближаването.

**100** ЕСА също така установи, че през периода 2021—2027 г. е добавено ново изискване под формата на отключващо условие като предпоставка за получаване на средства по политиката на сближаване. От държавите членки се изисква в плановете си за мултимодален транспорт да включат оценка на рисковете за пътната безопасност в съответствие със съществуващите си стратегии за пътна безопасност. Те трябва също да включат и картографиране на засегнатите пътища и участъци и определяне на приоритета на съответните инвестиции<sup>29</sup>.

**101** Въпреки това Комисията разчита на самооценки на държавите членки относно степента, в която те спазват изискването. ЕСП установи, че тези самооценки не са еднородни и не винаги предоставят конкретни заключения по отношение на всички изисквани критерии. Въпреки това Комисията е използвала тези самооценки, за да предостави коментари по споразуменията за партньорство, и е изисквала от държавите членки да насочат по-добре своите мерки за пътна безопасност. Например Комисията е поискала от Испания да ограничи действията за пътна безопасност до участъците, посочени в оценката на пътната безопасност, което е било предварително условие за финансиране. По подобен начин транспортната програма на Румъния включва конкретни показатели за крайни продукти и резултати във връзка с пътната безопасност, както е предложено от Комисията.

**102** Това изискване към държавите членки е първа стъпка към постигането на такова разпределение на съфинансирането от ЕС за пътна безопасност, при което то да се насочва там, където може да бъде най-ефективно, при условие че изискването е отразено по подходящ начин и при подбора на проекти.

---

<sup>29</sup> Отключващо условие 3.1, приложение IV от [Регламент \(ЕС\) 2021/1060](#).

## Заклучения и препоръки

**103** Безопасността на движението по пътищата е споделена компетентност между ЕС и неговите държави членки. Въпреки това националните органи носят пълна отговорност за изпълнението на някои действия, които имат пряко отражение върху намаляването на броя на смъртните случаи и тежките наранявания. Ролята на Комисията е да координира дейностите на ниво ЕС, особено когато те имат трансгранично въздействие.

**104** Като цяло ЕСП заключава, че Комисията е създала всеобхватна рамка за осигуряване на пътна безопасност (подхода на ЕС „Безопасна система“) с амбициозни цели за 2030 г. и 2050 г. Считаме, че ако се запази досегашното темпо на напредък и не бъдат предприети допълнителни усилия от страна на ЕС и държавите членки, тези стратегически цели за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи и тежките наранявания от 2020 г. до 2030 г. и за свеждането им почти до нула до 2050 г. вероятно няма да бъдат постигнати.

**105** Нещо повече, според одиторите Комисията все още трудно извършва мониторинг на напредъка на държавите членки. Освен това действията на ЕС не обхващат всички рискови области и не са достатъчно интегрирани. И накрая, постигането на целите на ЕС в областта на пътната безопасност не е било ключов критерий при подбора и мониторинга на проекти, съфинансирани от ЕС, които съдържат цели в областта на пътната безопасност през разходния период 2014—2020 г. Това остава риск и за периода 2021—2027 г.

**106** По отношение на стълба за управление, Комисията все още не е извършила оценка на това до каква степен планираните от държавите членки усилия помагат за постигане на целите на ЕС в областта на пътната безопасност. Според ЕСП, въпреки че почти всички държави членки си поставят цели за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи и тежките наранявания, нивото на сложност на националните стратегии в четирите посетени от ЕСП държави членки се различава от гледна точка на планираните дейности, потребностите от финансиране и други цели, различни от тези, свързани със смъртните случаи и тежките наранявания (вж. точки [28—31](#)).

**107** Комисията все още не е успяла да постигне достатъчна сравнимост на данните, която да позволява да се определят агрегирани на ниво ЕС цели за показателите за изпълнение, използвани за проследяване на напредъка в изпълнението на мерките за пътна безопасност на държавите членки. ЕСП също така откри проблеми, свързани със съпоставимостта на начините на събиране и докладване на данни пред Комисията относно тежките наранявания. И двата аспекта, особено последният, създават значителни предизвикателства за мониторинга от страна на Комисията на приноса на държавите членки за постигане на целите за пътна безопасност (вж. точки [32—37](#)).

### **Препоръка 1 — Да се подобри отчитането на тежките наранявания и да се определят цели за изпълнение**

---

Комисията следва да си сътрудничи с държавите членки:

- а) за да следи, че те извършват събиране и отчитане на данни относно тежките наранявания въз основа на общо определение според скалата за оценка на пътнотранспортни наранявания MAIS3+;
- б) с цел последователно прилагане на стандартната методология, както и определяне на стойности за междинните и крайните цели за ключовите показатели за изпълнение на национално ниво — и когато е целесъобразно, на ниво ЕС — с оглед на проследяването на напредъка към целите за 2030 г. и 2050 г.

**Целеви срок за изпълнение — до 2026 г.**

**108** По отношение на другите разгледани стълбове на подхода „Безопасна система“ ЕСП установи следните недостатъци:

- *стълбът, свързан с движението по пътищата*, не обхваща всички основни рискови области, като например скоростта. Равнището на правоприлагане спрямо нарушителите на правилата за движение по пътищата също е различно в отделните държави членки, а ролята на Комисията в надзора на националните подходи за прилагане на законодателството е ограничена. Тези фактори подкопават приноса на този стълб за постигане на целите на ЕС в областта на пътната безопасност (вж. точки [44—56](#));

- *стълбът, свързан с превозните средства*, обхваща аспекти на пътната безопасност, използвайки стандартизирана рамка на ниво ЕС, приложима за новите превозни средства. Въздействието му обаче е ограничено от факта, че автомобилните паркове на държавите членки застаряват. Посетените от ЕСП държави членки не са въвели финансови стимули, чрез които хората биха могли да подновяват автомобилите си въз основа на показателите за пътна безопасност, въпреки че схемите за подмяна на автомобили поради други цели — като например по-добри екологични показатели — могат косвено да допринесат за пътната безопасност (вж. точки [57—64](#));
- *стълбът, свързан с инфраструктурата*, предполага различия в подходите на държавите членки за подобряване на безопасността на техните национални пътни инфраструктурни мрежи — например за идентифициране на опасни участъци и анализ на причините за произшествия — по отношение на степента на сложност и използваните критерии. Законодателството на ЕС в тази област въвежда общи принципи и процедури, но в неговия обхват не попада видът инфраструктура, свързана с повечето смъртни случаи и следователно с ключово значение за постигане на целите на ЕС, като например градски райони, непървокласни пътища извън градските райони и велосипедни алеи, където стандартите за безопасност се различават значително (вж. точки [65—75](#)).

