



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 18 май 2018 г.  
(OR. en)

---

---

**Междуинституционално досие:  
2018/0129 (COD)**

---

---

**9040/18  
ADD 4**

**TRANS 208  
IA 136**

### **ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО**

---

От: Генералния секретар на Европейската комисия,  
подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор

Дата на получаване: 17 май 2018 г.

До: Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на  
Европейския съюз

---

№ док. Ком.: SWD(2018) 176 final

---

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА ОБОБЩЕНА  
ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО придружаващ Предложението за  
директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на  
Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на  
пътните инфраструктури

---

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2018) 176 final.

---

Приложение: SWD(2018) 176 final



Брюксел, 17.5.2018г.  
SWD(2018) 176 final

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**

**ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

*придружаващ*

**Предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури**

{COM(2018) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

<b>Резюме</b>
Оценка на въздействието на преразглеждането на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури и Директива 2004/54/ЕО относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа
<b>А. Нужда от действия</b>
<b>Какъв е проблемът и защо става въпрос за проблем на равнище ЕС?</b>
Въпреки непрекъснатите мерки, предприемани на европейско, национално и местно равнище, намаляването на смъртните случаи по пътищата в ЕС през последните години отбелязва застой и не изглежда вероятно стратегическата цел на ЕС – до 2020 г. техният брой да бъде намален наполовина в сравнение с 2010 г. – да бъде постигната. Необходими са по-активни действия в цялата област, включително по отношение на пътната инфраструктура, която остава важна причина за произшествия и утежняващ фактор в около 30 % от произшествията. При оценката на въздействието и консултациите бяха установени два основни проблема: 1) фактът, че голям дял от пътуванията по мрежата TEN-T в Източна и до известна степен в Западна Европа се извършват по пътища със занижени характеристики по отношение на безопасността и 2) занижените характеристики по отношение на безопасността на пътищата извън мрежата TEN-T. Съществуват големи различия между цялостното равнище на безопасност на пътищата в държавите – членки на ЕС, от Западна и Източна Европа.
<b>Какво следва да се постигне?</b>
Общата цел на инициативата е да се намали броят на смъртните случаи и тежките наранявания по пътните мрежи на ЕС посредством подобряване на характеристиките по отношение на безопасността на пътната инфраструктура. Четирите конкретни цели са: 1) да се насърчат хармонизацията и споделянето на знания между държавите членки относно процедурите и изискванията; 2) да се защитят незащитените участници в пътното движение; 3) да се подобри внедряването на новите технологии и 4) да се подобрят последващите действия във връзка с констатациите по отношение на процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура.
<b>Каква е добавената стойност на действие на равнището на ЕС (субсидиарност)?</b>
По принцип отрицателните външни ефекти от автомобилния транспорт, включително смъртните случаи и нараняванията по пътищата, задръстванията и замърсяването, са трансгранични проблеми, които не могат да бъдат разрешени само с действия на национално или местно равнище. Основната полза от действие на равнище ЕС в контекста на настоящата инициатива се състои в сближаването във възходяща посока на равнищата на безопасност на пътната инфраструктура в целия ЕС. Пътуването по пътищата из целия ЕС ще стане по-безопасно, като по-слабо представящите се страни ще могат да се възползват от опита на по-напредналите. Определянето на общи изисквания по отношение на характеристиките на равнище ЕС, например за пътната маркировка и пътните знаци, ще улесни и ускори внедряването на нови елементи на безопасността, които са свързани с пътната инфраструктура, като например активно подпомагане за поддържане на лентата. Що се отнася до уязвимите участници в движението, действие на равнището на ЕС ще гарантира, че програмите за оценка на пътищата оценяват отделно безопасността на незащитените участници в пътното движение с оглед подобряването на тяхната безопасност в цялата основна пътна мрежа в ЕС.
<b>Б. Решения</b>
<b>Какви са различните варианти за постигането на целите? Има ли предпочитан вариант или не? Ако не, защо?</b>
Вариантите, приложими към мрежата TEN-T (варианти на политика 1-3), и тези, приложими за част от мрежата извън TEN-T (варианти на политика А-В), бяха оценени поотделно. Варианти на политика за мрежата TEN-T - <b>Вариант 1</b> се състои от незадължителни мерки за насърчаване на споделянето на знания, съчетани със законодателни мерки за повишаване на прозрачността на процедурите и въвеждането на изисквания за съсредоточаване върху оценката на безопасността на незащитените участници в пътното движение и улесняване на внедряването на новите технологии. Той създава и по-добра връзка между Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури и Директивата за безопасността на тунелите.

