



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 18 юни 2024 г.
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

РЕЗУЛТАТИ ОТ РАБОТАТА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Делегациите
№ предх. док.:	10842/24
Относно:	Заклучения на Съвета относно Специален доклад № 04/2024 на Европейската сметна палата относно достигане на целите на ЕС за безопасност по пътищата – Резултати от работата

На заседанието си от 18 юни 2024 г. Съветът одобри заключенията във връзка със специалния доклад на Европейската сметна палата относно пътната безопасност, поместени в приложението.

заклучения на Съвета относно Специален доклад № 4/2024 на Европейската сметна палата „Достигане на целите на ЕС за безопасност по пътищата — Необходим е по-бърз напредък“

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ:

1. ПРИВЕТСТВА публикувания на 14 март 2024 г. Специален доклад № 4/2024 на Европейската сметна палата „Достигане на целите на ЕС за безопасност по пътищата — Необходим е по-бърз напредък“, в който се прави задълбочен преглед на актуалното състояние и тенденциите в пътната безопасност в ЕС, по-специално като се има предвид, че се намираме в средата на периода на политиката 2021—2030 г.
2. ИЗРАЗЯВА СЪГЛАСИЕ със Сметната палата, че е време за извършване на оценка, за да се даде възможност за непрекъснатото подобряване на пътната безопасност, което изисква действия на множество фронтове, следвайки основан на риска или интегриран подход (като подхода „Безопасна система“), включващ публичните органи на всички равнища, всички участници в пътното движение, промишлеността и участниците от гражданското общество; това е необходимо, за да се постигнат амбициозните цели за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. (в сравнение с 2019 г.) и свеждане до нула на жертвите по пътищата до 2050 г. чрез „Нулева смъртност“ или подобни ефективни стратегии.
3. ИЗРАЗЯВА ЗАДОВОЛСТВО от напредъка в някои държави членки към постигането на техните цели за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г., но ПРИЗНАВА, че настоящият цялостен напредък е недостатъчен за постигането на тази цел.
4. ПРИПОМНЯ анализа и ангажиментите в заключенията на Съвета относно пътната безопасност от 8 юни 2017 г., с които се одобрява Декларацията от Валета¹, в която се подчертава неприемливият от човешка и социална гледна точка брой на жертвите на смъртни случаи и тежки произшествия.

¹ Вж. 9994/17.

5. Като ВЗЕМА ПРЕДВИД различните изходни позиции на държавите членки, ПОДЧЕРТАВА, че в политиката в областта на пътната безопасност, която е в рамките на споделената компетентност, различията в методите, практиките и националните характеристики между държавите членки са ценен източник за взаимно обучение и обмен на най-добри практики, в които участват държавите членки.
6. ИЗРАЗЯВА СЕРИОЗНА ЗАГРИЖЕНОСТ във връзка с големия брой активни и уязвими участници в пътното движение (пешеходци, велосипедисти, ползватели на двуколесни моторни превозни средства, електрически скутери) сред смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в ЕС, както в градските, така и в селските райони, в които също все по-често циркулират по-големи и по-тежки превозни средства, както и относно високия риск млади и по-възрастни участници в пътното движение да бъдат убити или тежко ранени, като призовава за повече информация относно данните за експозицията и настоява за подходящи действия.
7. ПОЗОВАВА СЕ на ангажиментите за гарантиране на безопасното съвместно съществуване на различни транспортни средства, изразени в наскоро подписаната междуинституционална европейска декларация относно велосипедния транспорт², както и на текущото преразглеждане на Директивата относно свидетелствата за управление³, в рамките на което се обсъждат общоевропейски регулаторни схеми за новите водачи и за управление с придружител, както и въпроси, свързани с годността за управление.
8. ВЗЕМА ПОД ВНИМАНИЕ постигнатото на политическо равнище споразумение относно преразглеждането на европейската регулаторна рамка, улесняваща трансграничното правоприлагане при пътнотранспортни нарушения⁴, както и че повечето смъртни случаи по пътищата в ЕС са пряка последица от пътнотранспортните нарушения.
9. ИЗРАЗЯВА ЗАГРИЖЕНОСТ, че високорисковото поведение по пътищата продължава да бъде основна причина за пътнотранспортни произшествия, особено превишената скорост, управлението на МПС под въздействието на алкохол или наркотици, загубата на концентрация или умората по време на шофиране и управлението без предпазен колан, неизползването или неправилното използване на системите за обезопасяване на деца и предпазните средства.

² 4 април 2024 г., док. 6215/24.

³ Вж. общия подход на Съвета по предложението за нова директива относно свидетелствата за управление, приет на 4 декември 2023 г., док. 16345/23.

⁴ Предварително политическо споразумение, постигнато на 12 март 2024 г. по предложението за изменение на Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата.

