



Брюксел, 19 февруари 2026 г.
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от
г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 13 февруари 2026 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

Относно: СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН
КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ
Междинен доклад за изпълнението на политическата рамка на ЕС
за пътната безопасност

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2026) 77 final.

Приложение: COM(2026) 77 final

Брюксел, 13.2.2026 г.
COM(2026) 77 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**Междинен доклад за изпълнението на политическата рамка на ЕС за пътната
безопасност**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Всяка година по пътищата на ЕС загиват близо 20 000 души — катастрофален брой жертви, които не са просто статистика, а действителност, която погубва семейства, оставя общности в скръб и води до загуба на неизмерим човешки потенциал завинаги. До пет пъти повече хора — 100 000 души — получават наранявания по пътищата, които коренно променят хода на техния живот. Нараняванията, които променят живота, често означават трайна инвалидност, хронична болка и загуба на препитание; те оказват дълбоко въздействие върху качеството на живот, което се простира далеч отвъд преките жертви, върху семействата, лицата, които се грижат за тях, и по-широките социални мрежи.

Човешката цена на пътнотранспортните произшествия е най-видимото и трагично измерение. Съществува обаче и икономическа тежест на пътнотранспортните произшествия — в парично изражение разходите, свързани с пътнотранспортни произшествия в ЕС, се оценяват на 2 % от БВП годишно¹. Тези средства иначе биха могли да стимулират иновациите, образованието, здравеопазването и други важни публични инвестиции. Пътната безопасност следва да бъде стълб на икономическата конкурентоспособност на ЕС, тъй като оказва пряко влияние върху ефективното движение на стоки и работна ръка и върху оперативните разходи на предприятията във всички сектори.

Преходът към по-безопасна и по-устойчива мобилност е от съществено значение и за запазване на водещите позиции на ЕС в промишлеността и конкурентоспособността му на световните пазари². Европейските производители на автомобили и техните мрежи от доставчици са в челните редици на разработването на съвременни технологии за безопасност — от автономни системи за аварийно спиране до свързаност на превозните средства, което превръща ЕС в световен лидер в областта на иновациите за безопасност в автомобилния сектор. Ангажиментите в областта на пътната безопасност не само спасяват човешки животи, но и стимулират технологичния напредък, създават висококвалифицирана трудова заетост и поддържат конкурентното предимство на ЕС на бързо развиващия се световен автомобилен пазар. Инвестициите в пътна безопасност също така допринасят за подготвеността и устойчивостта на ЕС, като гарантират непрекъснатостта и надеждността на критичната пътна инфраструктура и свързаните с нея услуги, особено когато пътните коридори и възли обслужват както граждански, така и отбранителни потребности.

ЕС и неговите държави членки са твърдо ангажирани с пътната безопасност. На равнището на ЕС това съвсем неотдавна беше отразено в политическата рамка на ЕС за пътната безопасност за периода 2021—2030 г.³, в която бяха потвърдени

¹ Наръчник за оценка на външните разходи в транспорта за 2019 г. (предстои нова версия).

² Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор“, COM(2025) 95 final от 5 март 2025 г., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

³ COM(2018) 293: Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — „Европа в движение — устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана и екологосъобразна“, приложение I, Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и

общите цели за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г.⁴ и за постигане на „нулева смъртност“ до 2050 г., така че да се постигне почти пълно елиминиране на смъртните случаи по пътищата. В изпълнение на тези цели държавите членки са приели и изпълняват национални стратегии, планове за действие и други форми на изразяване на ангажираност, като например междуведомствени споразумения и федерални структури за сътрудничество.

Политическата рамка на ЕС за пътната безопасност за периода 2021—2030 г. следва ключовите приоритетни области на подхода „Безопасна система“, включително по-безопасни пътища и крайпътни пространства, по-безопасни превозни средства, по-безопасно използване на пътищата, по-добра реакция след произшествие и по-добро събиране и анализ на данни. В нея се подчертава изключителното значение на преодоляването на основните рискови фактори — превишена скорост, шофиране в нетрезво състояние, отклоняване на вниманието и неизползване на предпазни средства — като същевременно се обръща особено внимание на уязвимите участници в движението, като например пешеходците, велосипедистите и мотоциклетистите.