**109** И накрая, ЕСП установи, че новите предизвикателства пред пътната безопасност (произтичащи от новите форми на мобилност в градските райони и автономните превозни средства) ще изискват по-нататъшно интегриране и координиране на действията на Комисията в рамките на стълбовете, свързани с движението по пътищата, превозните средства и инфраструктурата. По искане на Европейския парламент Комисията обмисля идеята да се създаде агенция на ЕС, която да отговаря и за пътната безопасност, наред с други функции, с оглед да се насърчават нови инициативи и да се подобри координацията (вж. точки [76—82](#)).

## Препоръка 2 — Да се засили фокусът върху причините за произшествията и да се въведат допълнителни насоки, обхващащи всички рискови области

---

Комисията следва:

- а) да насърчава подробни разследвания от държавите членки относно причините за произшествия, особено в горещите точки, както и хармонизираното им докладване;
- б) да предостави на държавите членки допълнителни насоки за по-ефективно справяне с основните рискови фактори (в т. ч. скоростта и проектирането на инфраструктурата за пътищата с най-голям брой смъртни случаи), като се обърне специално внимание на уязвимите участници в пътното движение.

**Целеви срок за изпълнение — до 2026 г.**

**110** В допълнение към действията на политическо и законодателно равнище, подходът на ЕС „Безопасна система“ включва стълб за „засилена финансова подкрепа“. ЕСП установи, че преди стартирането му, през периода 2014—2020 г., пътната безопасност не е била ключов критерий при избора на проекти за пътна инфраструктура, включващи цели, свързани с пътната безопасност, тъй като се е конкурирала с други приоритети (като повишена достъпност и по-екологичен транспорт). При повечето от проверените от ЕСП проекти критериите за подбор не са били насочени към участъците от мрежата с най-голям брой произшествия или смъртни случаи. Освен това Комисията или управляващите органи не са определили критерии за проектиране във връзка с пътната безопасност. Следователно, предвид значителните различия в пътните стандарти, изискването за постигане на определено равнище на безопасност за селските пътища и градските райони не е било включено при подбора на проекти (вж. точки [85—91](#)).

**111** За проектите от извадката на ЕСП, обхващащи периода 2014—2020 г., одиторите установиха, че за тях не е имало задължение да оценяват потенциалния си принос по отношение на пътната безопасност. Въпреки че някои от тях са го направили, изчисленията са повлияни от значителни различия в допусканията и от факта, че в отделните държави членки се определят различни стойности за човешкия живот (с фактор до четири пъти). Освен това липсата на хармонизирани оценки в заявленията за проекти означава, че проектите не могат да бъдат сравнявани по отношение на тяхната разходна ефективност за спасяването на човешки животи (вж. точки [92—97](#)).

**112** И накрая, ЕСП установи, че само в един проект на етапа на проектиране са определени показатели за наблюдение на резултатите от проекта по отношение на пътната безопасност. Също така беше установено, че CINEA не е проследила резултатите след приключването на проектите. Поради това не е налице последователна оценка относно степента, в която съфинансираните проекти ефективно са допринесли за постигане на националните цели и целите на ЕС за пътна безопасност (вж. точка [98](#)).

**113** За текущия период 2021—2027 г. за пътна инфраструктура като цяло са предвидени по-малко средства от ЕС по линия на фондовете на политиката на сближаване. Следователно финансирането на бъдещи проекти, насочени към подобряване на пътната безопасност, може да бъде намалено, освен ако не бъдат установени строги правила за определяне на приоритети в тяхна полза. Новото отключващо условие, въведено за този период, включва изисквания за пътна безопасност. Това е първа стъпка към подобряване на начина, по който съфинансирането от ЕС се насочва там, където може да бъде най-ефективно за пътната безопасност (вж. точки [99](#)—[102](#)).

### **Препоръка 3 — Да се предвиди по-ясно приоритизиране и последваща оценка на съфинансираните от ЕС проекти, включващи цели относно пътната безопасност**

---

Комисията следва:

- а) при подбора на проекти по Механизма за свързване на Европа (пряко управление) да дава приоритет на тези от тях, съдържащи цели в областта на пътната безопасност, които изрично са остойностили очакваните резултати по отношение на избягването на смъртни случаи и тежки наранявания;
- б) да съветва комитетите за наблюдение на програмите да определят подходящи критерии за подбор, включващи цели за пътна безопасност за пътните проекти при споделено управление, например въз основа на резултатите от оценката на безопасността на цялата пътна мрежа;
- в) за програми и проекти с цели в областта на пътната безопасност при споделено управление да подкрепя концепциите по буква а) пред управляващите органи (по-специално при разработването на програмите) и комитетите за наблюдение на програмите;
- г) да разработи показатели за крайните ефекти, с които да се оценява изпълнението на проектите по отношение на пътната безопасност за целите на последващите оценки.

**Целеви срок за изпълнение — до 2025 г.**

Настоящият доклад беше приет от Одитен състав II с ръководител Annelie Turtelboom — член на Европейската сметна палата, в Люксембург на заседанието му от 7 февруари 2024 г.

