



Брюксел, 15 ноември 2018 г.
(OR. en)

14109/18

Междуинституционално досие:
2018/0129(COD)

TRANS 530

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ предх. док.:	ST 11818/2/18 REV 2
Относно:	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури – Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 17 май 2018 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение като част от т.нар. *Трети пакет за мобилността*.
 - Основната цел на предложението е да се намалят смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата;
 - Комисията счита, че сега действащата директива не постига напълно целите си за намаляване наполовина на смъртните случаи по пътищата до 2020 г. и че са необходими по-активни действия;
 - Комисията установи, че част от пътуването по трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) става по пътища с ниски нива на пътна безопасност. Комисията отбелязва също, че пътищата извън трансевропейската транспортна мрежа имат ниски нива на „вградена“ безопасност и че съществуват големи различия между показателите за безопасност на пътищата в различните части на Европейския съюз;

- Освен това Комисията предлага да се насърчи хармонизирането и споделянето на знания между държавите членки, да се защитят уязвимите участници в пътното движение, да се подобри внедряването на нови технологии и предприемането на последващи действия по констатациите от процедурите за управление на безопасността на пътните инфраструктури;
 - Предложението е под формата на директива за изменение.
2. На 19 юли 2018 г. комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Европейския парламент определи за докладчик г-жа Daniela Aiuto (EFDD, IT). Комисията по промишленост, изследвания и енергетика реши да не дава становище. Гласуването в комисията е насрочено за 3 декември 2018 г.
 3. Европейският икономически и социален комитет прие становището си по предложението на 17 октомври 2018 г. Европейският комитет на регионите все още не е приел становището си.
 4. Парламентът на Швеция (Riksdag) прие мотивирано становище относно прилагането на принципа на субсидиарност. Чешката Камара на депутатите и Сенатът приеха резолюции относно прилагането на принципите на субсидиарност и на пропорционалност.

II. РАБОТА В ОРГАНИТЕ НА СЪВЕТА

5. На 12 юни 2018 г. работна група „Сухопътен транспорт“ пристъпи към разглеждане на предложението с обща презентация от Комисията. Оценката на въздействието беше разгледана на 5 юли 2018 г.
6. По време на австрийското председателство работната група обсъди предложението на заседанията си от 11 и 12 юли, 20 и 24 септември, 11 октомври и 12 ноември. Едно от основните предизвикателства на досието беше свързано с разширяването на обхвата и цялостното преработване на съществуващата система на инспекции. Председателството разработи компромисно решение между старата система на инспекции и новия проактивен подход, въведен от Комисията.

7. Въвеждането на нови приложения изисква значителни промени във формулировката, за да се потвърди техният характер на насоки към държавите членки, без да се налагат строги правни изисквания. Като почерпи идеи от предложенията на държавите членки, председателството преработи изцяло две приложения, които понастоящем са опростени и са с по-пряка насоченост. Работната група смята, че и двете компромисни предложения са до голяма степен удовлетворителни.
8. Настоящата Директива 2008/96/ЕО¹ също беше включена в „Омнибус“ с цел хармонизиране на разпоредбите за процедурите на комитет в законодателството на Съюза², като на 20 март 2018 г. бе постигнат частичен общ подход³. Председателството приведе настоящото предложение в съответствие с частичния общ подход и нанесе вече договорените промени. Освен това председателството предложи в текста да се направят незначителни промени, които вече са били одобрени, тъй като те не отразяват други оперативни промени в директивата за изменение.

III. ОСНОВЕН НЕРАЗРЕШЕН ВЪПРОС

9. Работната група разгледа много подробно повечето въпроси. Представеният тук текст не се споделя напълно от Комисията. Въпреки това, председателството счита, че настоящият компромисен текст представлява балансирано, но и съгласувано решение на обсъжданите въпроси.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

10. Комитетът на постоянните представители се приканва да одобри компромисния текст, представен от председателството в приложението към настоящия документ. След това текстът ще бъде внесен на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 3 декември 2018 г. с оглед на постигането на общ подход.