Настоящото съобщение представлява междинен доклад за напредъка в постигането на целите на ЕС в областта на пътната безопасност, в който се прави преглед на развитието от 2019 г. насам, набелязват се възникващите предизвикателства, които не са били напълно предвидени в първоначалната рамка, и се предлагат корекции, за да се гарантира, че ЕС не се отклонява от пътя за постигане на целите си за 2030 г. Направеният в него анализ разкрива окуражаващ напредък в някои области, но също така показва някои значителни пропуски, които изискват незабавно внимание и засилени действия за спасяване на човешки живот, намаляване на икономическата тежест и укрепване на конкурентоспособността на ЕС.

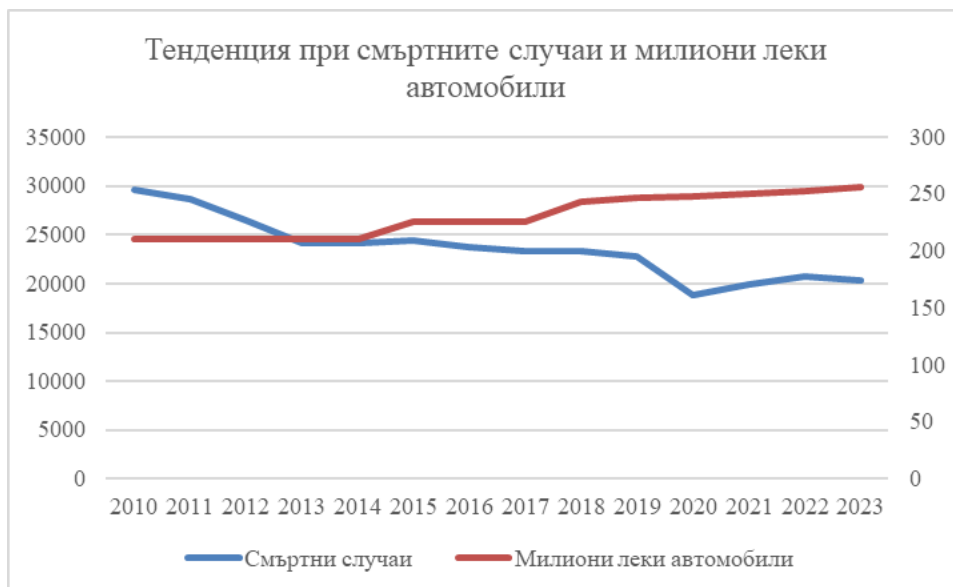
1.1. НАПРЕДЪК В ПОСТИГАНЕТО НА ЦЕЛИТЕ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

Последните данни показват, че през 2024 г. при пътнотранспортни произшествия в ЕС са загинали 19 900 души. Това е с 440 жертви по-малко, отколкото през 2023 г. — намаление с 2 %⁵. Като се има предвид нарастването на броя на превозните средства на човек и на изминатите километри, това е значително постижение, но то също така подчертава необходимостта от постоянни усилия на всички равнища.