- **Вариант 2** се основава на вариант 1 и добавя задължителни последващи проверки с планове за определяне на приоритети въз основа на риска, проверки на безопасността на цялата мрежа и общи изисквания по отношение на характеристиките на пътната маркировка и пътните знаци.

- **Вариант 3** се основава на вариант 2 и добавя минимално равнище на безопасност, което следва да бъде постигнато за пътищата в рамките на мрежата TEN-T, в съчетание с определяне на допълнителни минимални изисквания към характеристиките на пътното оборудване (мантинели, които да не са опасни за мотоциклетистите).

Варианти на политика за мрежата извън TEN-T

- **Вариант А** Съгласно този вариант за всеки пътен проект в националната пътна мрежа, финансиран изцяло или отчасти със средства от ЕС, се прилагат процедурите, предвидени от Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури

- **Вариант Б** Съгласно този вариант процедурите на Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури стават задължителни за националните/основните пътища извън мрежата TEN-T.

- **Вариант В** се основава на Вариант Б и включва националните/основните пътища извън мрежата TEN-T в обхвата на мерките, предвидени във Вариант 2.

Предпочетените варианти са съответно **Вариант 2** и **Вариант В**. Тези два варианта могат да се съчетаят.

#### **Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой какъв вариант подкрепя?**

Широка подкрепа получават мерките за повишаване на прозрачността и подобряване на последващите действия, както и по-голямото внимание, отделяно на нуждите на незащитените участници в пътното движение. Не се изключва и идеята за проверки на цялата мрежа, но някои държави членки изразяват опасения относно установяването на минимално равнище на безопасност за TEN-T, по-специално във връзка с разходите и методологията, която следва да се използва. Разширяването на приложното поле извън TEN-T се оказва най-оспорваното предложение, като НПО и предприятията предпочитат обхватът да се разшири, а компетентните органи на държавите членки предпочитат прилагането да се ограничи до TEN-T.

#### **В. Въздействия на предпочетения вариант**

##### **Какви са ползите от предпочетения вариант (ако има такива освен основните)?**

Съчетаването на Варианти на политиката 2 и В се очаква да окаже следните въздействия:

- положително въздействие по отношение на намаляването на смъртните случаи по пътищата с 14 650 и намаляване с 97 502 на случаите на тежки наранявания за периода 2020 – 2050 г. в сравнение с базовия сценарий;

- адекватното проследяване на процедурите, предвидени в Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури, като цяло и по-конкретно – проверките на цялата мрежа ще доведат до многобройни интервенции от малък мащаб в обхванатата пътна мрежа. Подобни дейности обикновено се извършват от МСП, които поради тази причина вероятно ще се възползват от инициативата.

- Мерките биха могли да имат и малки положителни последици за околната среда. Намаляването на броя на пътнотранспортните произшествия би могъл да подобри донякъде цялостния поток на движението. Това би могло да намали задръстванията и оттам потреблението на енергия и емисиите във въздуха. Очаква се обаче тези въздействия да бъдат много ограничени и поради това не са определени количествено.

##### **Какви са разходите, свързани с предпочетения вариант (ако има такива освен основните)?**

Прогнозираните разходи възлизат на 9 444 млн. евро в резултат на прилагане на съответните процедури и необходимото модернизиране на пътната мрежа.

##### **Какви са въздействията върху МСП и конкурентоспособността?**

МСП вероятно ще се възползват от тази инициатива (вж. по-горе). Поради относително локализираното естество на дейностите не се очакват въздействия върху конкурентоспособността на големите европейски предприятия.

##### **Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?**

Да, разходите, свързани с инициативата, ще бъдат поети от националните бюджети и администрации. Но разходите ще бъдат повече от компенсирани благодарение на социалните ползи от инициативата.

**Ще има ли други значителни въздействия?**

Не.

**Пропорционалност?**

Предпочитаният вариант не надхвърля необходимото за разрешаването на първоначалния проблем и за постигането на целите на инициативата. Разширяването на приложното поле извън TEN-T е пропорционално, тъй като обхваща 15 % от дължината на пътната мрежа, на която се падат приблизително 39 % от смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в ЕС. За да се осигури допълнителна пропорционалност, държавите членки ще бъдат привлечени за участие в точното определяне на съответната пътна мрежа.

**Г. Последващи действия**

**Кога ще бъде преразгледана тази област на политика?**

Пет години след края на срока за прилагане на предложеното законодателство службите на Комисията ще извършат оценка с цел проверка дали са били постигнати целите. Целта на тази оценка, която ще се базира на основни показатели за напредъка, определени в оценката за въздействието, е да се определи дали новите мерки са довели до подобряване на ситуацията.