¹ Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59—67).

² Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за адаптиране на редица правни актове, предвиждащи използване на процедурата по регулиране с контрол, към членове 290 и 291 от Договора за функционирането на Европейския съюз (COM(2016) 0799 final — 2016/0400/COD).

³ Вж. док. ST 6933/18.

**Предложение за
ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на
пътните инфраструктури**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Намалването наполовина на смъртните случаи по пътищата до 2020 г. в сравнение с 2010 г. и стремежът техният брой да бъде сведен до нула до 2050 г. (проекта Vision Zero) представляват стратегическа цел на ЕС³. Въпреки това през последните години не беше отбелязан напредък в постигането на тези цели. През юни 2017 г.⁴ Съветът одобри нова междинна цел за намаляване наполовина на броя на тежко ранените до 2030 г. в сравнение с 2020 г.

¹ ОВ С , , стр. .

² ОВ С , , стр. .

³ Съобщение на Комисията „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година“ (COM (2010) 389 final).

⁴ Заключение на Съвета относно пътната безопасност — одобряване на Декларацията от Валета от март 2017 г. (Валета, 28—29 март 2017 г.) (ST 9994/17).

- (2) Според подхода „Безопасна система“ смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия могат да бъдат предотвратени до голяма степен. Предприемането на мерки, гарантиращи, че пътнотранспортните произшествия не водят до сериозни или фатални наранявания, би трябвало да е съвместна отговорност на всички равнища. Добре проектираните и правилно поддържаните пътища могат да намалят вероятността от пътнотранспортни произшествия, а „прощаващите“ пътища (пътища, прокарани по интелигентен начин, така че да се гарантира, че грешките на водачите не водят незабавно до сериозни последствия) могат да намалят сериозността на действителните произшествия.
- (3) Пътищата от трансевропейската мрежа, определена в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹, са от ключово значение за оказването на подкрепа на европейската интеграция. Поради това следва да се гарантира високо ниво на безопасност на тези пътища.
- (4) Процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура, приложени върху трансевропейската мрежа, допринесоха за намаляване на смъртните случаи и сериозните наранявания в Съюза. От оценката на въздействието на Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета² става ясно, че държавите членки, които прилагат принципите на управление на безопасността на пътната инфраструктура (УБПИ) на доброволна основа по отношение на своите национални пътища извън мрежата TEN-T, са постигнали много по-добри резултати в областта на пътната безопасност от държавите членки, които не го правят.
- (5) Голяма част от пътнотранспортните произшествия се случват на малък дял от пътищата, където интензивността и скоростта на трафика са високи и където се наблюдава широк спектър от превозни средства, които пътуват с различна скорост. Поради това ограниченото разширяване на приложното поле на Директива 2008/96/ЕО, за да се включат автомагистралите и други първокласни пътища извън мрежата TEN-T, следва значително да допринесе за подобряването на безопасността на пътните инфраструктури в Съюза.

¹ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

² Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59).