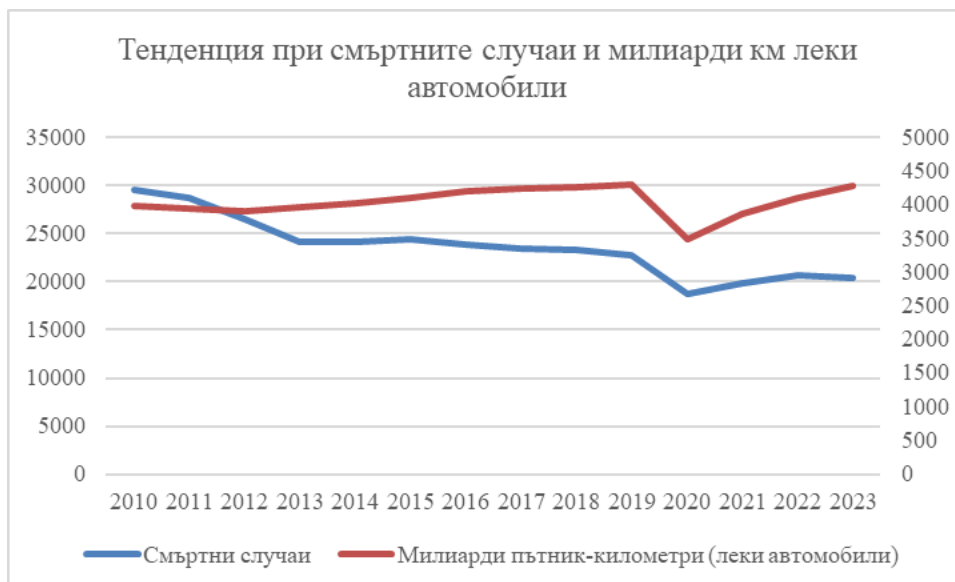
социален комитет и Комитета на регионите — „Европа в движение — устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана и екологосъобразна“, приложение I, COM(2018) 293 от 17 май 2018 г., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

⁴ Впоследствие беше решено, че базовата година, от която се измерва напредъкът, ще бъде 2019 г.

⁵ Въпреки че това представлява напредък, общата траектория е значително под годишното намаление от 4,6 %, необходимо за постигане на целта за 2030 г. за намаляване наполовина на смъртните случаи по пътищата.



Фигура 1 Тенденции в броя на смъртните случаи и милионите леки пътнически автомобили в ЕС през периода 2010—2023 г. Източници: CARE — база данни на ЕС за пътнотранспортните произшествия; за данни за леки пътнически автомобили — Евростат (онлайн код на данните [road eqs carage](#))



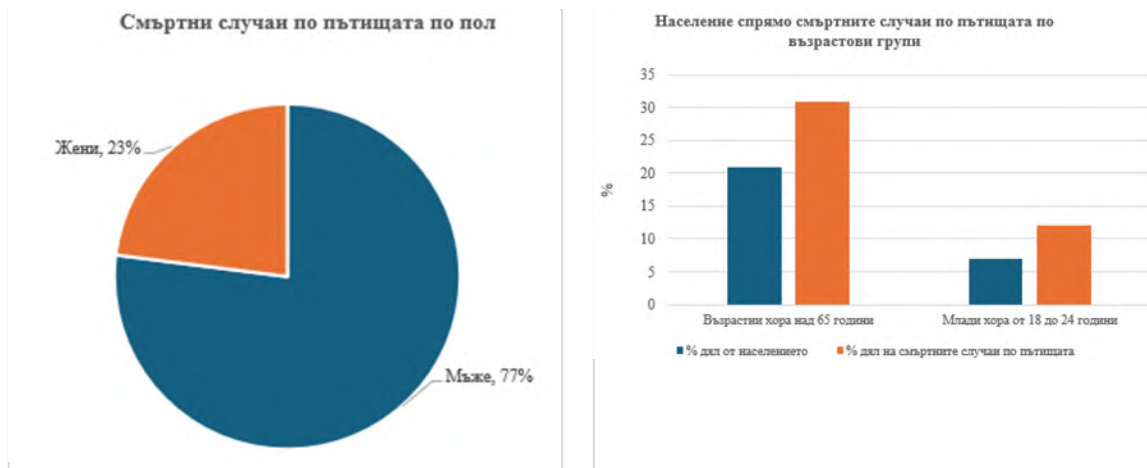
Фигура 2 Тенденции в броя на смъртните случаи и милиардите изминати километри от леки пътнически автомобили в ЕС през периода 2010—2023 г. Източници: CARE — база данни на ЕС за пътнотранспортните произшествия; за данни за изминатите километри от леки пътнически автомобили — Евростат (онлайн код на данните [road_pa_mov](#))