*За Европейската сметна палата*

Tony Murphy  
*Председател*



## Приложения

### Приложение I — Примери за действия по всеки стълб на подхода на ООН за безопасна система

| Стълб на подхода на ООН<br>„Безопасна система“       | Примери за действия   |
|--|---|
| Мултимодален транспорт и планиране на земеползването | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Прилагане на политики, които насърчават компактен градски дизайн</li> <li>— Не се насърчава използването на лични превозни средства в градските райони с висока гъстота на населението</li> </ul>  |
| Безопасна пътна инфраструктура                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Картографиране на риска от пътнотранспортни произшествия и проактивни оценки на безопасността</li> <li>— Определяне на технически стандарт и целева оценка със звезди за всички пътни проекти, свързани с всеки участник в движението</li> </ul>   |
| Безопасност на превозните средства                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Изискване за висококачествени хармонизирани стандарти за безопасност за нови и употребявани моторни превозни средства, системи за обезопасяване на деца и каски</li> <li>— Да се гарантира, че тези стандарти се спазват през целия жизнен цикъл на превозното средство</li> </ul>           |
| Безопасно движение по пътищата                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Приемане и прилагане на законодателство за пътна безопасност (включително определяне на максимални скорости на движение и ограничаване на използването на преносими електронни устройства зад волана)</li> <li>— Въвеждане на изисквания за лицензиране на професионалните водачи</li> </ul> |

| Стълб на подхода на ООН<br>„Безопасна система“   | Примери за действия  |
|--|--|
| Реакция след<br>пътнотранспортно<br>произшествие | <ul style="list-style-type: none"><li>— Осигуряване на система за активиране на реакция след произшествие (напр. уникален номер за спешни случаи)</li><li>— Изграждане на капацитет за реакция сред немедицинските специалисти</li></ul> |

Източник: ЕСП въз основа на *Глобалния план* на ООН, 2021 г.

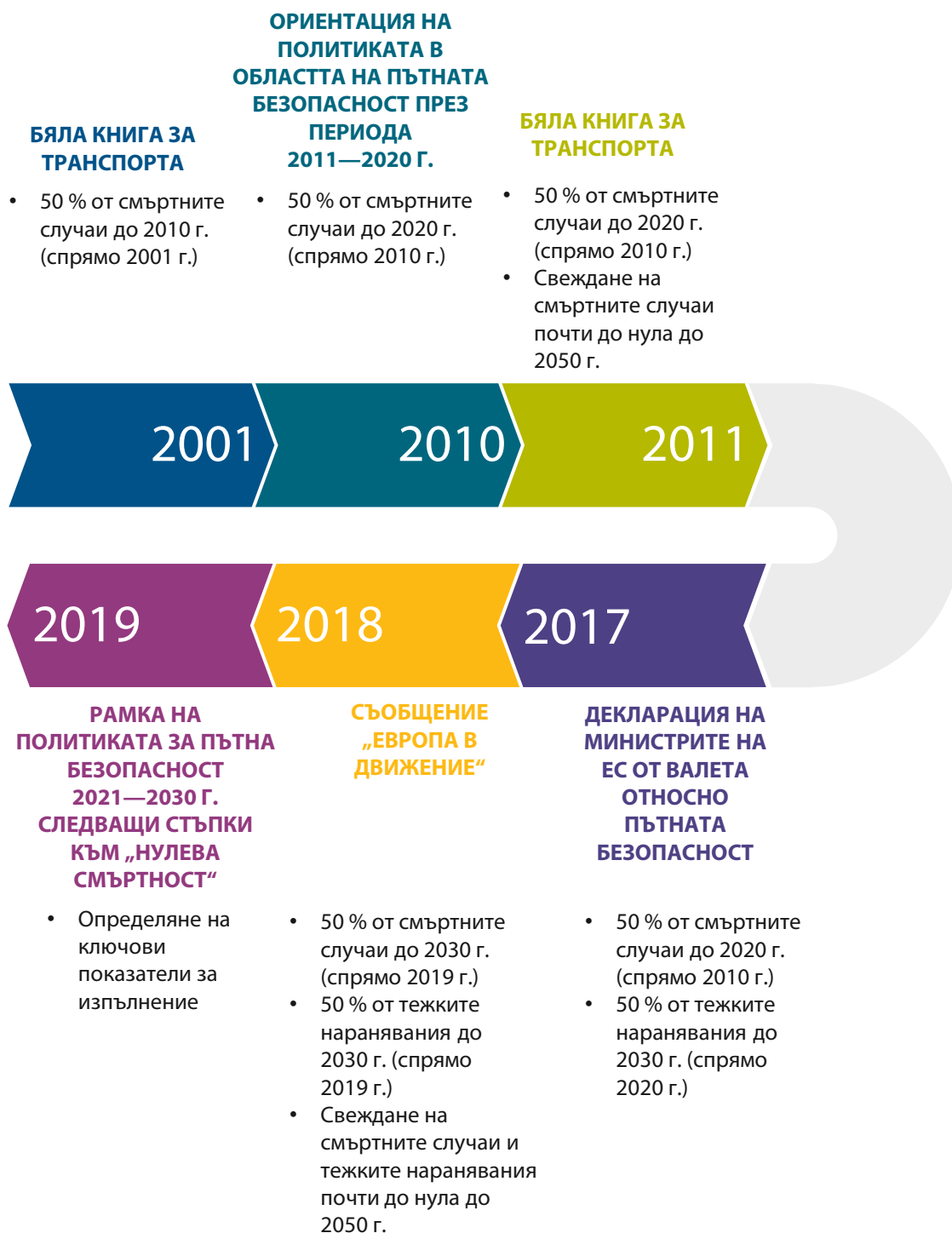
## Приложение II — Развитие на целите на Комисията в областта на пътната безопасност от 2001 г. насам

За пръв път Комисията определя общоевропейска цел за пътна безопасност в [Бялата книга](#) от 2001 г., която по онова време предвижда намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата в периода 2000 г.—2010 г. През 2003 г. [Европейският парламент](#) и [Съветът](#) също одобряват тази цел. Със своята [Бяла книга от 2011 г.](#) Комисията поставя нова цел — до 2050 г. смъртните случаи по пътищата да бъдат сведени почти до нула, с междинна цел до 2020 г. броят на смъртните случаи да бъде намален наполовина (в сравнение с 2010 г.).