- (5a) За да се гарантира, че подобно разширяване на приложното поле ще има търсения ефект, логично е понятието „други първокласни пътища“ да включва най-малко пътищата, които свързват големите градове или региони и принадлежат към най-високата категория пътища под категорията „автомагистрала“ в националната класификация на пътищата.
- (6) Освен това задължителното прилагане на процедурите, предвидени в Директива 2008/96/ЕО, по отношение на всички проекти за пътна инфраструктура извън градските райони, които се реализират с финансиране от Съюза, следва да гарантира, че средствата на Съюза не се използват за изграждането на небезопасни пътища.
- (7) Цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа въз основа на риска се очерта като ефикасно и ефективно средство за идентифициране на участъци от мрежата, които следва да бъдат предмет на по-подробни инспекции за пътна безопасност, и за приоритетно подреждане на инвестициите в съответствие с потенциала им за повишаване на безопасността за цялата мрежа. Поради това цялата пътна мрежа, обхваната от настоящата директива, следва да бъде оценявана системно с цел повишаване на пътната безопасност в целия Съюз.
- (8) Включването на най-добрите елементи от предишната „процедура за категоризиране и управление на безопасността на пътната мрежа в експлоатация“ в новата процедура за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа следва да позволи по-добро идентифициране на пътните участъци, където възможностите за повишаване на безопасността са най-големи и където целенасочената намеса би трябвало да доведе до най-големи подобрения.
- (8a) С цел да се подобри качеството, обективността и ефективността на процедурите за управление на пътната безопасност, е полезно да се позволи на държавите членки да се възползват, когато е целесъобразно, от постоянно развиващите се технологии за инспектиране на пътните участъци, за документиране на условията за пътна безопасност и събиране на други данни, свързани с безопасността на пътната мрежа.
- (9) Системните последващи действия във връзка с констатациите на процедурите по УБПИ са от ключово значение за повишаването на безопасността на пътната инфраструктура, което е необходимо за постигането на целите на Съюза в областта на пътната безопасност. За тази цел приоритизираните планове за действие следва да гарантират, че необходимите мерки се прилагат възможно най-бързо. По-специално, след констатациите на процедурата за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа следва да се предприемат целенасочени инспекции за пътна безопасност или, ако е възможно и разходно ефективно, преки действия за отстраняване или намаляване на рисковете за пътната безопасност, без да се създава излишна административна тежест.

- (10) Следва да се повиши безопасността на съществуващите пътища чрез целенасочени инвестиции в пътните участъци с най-висока концентрация на произшествия и най-голям потенциал за намаляване на произшествията.
- (10a) Финансирането и финансовите стимули на равнище ЕС могат, в съответствие с приложимите условия, да се използват за осигуряване на подкрепа за тези инвестиции, допълващи съответните национални инвестиции и стимули.
- (11) Участъците от пътната мрежа, граничещи с пътните тунели от трансевропейската пътна мрежа, обхванати от Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹, се характеризират с особено висок риск от произшествия. Поради това следва да бъдат въведени съвместни инспекции на пътната безопасност на тези пътни участъци, в които да участват представители както на компетентните органи, отговарящи за пътищата, така и на компетентните органи, отговарящи за тунелите, за да се подобри безопасността на пътната мрежа като цяло.
- (12) През 2016 г. 46% от смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в Съюза са свързани с незащитени участници в пътното движение. Следователно, като се гарантира отчитането на интересите на тези ползватели при всички процедури за УБПИ, тяхната безопасност на пътя би трябвало да се повиши.
- (13) [...].
- (14) [...].
- (15) Публикуването на резултатите от цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа следва да даде възможност за сравняване на нивото на безопасността на инфраструктурата в целия ЕС.

¹ Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39).

- (16) Тъй като целта на настоящата директива, а именно установяването на процедури, чрез които да се гарантира постоянно висока степен на пътна безопасност на цялата трансевропейска пътна мрежа и на мрежата от магистрали и първокласни пътища в ЕС, не може да бъде постигнатата в достатъчна степен от държавите членки, но поради факта, че за да се гарантира доближаването до по-високи стандарти на безопасност на пътната инфраструктура, са необходими подобрения в целия ЕС, може да се постигне по-добре на равнище ЕС, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, предвиден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел. В резултат от действията на равнището на ЕС, пътуването в целия Съюз следва да стане по-безопасно, което на свой ред би трябвало да подобри функционирането на вътрешния пазар и да подпомогне целта за икономическо, социално и териториално сближаване.
- (17) За да се гарантира, че съдържанието на процедурите по УБПИ продължава да отразява най-добрите технически знания, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, с цел адаптиране на приложенията към директивата в съответствие с техническия прогрес. От особено значение е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и те да протекат в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.¹ По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите на държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

¹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

(18) Необходими са конкретни мерки за постоянно подобряване на практиките по управление на безопасността. С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на съответните разпоредби на настоящата директива, на Комисията следва да се делегира изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹.