От базовата 2019 г. насам смъртните случаи по пътищата са намалели с 12 % в целия ЕС, но това подобрение крие значителни различия между държавите членки. Понастоящем само няколко държави членки — Белгия, България, Дания, Литва, Малта, Полша и Словения — са на път да постигнат целта за намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия с 50 % до 2030 г. В някои държави членки, включително Ирландия и Естония, се наблюдава увеличение на броя на смъртните случаи по пътищата, докато в други като Франция, Италия и Нидерландия се наблюдава само незначително подобрение. През 2024 г. процентът на смъртност варира от 20 смъртни случая на милион жители в Швеция до 78 на милион жители в Румъния.

За по-доброто разбиране на тези тенденции Комисията работи с държавите членки, за да проследи резултатите им по ключови показатели за ефективност, свързани с пътната безопасност. Проектите *Baseline*⁶ и *Trendline*⁷ дадоха информация за факторите, свързани с рисковете от произшествия и наранявания, като разкриха значителни разлики между държавите. Вж. раздел 2 по-долу.

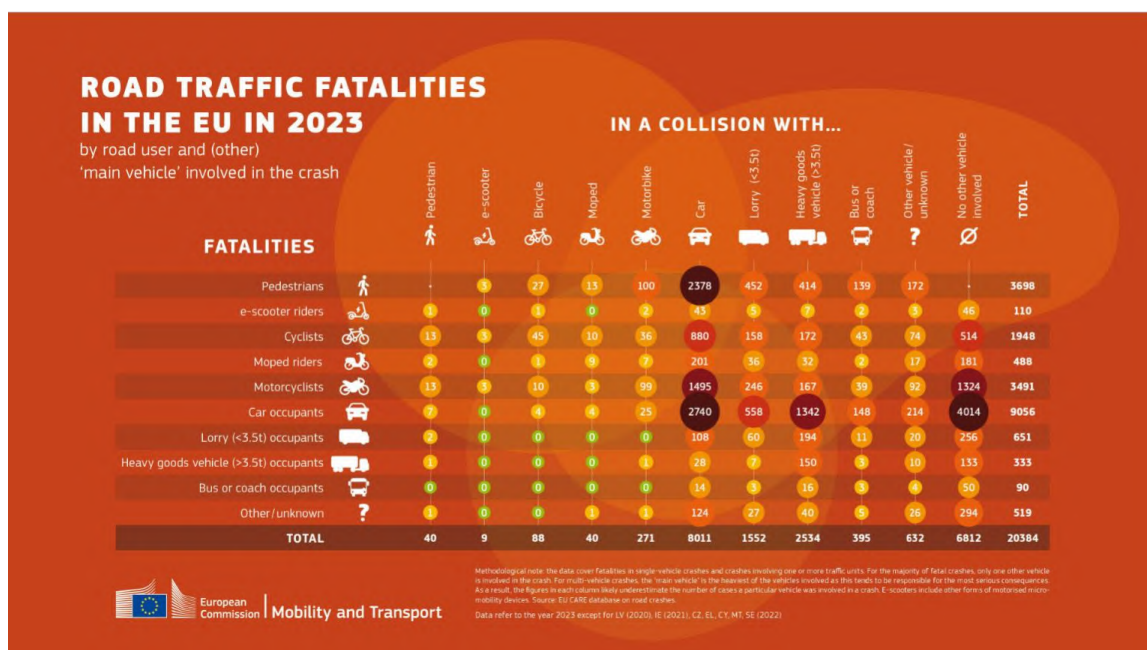
⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.