10. ПРИЗНАВА нарастващото значение на активните видове транспорт за бъдещата мобилност, като се вземат предвид, наред с другото, енергоспестяването, необходимостта от борба с изменението на климата, както и че публичната политика трябва да насърчава този преход в полза на всички, по-специално по отношение на подобряването на пътната безопасност и достъпността.
11. ПОЗОВАВА СЕ на Стокхолмската декларация от 19–20 февруари 2020 г.⁵, и по-специално на Резолюция № 11, с която публичните органи се насърчават да определят максимална скорост на движение по пътищата от 30 km/h в области, в които активните и уязвимите участници в движението по пътищата и превозните средства се смесват по редовен и планиран начин, освен на места, за които са налице убедителни данни, че е безопасно да се управлява с по-висока скорост на движение. ПОСОЧВА, че публичното пространство по дефиниция е ограничено и че поради това скоростта трябва да бъде коригирана, когато е целесъобразно, така че безопасното използване на споделеното пространство да бъде гарантирано. ИЗРАЗЯВА ЗАДОВОЛСТВО от действията, предприети в това отношение в целия ЕС.
12. БЛАГОДАРИ на Комисията за подкрепата на проектите Baseline и Trendline, които допринасят за проследяване на развитието в посока към нулев брой смъртни случаи и тежки наранявания в цяла Европа и за измерване на ефективността на инвестициите в областта на пътната безопасност. ОТБЕЛЯЗВА С УДОВЛЕТВОРЕНИЕ, че всички държави членки участват в последващите действия по проекта Trendline.
13. ПРИЗНАВА ползите от съпоставимостта на данните за пътната безопасност във всички държави членки, включително данни за пътнотранспортните произшествия. СЧИТА, че е възможно да се предприемат целенасочени действия на равнището на ЕС, дори ако методологиите на държавите членки не са напълно хармонизирани, като се има предвид, че искането за пълна хармонизация може да доведе до това по-малко държави членки да желаят да се ангажират с проекти на ЕС, което би затруднило съпоставимостта във времето и би могло да създаде непропорционална административна тежест.
14. ОТДАВА ГОЛЯМО ЗНАЧЕНИЕ на провеждането на независимо разследване за установяване на причините за пътнотранспортни произшествия, които водят до тежки наранявания и смъртни случаи, за да бъдат предотвратявани в бъдеще.

⁵ Вж. Стокхолмската декларация, подписана по време на Третата световна министерска конференция относно пътната безопасност „Постигане на глобалните цели за 2030 г.“ на 19 – 20 февруари 2020 г.

15. ПОДЧЕРТАВА текущата работа в експертната група CARE по събиране и отчитане на данни относно тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия, като се насърчава използването на общо определение според скалата на нараняванията MAIS3+, както и по споделяне, във възможно най-голяма степен, на наличните знания и добри практики. ОТЧИТА административното натоварване и ПОДЧЕРТАВА значението на защитата на данните, но във връзка с това ИЗТЪКВА колко е важно да се преодолее недостатъчното докладване на жертвите на пътнотранспортни произшествия, включително уязвимите участници в пътното движение, както и че е важно да са налице сравними данни за тежките наранявания в ЕС.
16. ИЗТЪКВА инициативите в областта на управлението на пътната безопасност, подкрепяни от Комисията и насърчавани от Европейския парламент, като например инструмента за наблюдение на пътната безопасност от Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата (ERSO) и проекта „Обмен на ЕС в областта на пътната безопасност“ (EURSE), който да позволи чрез проучвателни посещения и национални семинари конкретен обмен на знания и най-добри практики между органите в държавите — членки на ЕС, и заинтересованите страни по различни теми, свързани с пътната безопасност. ОТЧИТА колко е важно да се осигури финансова подкрепа в това отношение, без да се засягат договореностите за финансиране, които ще бъдат постигнати в рамките на следващата многогодишна финансова рамка. ИЗТЪКВА работата на групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност, в която държавите членки непрекъснато се учат взаимно от своите мерки за безопасност, законодателство и добри практики.
17. ПРИВЕТСТВА постигнатия напредък в прилагането на минимални стандарти за безопасност за новите превозни средства съгласно Регламента за общата безопасност⁶ и усилията, полагани от държавите членки, за да се гарантира техническата изправност на остаряващия автомобилен парк в контекста на проверките на превозните средства, както периодичните технически, така и крайпътните проверки. Във връзка с това ПОТВЪРЖДАВА предстоящото предложение за преразгледан пакет за техническата изправност. Тъй като автомобилният парк постепенно се обновява и все повече превозни средства по пътищата на ЕС са оборудвани с усъвършенствани системи за подпомагане на водача (ADAS), можем да очакваме положително въздействие върху намаляването на смъртните случаи и тежките наранявания.
18. СЧИТА, че безопасността на превозните средства е свързана и с техните основни технически характеристики и поведението на водача, както и че активните и пасивните системи за безопасност са само контрамерки за ограничаване на свързаните рискове.

⁶ Регламент (ЕС) 2019/2144, ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1.