(19) Поради това Директива 2008/96/ЕО следва съответно да се измени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 2008/96/ЕО се изменя, както следва:

(1) В член 1 параграфи 1—3 се заменят със следното и се добавя параграф 2а:

1. „Настоящата директива налага установяването и прилагането на процедури за оценка на въздействието върху пътната безопасност, проверки за пътна безопасност, инспекции за пътна безопасност и цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа от страна на държавите членки.
 2. Настоящата директива се прилага за пътища, които съставляват част от трансевропейската пътна мрежа, за автомагистрала и други първокласни пътища, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация².
- 2а. Всяка държава членка определя първокласните пътища на своя територия, като взема предвид съществуващата класификация на пътищата. Всяка държава членка уведомява Комисията за първокласните пътища на своя територия най-късно 24 месеца след влизането в сила на настоящата директива. Държавите членки уведомяват Комисията за всякакви последващи промени.

¹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

² SE счита, че настоящата директива следва да се прилага само за пътища, които са част от трансевропейската мрежа.

3. Настоящата директива се прилага също за пътища и проекти за пътна инфраструктура, които не са обхванати от параграф 2, разположени са извън градските райони, не обслужват имоти, граничещи с тях, и са завършени с финансиране от Съюза с изключение на пътищата, които не са отворени за общо движение на моторни превозни средства (например велосипедни алеи) или пътища, които не са проектирани за общо движение (например пътища за достъп до промишлени, селскостопански или горски обекти)“;

(2) Член 2 се изменя, както следва:

а) Параграф 1 се заменя със следния текст:

4. „трансевропейска пътна мрежа“ означава пътната мрежа, определена в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).;“;

б) Добавят се следните параграфи 2а и 2б:

„2а. „автомагистрала“ означава път, специално проектиран и построен за автомобилно движение, който не обслужва имоти, граничещи с него, и отговаря на следните критерии:

а) снабден е, с изключение на специални места или временно, с отделни пътни платна за двете посоки на движение, отделени едно от друго или чрез разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или по изключение чрез други средства;

б) не се пресича на едно ниво нито с друг път, нито с железопътна или трамвайна линия, нито с велосипедна алея или пешеходна пътека;

в) специално е проектиран като автомагистрала;

2б. „първокласен път“ означава проектиран от държавите членки път, който свързва големи градове или региони;

2в. [...]”;

в) (параграфи 5 и 6 се заличават);

г) параграф 7 се заменя със следното и се добавя параграф 7а:

„6. [...]”;

7. „целенасочена инспекция за пътна безопасност“ означава целенасочено разследване с оглед установяването на опасни условия, недостатъци и проблеми, които увеличават риска от произшествия и наранявания, въз основа на посещение на място на съществуващ път или пътен участък;

7а. „периодична инспекция за пътна безопасност“ означава обичайна периодична проверка на характеристиките и недостатъците, които налагат работи по поддръжка от съображения за безопасност;“;

д) добавя се следният параграф 10:

„10. незащитени участници в пътното движение“ означава немоторизирани участници в пътното движение, включително по-специално велосипедисти, пешеходци и ползватели на двуколесни моторни превозни средства.“;

(3) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа

1. Държавите членки гарантират извършването на цялостна оценка на безопасността на цялата пътна мрежа в експлоатация, обхваната от настоящата директива.

1а. В цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа се прави оценка на риска от произшествия и тежки произшествия, въз основа най-малко на:

- визуален оглед, на място или чрез електронни средства, на проектните характеристики на пътя („вградената“ безопасност); и

- анализ на участъците от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които са ставали голям брой тежки произшествия, съотнесено към пътното движение;
- [...].