Фигура 3 Разбивка на смъртните случаи по пътищата на ЕС по пол и възрастови групи, 2023 г. Източници: CARE — база данни на ЕС за пътнотранспортните произшествия; за данни за населението — Евростат (онлайн код на данните [demo_pjan](#))

По отношение на географската и демографската разбивка на жертвите на пътнотранспортни произшествия се очертават някои ясни тенденции. Селските пътища все още са най-опасният вид пътища. Броят на мъжете значително надвишава броя на жените при смъртните случаи по пътищата. Непропорционално високият дял на младите хора и възрастните хора при смъртните случаи по пътищата — особено сред хората, които ходят пеша и карат велосипеди — също буди все по-голяма загриженост.



Фигура 4 Матрица на сблъсъците, довели до смъртни случаи при пътнотранспортни произшествия в ЕС, по участници в движението и други основни превозни средства, участвали в произшествието, 2023 г. Източник: CARE — база данни на ЕС за пътнотранспортните произшествия

В абсолютни стойности при пътниците в автомобили има най-голяма вероятност да загинат при пътнотранспортни произшествия. Те съставляват около 44 % от всички смъртни случаи, следвани от пешеходците, мотоциклетистите и велосипедистите.

Спрямо броя на превозните средства по пътищата обаче мотоциклетистите са изложени на много по-голям риск да загинат при пътнотранспортно произшествие. Лицата, извършващи дейности по пътно строителство, и персоналят по поддръжката са специфична рискова група. По-подробен анализ на тези географски и демографски разбивки на пътнотранспортните произшествия с фатален край може да бъде намерен в докладите на Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата⁸.

Докладите показват, че голям брой смъртни случаи на пътници в автомобили и на мотоциклетисти се дължат на произшествия с едно превозно средство, докато пешеходците и велосипедистите са особено уязвими, когато участват в сблъсък с автомобил.

Напредъкът в защитата на уязвимите участници в движението, като например пешеходци, велосипедисти и ползватели на леки електрически средства за мобилност, е неравномерен. Между 2019 г. и 2023 г. броят на загиналите пешеходци е намалял с приблизително 900 души. Намаляването на броя на смъртните случаи сред велосипедистите и мотоциклетистите обаче е много по-малко, като намалението е с около 100 души във всяка категория в целия ЕС. В рамките на градовете почти 70 % от загиналите при пътнотранспортни произшествия са били уязвими участници в движението. Този процент продължава да бъде трайно висок, което подчертава критичната необходимост от действия за подобряване на пътната безопасност в градовете.

Същевременно по пътищата на ЕС се наблюдава силно увеличение на броя на други средства за лична мобилност, като например електрически скутери, и съответно нарастване на броя на нараняванията и смъртните случаи в тази категория. Събирането на данни в базата данни CARE⁹ за тази специфична категория участници в движението започна през 2023 г. Понастоящем се обмисля как да се преодолеят предизвикателствата, свързани с безопасността за тази категория. В проучване на Комисията¹⁰ през 2024 г. бяха разгледани предизвикателствата и възможностите, свързани с регулирането на средствата за лична мобилност, и бяха препоръчани хармонизирани правила за преодоляване на настоящото фрагментиране в ЕС.

Експертната група по градска мобилност¹¹ издаде поредица от препоръки¹², насочени към защитата на уязвимите участници в движението. В тях като мярка с най-голямо въздействие се посочва въвеждането на ограничение на скоростта от 30 km/h в градските зони, последвано от разработване на изисквания за качество на

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ База данни на ЕС с дезагрегирани данни за пътнотранспортни произшествия, довели до смърт или нараняване: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ Проучване относно необходимостта от хармонизирани правила за подкрепа на развитието на микромобилността и повишаване на пътната безопасност за средствата за лична мобилност — окончателен доклад (1.0), Служба за публикации на Европейския съюз, 2024 г. <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Експертна група по градска мобилност (E03863), създадена с Решение C(2022) 5320 final на Комисията.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

пътната инфраструктура, която обслужва тези групи, като например безопасни пешеходни пътеки и обособени пешеходни и велосипедни алеи.