Въпреки че още в подготвителните документи на [Бялата книга](#) съдържа предупреждение, че междинната цел не може да бъде постигната дори при най-оптимистичния сценарий, държавите членки подкрепят тези цели в [Декларацията от Валета](#) от 2017 г. В тази декларация те също така предлагат нова цел за намаляване наполовина на броя на тежките наранявания в ЕС до 2030 г.

Със съобщението „Европа в движение“ от 2018 г. ЕС определя настоящите цели за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия до 2030 г. и свеждането им почти до нула до 2050 г. И накрая, в документа на Комисията „[Рамка за политиката на ЕС в областта на пътната безопасност за периода 2021—2030 г.](#) — следващи стъпки към „Нулева смъртност“ се въвежда набор от ключови показатели за изпълнение, за да се проследи напредъкът на държавите членки към постигането на целите.

## Цели на ЕС в областта на пътната безопасност от 2001 г. насам



Източник: ЕСП.

### Приложение III — Регулаторна рамка на ЕС за одитираните от ЕСП стълбове на подхода „Безопасна система“

| Стълб на подхода „Безопасна система“ | Правни актове                                   | Насоченост  |
|--------------------------------------|---|---|
| Безопасно движение по пътищата       | Директива (ЕС) 2015/413.                        | Трансграничен обмен на информация за пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата                   |
|                                      | Директива за изпълнение 2014/37/ЕС на Комисията | Задължително използване на обезопасителни колани и на системи за обезопасяване на деца в превозните средства            |
|                                      | Директива (ЕС) 2022/2561.                       | Начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници |
|                                      | Директива 2014/85/ЕС                            | Свидетелства за управление на превозни средства   |
|                                      | Препоръка на Комисията от 17 януари 2001 г.     | Максимално допустимо съдържание на алкохол в кръвта за водачи на моторни превозни средства                              |
|                                      | Препоръка 2004/345/ЕС на Комисията              | Правоприлагане в областта на пътната безопасност  |
| Безопасни превозни средства          | Регламент (ЕС) 2019/2144                        | Изисквания за безопасност при одобряване на нови модели превозни средства   |
|                                      | Директива 2014/45/ЕС                            | Периодични прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства                               |
|                                      | Директива 2007/38/ЕО                            | Последващо оборудване с огледала на тежкотоварни превозни средства  |

| Стълб на подхода „Безопасна система“                       | Правни актове                   | Насоченост  |
|--|---------------------------------|---|
|  | Директива 92/6/ЕИО на Съвета.   | Устройства за ограничаване на скоростта за някои категории превозни средства              |
|  | Директива 91/671/ЕИО на Съвета. | Предпазни колани и други системи за обезопасяване за уязвими участници в пътното движение |
| Безопасни пътища и крайпътни пространства (инфраструктура) | Директива (ЕС) 2019/1936.       | Процедури за управление на безопасността на пътната инфраструктура                        |

Източник: ЕСП.

## Приложение IV — Списък на съфинансираните от ЕС проекти, избрани за целите на одита

### A — Списък на съфинансираните по линия на МСЕ проекти, посетени и проверени по време на одита

| Държава членка | ID | Описание на проекта  | Вид подкрепа в областта на пътната безопасност | Начална дата  | Дата на завършване (планирана спрямо действителна) | Общо допустими разходи (евро) (планирани спрямо последната оценка) | Процент на съфинансиране от ЕС | Поети задължения за съфинансиране от ЕС (в евро) (планирани спрямо последната оценка) |
|----------------|----|--|--|---------------|--|--|--------------------------------|---|
| Литва          | 1  | Модернизация на околновръстното шосе на Паневежис като част от път E67 | Модернизиран път                               | 21.12.2015 г. | 31.12.2018 г.<br>30.6.2021 г.                      | 60 510 312<br>38 817 338   | 60,38 %                        | 36 536 126<br>23 437 909  |
|                | 2  | Зона за паркиране с 38 паркоместа                                      | Безопасни и сигурни зони за паркиране          | 1.3.2020 г.   | 28.2.2022 г.<br>31.5.2022 г.                       | 1 247 652<br>1 247 652   | 83 %                           | 1 039 294<br>1 039 294  |
| Румъния        | 3  | Зона за паркиране със 70 паркоместа                                    | Безопасни и сигурни зони за паркиране          | 2.3.2020 г.   | 31.3.2023 г.<br>30.9.2023 г.                       | 4 175 990<br>4 175 990   | 82,3 %                         | 3 436 840<br>3 436 840  |

| Държава членка | ID             | Описание на проекта         | Вид подкрепа в областта на пътната безопасност | Начална дата  | Дата на завършване (планирана спрямо действителна) | Общо допустими разходи (евро) (планирани спрямо последната оценка) | Процент на съфинансиране от ЕС | Поети задължения за съфинансиране от ЕС (в евро) (планирани спрямо последната оценка) |
|----------------|----------------|-----------------------------|--|---------------|--|--|--------------------------------|---|
| Словакия       | 4 <sup>1</sup> | Изграждане на магистрала D3 | Нова магистрала                                | 15.11.2016 г. | 31.12.2020 г.<br>31.12.2021 г.                     | 114 106 329<br>114 106 329   | 65,13 %                        | 74 317 452<br>74 317 452  |

<sup>1</sup> Същият проект е включен и в списъка на проектите, финансирани по линия на КФ, под номер ID 12.