1б. Държавите членки гарантират, че първата оценка ще бъде извършена най-късно до 2025 г. Последващите цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа трябва да са достатъчно чести, за да се гарантират подходящи нива на безопасност, но при всички случаи следва да се извършват най-малко на всеки пет години.

2. При извършването на цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа държавите членки вземат предвид индикативните елементи, посочени в приложение III.

3. Въз основа на резултатите от оценката, посочена в параграф 1, и с оглед на приоритизирането на нуждите от по-нататъшни действия държавите членки класифицират всички участъци от пътната мрежа според нивото им на безопасност.

4. [...]

5. [...]"

(4) Член 6 се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

“Член 6

Периодични инспекции за пътна безопасност”;

а) параграф 1 се заменя със следното:

1. „Държавите членки правят необходимото периодичните инспекции за пътна безопасност да се извършват достатъчно често, за да се гарантират подходящи равнища на безопасност на въпросната пътна инфраструктура.“;

б) параграф 2 се заличава, а параграф 3 се заменя със следното:

2. [...] .
 3. Държавите членки гарантират безопасността на участъците от пътната мрежа, граничещи с пътните тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО, чрез съвместни инспекции за пътна безопасност, включващи компетентните звена, участващи в прилагането на настоящата директива и Директива 2004/54/ЕО. Съвместните инспекции за пътна безопасност се извършват най-малко на всеки шест години.“;
- (5) Добавят се следните членове 6а, 6б и 6в:

“Член 6а

Последващи действия във връзка с процедурите за пътищата в експлоатация

1. Държавите членки гарантират, че констатациите от цялостните оценки на безопасността на пътната мрежа, извършени съгласно член 5, водят до последващи действия – или целенасочени инспекции за пътна безопасност, или преки коригиращи действия.
 - 1а. При извършването на целенасочените инспекции за пътна безопасност държавите членки вземат предвид индикативните елементи, посочени в приложение Па.
 - 1б. Целенасочените инспекции за пътна безопасност се извършват от експертни екипи. Най-малко един от членовете на експертния екип отговаря на изискванията, определени в член 9, параграф 4, буква а).
2. Държавите членки гарантират, че констатациите от целенасочените инспекции за пътна безопасност са последвани от мотивирани решения за определяне на необходимостта от коригиращи действия. По-специално, държавите членки определят пътните участъци, където е необходимо повишаване на безопасността на пътната инфраструктура, и определят приоритетните действия с оглед на повишаването на безопасността на тези пътни участъци.
3. Държавите членки гарантират, че коригиращите действия са насочени към пътни участъци с ниски нива на безопасност, които предоставят възможност за прилагането на мерки с голям потенциал за повишаване на безопасността и икономия от свързаните с произшествия разходи.
4. Държавите членки изготвят и редовно актуализират основан на риска план за приоритетни действия за проследяване на изпълнението на определените коригиращи действия.

Член 6б

Защита на незащитените участници в пътното движение

Държавите членки гарантират, че нуждите на незащитените участници в пътното движение се взимат под внимание при прилагането на процедурите, предвидени в членове 3—6.“;

Член 6в

Пътна маркировка и пътни знаци

1. [...]

2. [...]

Най-късно до [ОВ: да се добави датата на влизане в сила + три години] Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад във връзка с пътната маркировка и пътните знаци и тяхната видимост и откриваемост както от човек водач, така и от превозни средства, оборудвани със системи за подпомагане на водача или с по-високи нива на автоматизация. Докладът се изготвя в сътрудничество с експерти, определени от държавите членки. Докладът обхваща по-специално следните оценки:

- взаимодействието между различните технологии за подпомагане на водача и инфраструктурата;
- въздействието на климатичните и атмосферните явления върху пътната маркировка и пътните знаци на територията на Съюза;
- ролята на различните международни органи в разработването на стандарти и други изисквания; и
- вида и честотата на поддръжката, необходима за различните технологии, включително оценка на разходите.