2. ОСНОВНИ ПОВЕДЕНЧЕСКИ РИСКОВИ ФАКТОРИ

Въпреки десетилетията инвестиции в пътната безопасност, кампаниите за повишаване на осведомеността и законодателните мерки, поведенческите рискови фактори продължават да бъдат причина за отнемането на човешки животи. Основните от тях са прекомерната или несъобразената скорост, шофирането под въздействието на алкохол и/или наркотици, отклоняването на вниманието и неизползването на предпазен колан. Допълнителна информация за всеки от тези рискови фактори може да бъде намерена в анализ, публикуван в Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата¹³. Пример за това са:

Шофиране в нетрезво състояние: около 25 % от всички смъртни случаи по пътищата в ЕС са свързани с употребата на алкохол. Случайните пътни проверки за алкохол с дрегер показват високо общо спазване на ограниченията за употреба на алкохол — приблизително 98 %. Въпреки това дори и този на пръв поглед малък процент на неспазване от 2 % означава, че по пътищата на ЕС се движат около пет милиона водачи в нарушение.

Превишена скорост: според оценките прекомерната или несъобразената скорост е пряка причина за около 30 % от всички пътнотранспортни произшествия с фатален край в ЕС. В много държави спазването на ограниченията на скоростта е под 50 % по градските пътища.

Отклоняване на вниманието на водачите: задълбочените анализи на произшествията в ЕС показват, че в зависимост от държавата и източника на данни отклоняването на вниманието на водача е фактор, който допринася за 10—30 % от произшествията с фатален край.

Без предпазен колан: над една четвърт от пътниците в автомобилите, загинали при произшествия, не са били с поставен предпазен колан по време на произшествието. Проучванията за наблюдение показват, че в някои държави процентът на спазващите изискванията за ползване на предпазен колан на задните седалки е под 50 %, което представлява значителен пропуск по отношение на безопасността.

За да се решат тези поведенчески проблеми, по отношение на мерките за подобряване на пътната безопасност трябва да се прилага подходът „Безопасна система“, заедно с други мерки за подобряване на пътната инфраструктура и безопасността на превозните средства, както и за осигуряване на ефективни грижи след пътнотранспортни произшествия.

3. ОСНОВНИ СИСТЕМНИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА

Данните от изпълнението на стратегии, планове за действие и други стратегически документи на равнището на ЕС и на национално равнище, както и от обратната информация от представители на държавите членки, показват, че редица системни

¹³ Вж. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en за подробни доклади относно шофирането под въздействието на алкохол и наркотици, предпазните средства като предпазни колани, отклоняването на вниманието и скоростта. Вж. също https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en за проучване от 2022 г. относно [Предотвратяване на шофирането под въздействието на алкохол и на наркотици](#).

предизвикателства продължават да възпрепятстват напредъка към постигането на целите за 2030 г.