## Б — Списък на съфинансираните от ЕФРР / КФ проекти, посетени и проверени по време на одита

| Държава членка | ID | Описание на проекта   | Вид подкрепа в областта на пътната безопасност    | Начална дата | Дата на завършване (планирана спрямо действителна) | Общо допустими разходи (евро) (планирани спрямо последната оценка) | Процент на съфинансиране от ЕС | Поети задължения за съфинансиране от ЕС (в евро) (планирани спрямо последната оценка) |
|----------------|----|---|---|--------------|--|--|--------------------------------|---|
| Испания        | 5  | Изграждане на отделена велосипедна алея в градската зона на Мадрид                                | Велосипедна алея                                  | 4.5.2021 г.  | 2.11.2021 г.<br>3.5.2022 г.                        | 6 578 854<br>6 578 854   | 50 %                           | 3 289 427<br>3 289 427  |
|                | 6  | Действия във връзка с пътната безопасност по път А-2003 и изграждане на отделена велосипедна алея | Модернизиран път и изграждане на велосипедна алея | 9.1.2018 г.  | 28.12.2018 г.<br>28.12.2018 г.                     | 3 136 159<br>2 375 982   | 80 %                           | 2 508 928<br>1 900 785  |
|                | 7  | Подобряване на съществуващия участък от път А-492   | Модернизиран път                                  | 12.7.2018 г. | 31.12.2023 г.<br>преустановен                      | 10 221 468<br>преустановен   | 80 %                           | 8 177 175<br>преустановен   |

| Държава членка | ID | Описание на проекта   | Вид подкрепа в областта на пътната безопасност | Начална дата | Дата на завършване (планирана спрямо действителна) | Общо допустими разходи (евро) (планирани спрямо последната оценка) | Процент на съфинансиране от ЕС | Поети задължения за съфинансиране от ЕС (в евро) (планирани спрямо последната оценка) |
|----------------|----|---|--|--------------|--|--|--------------------------------|---|
|                | 8  | Подобряване на съществуващия участък от път А-483   | Модернизиран път                               | 1.3.2021 г.  | 31.12.2023 г.<br>преустановен                      | 7 551 651<br>преустановен  | 80 %                           | 6 041 321<br>преустановен   |
| Литва          | 9  | Реконструкция на път Е85 от TEN-T между Вилнюс и Каунас и въвеждане на мерки за пътна безопасност | Модернизиран път                               | 8.8.2019 г.  | 31.1.2022 г.                                       | 42 710 939   | 43 %                           | 18 353 691  |
|                |    |   |  |              | 31.7.2022 г.                                       | 42 710 939   | 70 %                           | 29 935 624  |
| Румъния        | 10 | Модернизиране на регионалния път Transylvania North (DJ 172A, DJ 161G и DJ 161)                   | Модернизиран път                               | 4.12.2015 г. | 31.7.2020 г.<br>в процес на изпълнение             | 27 955 042<br>27 955 042   | 85 %                           | 23 761 786<br>23 761 786  |

| Държава членка | ID              | Описание на проекта   | Вид подкрепа в областта на пътната безопасност                    | Начална дата | Дата на завършване (планирана спрямо действителна) | Общо допустими разходи (евро) (планирани спрямо последната оценка) | Процент на съфинансиране от ЕС | Поети задължения за съфинансиране от ЕС (в евро) (планирани спрямо последната оценка) |
|----------------|-----------------|---|---|--------------|--|--|--------------------------------|---|
|                | 11              | Разработване на смесена мобилна система за наблюдение на пътното движение за нарушения на правилата за движение | Система за наблюдение на пътното движение                         | 1.7.2021 г.  | 31.12.2023 г.<br>в процес на изпълнение            | 19 300 740<br>19 300 740   | 85 %                           | 16 405 629<br>16 405 629  |
| Словакия       | 12 <sup>1</sup> | Изграждане на магистрала D3   | Нова магистрала   | 12/2016      | 5/2021<br>6/2022                                   | 110 007 346<br>73 265 886  | 65,13 %<br>85 %                | 71 644 484<br>62 276 003  |
|                | 13              | Интелигентен план на град Сеница  | Интелигентни решения за града (включително управление на трафика) | 4/2022       | 9/2023<br>в процес на изпълнение                   | 999 882<br>999 882   | 85 %                           | 849 900<br>849 900  |

| Държава членка | ID | Описание на проекта                | Вид подкрепа в областта на пътната безопасност | Начална дата | Дата на завършване (планирана спрямо действителна) | Общо допустими разходи (евро) (планирани спрямо последната оценка) | Процент на съфинансиране от ЕС | Поети задължения за съфинансиране от ЕС (в евро) (планирани спрямо последната оценка) |
|----------------|----|------------------------------------|--|--------------|--|--|--------------------------------|---|
|                | 14 | Велосипедни маршрути в град Сеница | Велосипедна алея                               | 5/2019       | 9/2020<br>6/2022                                   | 1 480 601<br>1 419 076   | 85 %                           | 1 258 511<br>1 206 215  |

<sup>1</sup> Същият проект е включен и в списъка на проектите, финансирани по линия на МСЕ, под номер ID 4.

## Приложение V – Национални цели за пътна безопасност

| Държава членка | Цел за намаляване на смъртните случаи                       | Цел за намаляване на тежките наранявания                    |
|----------------|---|---|
| Белгия         | - 50 % <sup>1</sup> , с най-много 320                       | - 50 % <sup>1</sup> , с най-много 1800                      |
| България       | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                |
| Чехия          | - 50 % в сравнение със средния брой за периода 2017—2019 г. | - 50 % в сравнение със средния брой за периода 2017—2019 г. |
| Дания          | Най-много 90  | Най-много 900   |
| Германия       | - 40 % в сравнение с 2021 г.                                | Липсва цел  |
| Естония        | - 52 % в сравнение с 2016 г.                                | - 31 % в сравнение с 2016 г.                                |
| Ирландия       | - 50 % в сравнение със средния брой за период 2017—2019 г.  | - 50 % в сравнение със средния брой за периода 2017—2019 г. |
| Гърция         | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                |
| Испания        | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                |
| Франция        | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                |
| Хърватия       | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                |
| Италия         | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                |
| Кипър          | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                |
| Латвия         | - 50 % в сравнение с 2020 г.                                | - 50 % в сравнение с 2020 г.                                |
| Литва          | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2020 г.                                |