Държавите членки гарантират наличието на подходящи знаци, които предупреждават участниците в пътното движение за участъци от пътната инфраструктура, които са в ремонт и които във връзка с това могат да застрашат безопасността на участниците в пътното движение. Тези знаци включват също сигнали, които са видими както през деня, така и нощем, поставени са на безопасно разстояние и съответстват на разпоредбите на Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали от 1968 г.“

(5a) В член 7 се вмъква следният параграф 1a:

„1a. Комисията може да установява чрез актове за изпълнение насоки относно докладването за тежестта на произшествието, включително брой на смъртните случаи и ранените лица. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13, параграф 2.“;

(6) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Обмен на добри практики

С цел подобряване на безопасността на пътищата в рамките на Европейския съюз, Комисията установява система за обмен на добри практики между държавите членки, обхващаща наред с другото съществуващите проекти за безопасност на пътната инфраструктура и доказани технологии за пътна безопасност.“;

(7) в член 11 параграф 2 се заличава;

„2. [...]“

(7) Добавя се следният член 11а:

„Член 11а
Докладване

1. До 31 октомври 2026 г. и на всеки пет години след това държавите членки предоставят на Комисията доклад за категоризирането на безопасността на пътните участъци, оценени съгласно член 5“;

(8) Член 12 се заменя със следното:

„Член 12
Изменение на приложенията

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12а за изменение на приложенията с цел адаптирането им към техническия прогрес.“;

(9) Добавя се следният член 12а:

„Член 12а
Упражняване на делегираните правомощия

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието за приемане на делегираните актове, посочени в член 12, се предоставя на Комисията за период от пет години, считано от [ОБ: да се добави датата на влизане в сила]. Комисията изготвя доклад във връзка с делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния период. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възрази срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 12, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
 4. Преди да приеме делегиран акт, Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.¹
 5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
 6. Делегиран акт, приет съгласно член 12, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“;
- (10) в член 13 параграф 3 се заличава;

„Член 13

Процедура на комитет²

3. [...]

- (11) Приложенията се изменят, както е посочено в приложението към настоящата директива.

¹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

² Председателството обръща внимание на член 13, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) № 182/2011, който предвижда, че „когато основният акт съдържа позоваване на член 5 от Решение 1999/468/ЕО, се прилага процедурата по разглеждане, посочена в член 5 от настоящия регламент, и се смята, че основният акт предвижда, че при липса на становище Комисията не може да приеме акта за изпълнение, както е предвидено в член 5, параграф 4, втора алинея, буква б);“

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до [Служба за публикации: моля, добавете ДАТАТА – 24 месеца след влизането в сила]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.
Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент За Съвета
Председател Председател

Приложенията към Директива 2008/96/ЕО се изменят, както следва:

(1) в Приложение I заглавието се заменя със следното:

**„ПРИЛОЖЕНИЕ I
ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ
ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ“;**

(2) Приложение II се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

**„ПРИЛОЖЕНИЕ II
ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРОВЕРКИТЕ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ“;**

б) в раздел 1 се добавя следната буква н):

„н) мерки за незащитени участници в пътното движение:

- i) мерки за пешеходци,
- ii) мерки за велосипедисти,
- iii) мерки за ползватели на двуколесни моторни превозни средства.“;

в) в раздел 2 буква з) се заменя със следното:

„з) мерки за незащитени участници в пътното движение:

- i) мерки за пешеходци,
- ii) мерки за велосипедисти,
- iii) мерки за ползватели на двуколесни моторни превозни средства.“;

(3) Въмква се следното Приложение Па:

„ПРИЛОЖЕНИЕ Па
ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ЦЕЛЕНАСОЧЕНИТЕ ИНСПЕКЦИИ ЗА ПЪТНА
БЕЗОПАСНОСТ

Общи положения

- Оценка дали видът път е подходящ за целта
- Оценка на ограничението на скоростта, спазването на скоростта и съответствието на инфраструктурата с нормативните изисквания
- Оценка на безопасността на всички участници в пътното движение, и по-специално на незащитените участници
- Оценка на функционалността или необходимостта от системи за управление и контрол на движението