19. **ОТЧИТА** инвестициите във висококачествена, стабилна и устойчива пътна инфраструктура.
20. **ПОДЧЕРТАВА** важната роля на взаимосвързаността и оперативната съвместимост на данните относно трафика, транспорта и превозните средства, при спазване на разпоредбите за защита на личните данни, за да се подобри управлението на движението и пътната безопасност.
21. **ПРИЗНАВА** потенциала на иновативните технологии за повишаване на пътната безопасност. **ОТБЕЛЯВА**, че за да се увеличи максимално този потенциал, тези технологии трябва да бъдат лесни за използване и безопасни още при проектирането, а водачите следва да знаят как да ги използват правилно и безопасно. Въпреки това **ОТЧИТА** също така свързания с това риск от загубата на концентрация при управление на МПС, за което от решаващо значение е осведомеността на водачите чрез обучение, кампании и правоприлагане, както и чрез подобрени технологии.
22. **ПОЗОВАВА** се на неотдавнашните регламенти, които имат отражение върху автоматизираните превозни средства⁷, и **ПРИКАНВА** Комисията да продължи работата си, като същевременно включи технически регламенти за напълно автоматизирани превозни средства, произвеждани в неограничени серии, в които се обръща внимание на включването на тези превозни средства в движението по пътищата в ЕС по безопасен и интегриран начин. Наред с това **ПРИКАНВА** Комисията да работи в тясно сътрудничество с държавите членки и съответните заинтересовани страни по превръщането на автоматизираната мобилност в безопасна реалност в цялата транспортна система, както и по съответните предизвикателства, свързани с изкуствения интелект, като се обръща специално внимание на съвместното съществуване на автоматизираните превозни средства с уязвими участници в пътното движение, двуколесни моторни превозни средства и други управлявани от човека превозни средства.
23. **ПРИВЕТСТВА** преминаването към други видове транспорт чрез убеждаване на участниците в пътното движение да използват все повече активни и колективни видове транспорт с цел подобряване на качеството на живот, здравето, климата, приобщаването и преди всичко пътната безопасност, като същевременно се постави акцент върху силни политики за безопасност за тези видове транспорт.

⁷ Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1426 за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на единните процедури и техническите спецификации за одобряване на типа на автоматизираната система за управление (ADS) на напълно автоматизирани превозни средства и Делегиран регламент (ЕС) 2022/2236 по отношение на техническите изисквания за превозни средства, произвеждани в неограничени серии, превозни средства, произвеждани в малки серии, напълно автоматизирани превозни средства, произвеждани в малки серии, и превозни средства със специално предназначение, както и по отношение на актуализирането на софтуера.

24. ОЦЕНЯВА ВИСОКО усилията на Комисията за осигуряване на технически изисквания за електрически захранвани устройства за лична мобилност (устройства за микромобилност), използвани от нарастваща група участници в движението, което води до допълнителни смъртни случаи и наранявания. ПРИЗНАВА, че има голяма разлика в подхода и регулирането между държавите членки по отношение на тези устройства, насочени към по-добра защита на активните и уязвимите участници в пътното движение. Във връзка с това СЕ ПОЗОВАВА на Тематичното ръководство на Комисията⁸, което включва най-добри практики и ключови препоръки относно интегрирането на микромобилността в планирането на градската мобилност, и ПОДКРЕПЯ Комисията да продължи работата си по предоставяне на насоки за безопасното използване на устройства за лична мобилност, без да се засягат правомощията на държавите членки.
25. ОТБЕЛЯЗВА значителния напредък, постигнат в процедурите за безопасност при проектирането на големи пътни инфраструктури след преразглеждането на Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури през 2019 г., ПОДЧЕРТАВА, че някои държави членки прилагат тези процедури за безопасност в още по-широк план, отколкото изисква приложното поле на тази директива, по-специално извън главните пътища със или без финансиране от европейските фондове. ПОДЧЕРТАВА, че приемането на планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ) ще стане задължително за всеки градски възел съгласно преразгледания Регламент за ТЕН-Т⁹, отразявайки съображенията, свързани с пътната безопасност, определени в насоките на Съюза, и ИЗГЪКВА, че пътната безопасност е тематично отключващо условие за картографирането на проекти по линия на Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд плюс и Кохезионния фонд¹⁰.
26. ОЦЕНЯВА ВИСОКО факта, че Комисията приема изцяло или частично препоръките на Европейската сметна палата, и ПРИКАНВА държавите членки да продължат усилията си и сътрудничеството си с Комисията за следване на действията, които са от значение за тези препоръки. ОТДАВА голямо значение на непрекъснатото и силно сътрудничество между държавите членки и между държавите членки и Комисията, както индивидуално, така и в рамките на широкообхватни проекти, включително обмен на най-добри практики.

⁸ Тематично ръководство за ПУГМ относно безопасното използване на устройства за микромобилност в градските райони, публикувано през декември 2021 г. като част от сборник с ръководни документи на ЕС.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1 – 29.

¹⁰ Приложение IV, точка 3 от Регламент (ЕС) 2021/1060, ОВ L 231, 30.6.2021 г., стр. 159.