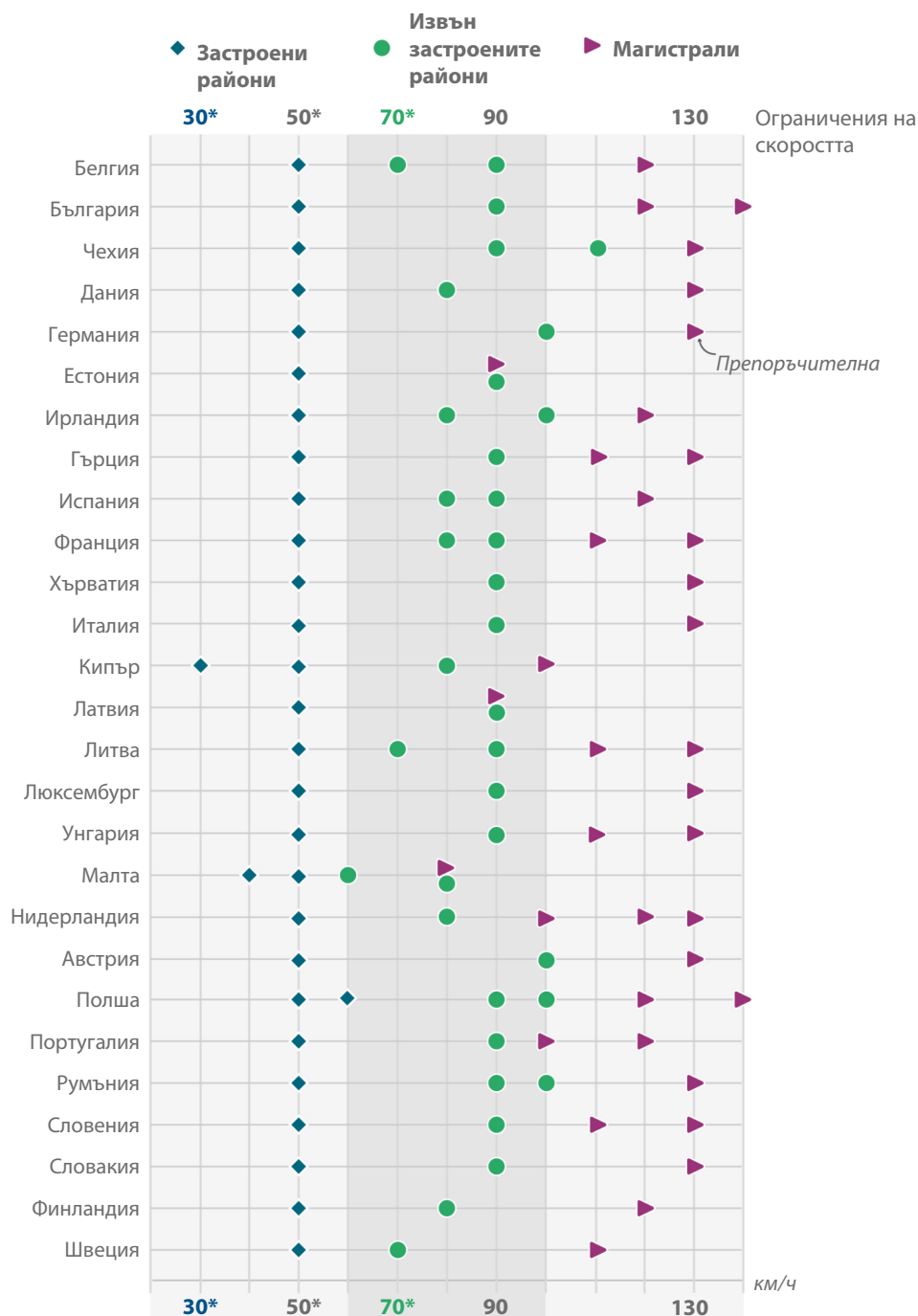
| Държава членка | Цел за намаляване на смъртните случаи                       | Цел за намаляване на тежките наранявания                    |
|----------------|---|---|
| Люксембург     | Липсва цел  | Липсва цел  |
| Унгария        | - 50 % в сравнение с 2020 г.                                | - 50 % в сравнение с 2020 г.                                |
| Малта          | Липсва цел  | Липсва цел  |
| Нидерландия    | Липсва цел  | Липсва цел  |
| Австрия        | - 50 % в сравнение със средния брой за периода 2017—2019 г. | - 50 % в сравнение със средния брой за периода 2017—2019 г. |
| Полша          | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                |
| Португалия     | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                |
| Румъния        | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                | - 50 % в сравнение с 2019 г.                                |
| Словения       | Целите са в процес на разработване                          | Целите са в процес на разработване                          |
| Словакия       | - 50 % в сравнение с 2020 г.                                | - 50 % в сравнение с 2020 г.                                |
| Финландия      | - 50 % в сравнение с 2020 г.                                | - 50 % в сравнение с 2020 г.                                |
| Швеция         | - 50 % в сравнение със средния брой за периода 2017—2019 г. | - 50 % в сравнение със средния брой за периода 2017—2019 г. |

<sup>1</sup> В [проучването на ЕСБТ](#) не е посочена базовата линия, спрямо която да се изчисли намалението.

*Забележка:* Годините, в които тези цели трябва да бъдат постигнати, са различни в отделните държави членки.

*Източник:* ЕСП въз основа на [проучване на ЕСБТ](#) и одитната дейност.