Пътно проектиране

- Оценка на пътното проектиране — *Оценка дали пътното проектиране съответства на функцията на пътя (като се взема предвид например ширината на пътя, броят на платната, ограничението на скоростта, потенциалният конфликт с пешеходци и велосипедисти)*
- Оценка на трасето и проектирането на кръстовища и пътни възли, включително пешеходни пътеки и пътни/железопътни прелези
- Проверка на функцията или необходимостта от разделителни мантинели
- Проверка на местоположението и конструкцията на спирки на обществения транспорт
- Проверка на местоположението и безопасността на зони за паркиране и почивка

Крайпътни зони и външни опасности

- Проверка на крайпътната зона — да се следи за неподвижни или остри крайпътни препятствия, речни корита, стръмни брегове или склонове
- Проверка на необходимостта от защита срещу каменопади, свлачища, лавини и изменението на климата, например по отношение на придошли води

Пътно оборудване

- Проверка на крайпътното оборудване — да се следи за опасности и ефективността на системите.
- Оценка на видимостта, четливостта, положението и функцията на пътната маркировка, знаците и сигнализацията

Свойства на пътната повърхност

- Проверка на качеството на пътната настилка
- Проверка за недобро сцепление
- Проверка на ефективността на отводняването на пътя и извън него“;

(4) Приложение III се заменя със следното:

**„ПРИЛОЖЕНИЕ III
ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ЦЯЛОСТНАТА ОЦЕНКА НА БЕЗОПАСНОСТТА
НА ПЪТНАТА МРЕЖА**

Основни данни: Интензивност на трафика, ако е възможно, разбита по групи участници в пътното движение

а) „Проактивна оценка“ — пътно проектиране и свързани с безопасността характеристики, основани на известни елементи на риска:

- Проектиране с оглед предотвратяването на челни удари.

Физически разделени ли са по средата високоскоростните пътища? (да/не)

- Проектиране с оглед предотвратяването на единични произшествия.

Проектирани ли са крайпътните зони така, че да ограничават смъртните случаи и тежките наранявания (което включва отсъствието на неподвижни (непоглъщащи енергията от удара) препятствия, стръмни склонове и дълбоки води), и имат ли пътищата мантинели, където е необходимо? (да/не)

- Проектиране с оглед на уязвимите участници в пътното движение.

Има ли отделни маршрути за пешеходци и велосипедисти по протежение на пътя и пресичащи го (АКО тези участници в пътното движение имат право да използват пътя)? Отделени ли са пешеходците и велосипедистите от моторните превозни средства, когато обемите на тези групи участници в пътното движение не са незначителни? (да/не)

Предвидено ли е адаптиране на скоростта, когато на пътя има смесица от различни групи участници в пътното движение (моторни превозни средства, както и пешеходци и велосипедисти)? (да/не)

- Проектиране с оглед предотвратяването на странични удари.

Имат ли пешеходните пътеки добра видимост? (да/не)

Проектирани ли са пешеходните пътеки така, че да се избягват странични удари (при 90-градусов ъгъл)? (да/не)

б) „Реактивна оценка“, основана на данни от произшествия/анализ:

- Брой и място на смъртните случаи по групи участници в пътното движение (сред които „черни точки“)
- Брой и място на тежките наранявания по групи участници в пътното движение
- Съотношение между броя на убитите и тежко ранените лица (числител) и милион километра на превозно средство (знаменател).

(5) Приложение IV се изменя, както следва:

а) Параграф 1 се заменя със следния текст:

1. „възможно най-точно място на произшествието, включително координати според ГНСС;“

б) Параграф 5 се заменя със следния текст:

- 5 „тежест на произшествието“.