## Приложение VI — Сравнение на националните ограничения на скоростта със скоростите, препоръчани в международно проучване



**Забележка:** \* Препоръчителна скорост за всеки тип зона. В проучването се препоръчва: 30–40 км/ч в застроени райони, където са налице както уязвими участници в пътното движение, така и движение на моторни превозни средства; 50 км/ч в райони с кръстовища и висок риск от странични сблъсъци; 70–80 км/ч по селски пътища без средна разделителна преграда, където съществува риск от челни сблъсъци.

**Източник:** ЕЕСП въз основа на *Statistical pocketbook*, (Статистически наръчник), 2022 г., на Комисията и *Speed and crash risk*, 2018 г. на International Traffic Safety Data and Analysis Group (МТФ – ОИСР)

## Приложение VII — Правен статут на електрическите скутери в 15 държави членки на ЕС

|   | Белгия                              | Чехия                               | Дания                               | Германия                            | Гърция                   | Испания                             | Франция                             | Италия                              | Унгария                             | Нидерландия              | Австрия                             | Полша                               | Португалия                          | Финландия                           | Швеция                              |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Категоризирани като <b>специална категория</b>                | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| Задължителна правна застраховка <b>гражданска отговорност</b> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| Задължително използване на каска                              | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| Използване на <b>публични места</b>                           | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Разрешени на <b>тротоара</b>                                  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Разрешени на <b>велосипедната алея</b>                        | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Ограничаване на <b>мощността</b>                              | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Задължителна минимална <b>възраст</b>                         | 16                                  | <input type="checkbox"/>            | 15                                  | 14                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | 12                                  | 18                                  | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> | 12                                  | <input type="checkbox"/>            | 16                                  | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| Максимална <b>скорост</b> (км/ч)                              | 25                                  | 25                                  | 20                                  | 20                                  | <input type="checkbox"/> | 25                                  | 25                                  | 20                                  | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> | 25                                  | 25                                  | <input type="checkbox"/>            | 20                                  | 25                                  |

Да     Не     Не е ясно

**Забележка:** Включените във фигурата държави членки са членовете на Форума на европейските изследователски институти по пътна безопасност (FERSI), които са участвали в проучване за електрическите скутери през 2020 г.

**Източник:** ЕСП въз основа на [проучване на FERSI](#).



## Съкращения:

**CINEA:** Европейска изпълнителна агенция за климата, инфраструктурата и околната среда

**GSR:** Регламент относно общата безопасност на моторните превозни средства

**MAIS3+:** Максимално опростена скала на нараняванията (три или повече точки)

**ГД „Мобилност и транспорт“ (MOVE):** Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ на Европейската комисия

**ЕФРР:** Европейски фонд за регионално развитие

**КПИ:** Ключов показател за изпълнение

**КФ:** Кохезионен фонд

**МСЕ:** Механизъм за свързване на Европа

**ПУГМ:** План за устойчива градска мобилност

**ТЕН-Т:** Трансевропейска транспортна мрежа

**УБПИ:** Управление на безопасността на пътната инфраструктура

## Речник на термините

**Активна мобилност** Вид транспорт, който включва само физическа активност, като ходене пеша и колоездене.

**Анализ на разходите и ползите:** Сравнение на прогнозните разходи на предложен курс на действие с ползите, които се очаква да донесе той.

**Европейски семестър:** Годишен цикъл, който предоставя рамка за координация на икономическите политики на държавите — членки на ЕС, и за мониторинг на напредъка.

**Европейски фонд за регионално развитие:** Фонд на ЕС, който укрепва икономическото и социалното сближаване в ЕС чрез финансиране на инвестиции за намаляване на различията между регионите.

**Изпълнителна агенция:** Организация, която е създадена и управлявана от Комисията за ограничен период от време, с цел изпълнение от нейно име и под нейна отговорност на конкретни задачи, свързани с програми или проекти на ЕС.

**Ключов показател за изпълнение:** Количествено измерима мярка за постигнатите резултати спрямо ключови цели.

**Комитет за наблюдение:** Орган, който наблюдава изпълнението на оперативна програма и се състои от представители на органите на държавите членки и на Комисията като наблюдател.

**Кохезионен фонд:** Фонд на ЕС за намаляване на икономическите и социалните различия в ЕС чрез финансиране на инвестиции в държави членки, в които брутният национален доход на глава от населението е по-малък от 90 % от средния за ЕС.

**Механизъм за възстановяване и устойчивост:** Механизъм на ЕС за финансова подкрепа, разработен за смекчаване на икономическото и социалното въздействие на пандемията, предизвикана от COVID-19, и стимулиране на възстановяването, както и за посрещане на предизвикателствата, свързани с бъдещите екологични и цифрови промени.

**Механизъм за свързване на Европа:** Инструмент на ЕС за предоставяне на финансова подкрепа за създаването на устойчива взаимосвързана инфраструктура в секторите на енергетиката, транспорта и информационните и комуникационните технологии.

**Отключващо условие:** Предварително условие за държавите членки за получаването на плащания от европейските структурни и инвестиционни фондове, свързани с постигането и оценката на конкретни цели.

**Планиране на мултимодален транспорт:** Комбиниране на различни видове транспорт по взаимосвързан и допълващ се начин, за да се създаде интегрирана транспортна мрежа.

**Подход „Безопасна система“:** Подход към безопасността на движението по пътищата, насочен към по-голямо отчитане на човешките грешки и намаляване на риска от произшествия, водещи до тежки наранявания или смърт.

**Пряко управление:** Управление на фонд или програма на ЕС само от Комисията, за разлика от споделеното управление или непрякото управление.

**Споделено управление:** Метод за изпълнение на бюджета на ЕС, при който, за разлика от прякото управление, Комисията делегира на държавите членки задачи по изпълнението, като същевременно запазва цялостна отговорност.

**Споразумение за партньорство:** Споразумение между Комисията и държава членка или трета (и) държава (и) в контекста на разходна програма на ЕС, в което се определят например стратегически планове, инвестиционни приоритети, условия за търговия или отпускане на помощ за развитие.

**Трансевропейска транспортна мрежа:** Набор от проекти за развитие на пътната, железопътната, въздушната и водната инфраструктура в изпълнение на политиката за трансевропейска транспортна мрежа, включително високоскоростна железопътна мрежа, система за спътникова навигация и интелигентни системи за управление на транспорта.

**Управляващ орган:** Национален, регионален или местен орган (публичен или частен), на който държавата членка е възложила да управлява финансирана от ЕС програма.

**Уязвими участници в пътното движение:** Немоторизирани участници в движението като пешеходци, велосипедисти, мотоциклетисти и лица с увреждания или с намалена подвижност и ориентация.

## Отговори на Европейската комисия

<https://www.eca.europa.eu/bg/publications/sr-2024-04>

## Хронология

<https://www.eca.europa.eu/bg/publications/sr-2024-04>

## Одитен екип

Специалните доклади на Европейската сметна палата представят резултатите от нейните одити на политики и програми на ЕС или теми, свързани с управлението, в конкретни бюджетни области. ЕСП подбира и разработва одитните си задачи така, че те да окажат максимално въздействие, като отчита рисковете за изпълнението или съответствието, проверявания обем приходи или разходи, предстоящите промени, както и политическия и обществен интерес.

Настоящият одит на изпълнението беше извършен от Одитен състав II с ръководител Annetie Turtelboom — член на ЕСП. Този състав е специализиран в областите на разходи, свързани с инвестиции за сближаване, растеж и приобщаване. Одитът беше осъществен под ръководството на Eva Lindström — член на ЕСП, със съдействието на Kristina Maksinen — ръководител на кабинета, Johan Stalhammar — аташе в кабинета, и Elena Graziuso — сътрудник по политиките; Gediminas Mačys — главен ръководител; Guido Fara — ръководител на задача; Paloma Munoz Mula — заместник-ръководител на задача; и Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu, Vaidas Sulcas — одитори. Lidija Aubin, Laura McMillan и Iulia-Mihaela Vladoianu предоставиха езикова подкрепа.



*От ляво надясно:* Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vladoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas, Amelia Padurariu.

# АВТОРСКИ ПРАВА

© Европейски съюз, 2024 г.

Политиката на ЕСП относно повторната употреба е определена в [Решение № 6—2019 на Европейската сметна палата](#) относно политиката за свободно достъпни данни и повторната употреба на документи.

Освен ако не е посочено друго (напр. в отделни известия за авторските права), създаденото от ЕСП съдържание, притежавано от ЕС, е лицензирано по [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Това означава, че като правило повторната употреба е позволена, при условие че са посочени първоначалните източници и всички извършени промени. Лицето, което използва информацията на ЕСП повторно, следва да не изменя първоначалния смисъл или послание на документите. ЕСП не носи отговорност за последствия, възникнали в резултат на повторното използване.

Необходимо е да се получи допълнително разрешение в случаите, когато дадено съдържание изобразява разпознаваеми частни лица, например на снимки на персонала на ЕСП, или когато е включено съдържание на трети страни.

В случаите, когато е получено такова разрешение, то отменя и заменя горепосоченото общо разрешение и ясно посочва всички ограничения при използването.

За използването или възпроизвеждането на съдържание, което не е собственост на ЕС, може да е необходимо да се потърси разрешение директно от носителите на авторските права.

Фигури 1, 3, 5, 6, 9 (иконите в средата и долу) и 12 — икони: Фигурите са създадени с ресурси от [Flicon.com](#). © Freepik Company S.L. Всички права запазени.

Софтуер или документи, обхванати от правата на индустриална собственост, като патенти, търговски марки, регистрирани дизайни, лого и наименования, са изключени от политиката на ЕСП за повторно използване.

Уебсайтовете на всички институции на Европейския съюз, включени в домейна europa.eu, съдържат препратки към сайтове на трети страни. Тъй като ЕСП не контролира съдържанието им, моля, запознайте се с тяхната политика за поверителност на данните и с политиката за авторските права.

## Използване на логото на ЕСП

Логото на ЕСП не може да бъде използвано без предварително разрешение.

|      |                        |                |                    |                   |
|------|------------------------|----------------|--------------------|-------------------|
| HTML | ISBN 978-92-849-1742-6 | ISSN 1977-5814 | doi:10.2865/322620 | QJ-AB-24-004-BG-Q |
| PDF  | ISBN 978-92-849-1736-5 | ISSN 1977-5814 | doi:10.2865/426279 | QJ-AB-24-004-BG-N |

През 2022 г. при пътнотранспортни произшествия в ЕС са загинали 20 640 души, като пешеходците, велосипедистите и мотоциклетистите са особено изложени на риск. ЕС си е поставил за цел да намали наполовина смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. и да ги сведе почти до нула до 2050 г. Европейската сметна палата (ЕСП) провери дали Комисията е успяла ефективно да въведе подхода „Безопасна система“ в ЕС и да подпомага държавите членки за достигане на тези цели. Заключение е, че Комисията е въвела всеобхватен подход. Въпреки това бяха установени недостатъци в нейните действия. Ако се запази досегашното темпо на напредък и не бъдат предприети допълнителни усилия от страна на ЕС и държавите членки, тези амбициозни цели вероятно няма да бъдат постигнати. ЕСП отправя препоръки за подобряване на ефективността на инициативите на Комисията в тази област.

Специален доклад на ЕСП в съответствие с член 287, параграф 4, втора алинея отДФЕС.



ЕВРОПЕЙСКА  
СМЕТНА  
ПАЛАТА



Служба за публикации  
на Европейския съюз

ЕВРОПЕЙСКА СМЕТНА ПАЛАТА  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Тел. +352 4398-1

За запитвания: [eca.europa.eu/bg/contact](https://eca.europa.eu/bg/contact)

Уебсайт: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

Туйтър: @EUAuditors