- **Прилагането** на правилата за движение по пътищата продължава да бъде предизвикателство поради структурния недостиг на пътни полицаи и липсата на автоматизирани системи за видеонаблюдение.
- **Ограничено възприемане от обществото**, особено на мерките за правоприлагане. Обществената съпротива срещу автоматизираното правоприлагане, по-ниската допустима скорост по пътищата и по-строгите санкции отразява широкоразпространеното безразличие към необходимостта да се отдаде приоритет на безопасността пред удобството на придвижването. Примери за това са подпалването на камери за контрол на скоростта и премахването от протестиращи на мерки за успокояване на движението.
- **Липса на капацитет**: органите, отговарящи за инфраструктурата за пътна безопасност, за адаптиране на движението и прилагането на правилата, особено тези на общинско ниво, често не разполагат с квалифициран персонал. В много държави — членки на ЕС, се наблюдава постоянен недостиг на инструктори и изпитващи за управление на МПС, както и на хора, отговарящи за техническите прегледи на превозните средства.
- **Недостатъчно финансиране**: много държави членки не разполагат с целеви бюджети за пътна безопасност на национално и местно равнище и поради това не могат да наемат квалифициран персонал за разработване и изпълнение на проекти за безопасност на пътната инфраструктура или за поддържане на достатъчен брой служители на правоприлагащите органи.
- **Политическата воля** на всички равнища остава непостоянна, като пътната безопасност често се разглежда като технически, а не като политически въпрос. Недостатъчното разбиране на икономическото, социалното и екологичното въздействие на травмата от пътнотранспортните произшествия може да е причина за колебанието да се предприемат действия.
- **Проблемите в управлението** продължават, като отговорностите са фрагментирани между различните административни равнища и сектори.
 - На **равнището на ЕС** засиленият мандат, даден на групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност¹⁴, който ѝ позволява да включва стратегически съвети и по-редовна обратна информация, може би невинаги е водил до това по въпросите, повдигнати от представителите на държавите — членки на ЕС, да бъдат предприети адекватни последващи действия от страна на ЕС в областите на политиката, свързани с пътната безопасност.
 - Рамката на ЕС за управление на пътната безопасност не е достатъчно добре структурирана, за да се приспособи към по-широкото внедряване на автоматизирани превозни средства в пътното движение, нито да се използват големи информационни масиви за целите на действията в областта на пътната безопасност. За други видове транспорт са създадени изпълнителни агенции с правомощия в областта на безопасността, но не съществува обща рамка, която да подпомага наблюдението, координацията и техническата работа,

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

необходими за безопасното внедряване на автоматизирани превозни средства по пътищата на ЕС. Това може да доведе до пропуснатата възможност както за пътната безопасност, така и за икономиката на ЕС.

- Междувременно на **национално равнище**, въпреки многото положителни примери, липсата на координация между транспортните, икономическите, здравните, правосъдните и образователните органи често възпрепятства необходимия цялостен подход към пътната безопасност¹⁵.

¹⁵ СЗО препоръчва да се назначи „водеща агенция“, да се изготвят национални стратегии и да се определят национални количествени цели. Вж. Belin M-Å, Khayesi M, Tran N., „Road safety is no accident“: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023“ (Пътната безопасност не е случайност: изграждане на ефективни водещи агенции, стратегии и цели в областта на пътната безопасност по света, 2009—2023 г.), *Injury Prevention*, 15 юли 2025 г., <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. КАКВО Е НАПРАВЕНО ДОСЕГА?

Политическата рамка на ЕС за пътната безопасност за периода 2021—2030 г.¹⁶ е стратегическият политически документ за настоящото десетилетие. В нея са определени четири основни области на действие („области на интервенция“), съответстващи на четирите стълба на подхода „Безопасна система“: безопасни пътища и крайпътни пространства; безопасни превозни средства; безопасно движение по пътищата и ефективно реагиране при спешни случаи. Комисията е предприела действия във всяка от тези области под формата на законодателство, финансиране, информационни дейности и изграждане на капацитет.

4.1. БЕЗОПАСНОСТ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА

Изграждането на качествени пътища и крайпътни пространства е от ключово значение за повишаване на безопасността на участниците в движението. През октомври 2019 г. ЕС прие преработена Директива за управлението на безопасността на пътните инфраструктури (Директивата за УБПИ)¹⁷ с цел намаляване както на броя, така и на сериозността на произшествията. С преразгледаните правила беше разширено приложното поле на директивата извън трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), така че да обхваща магистралите и първокласните пътища, а също и всички пътища извън градските зони, построени със средства на ЕС. Това означава, че селските пътища, където се случват над половината от всички смъртни случаи по пътищата, вече попадат в обхвата на директивата, като се гарантира, че безопасността е интегрирана във всички етапи на планирането, проектирането и експлоатацията на пътищата.

Като част от тази мащабна дейност държавите членки трябва да извършват редовни оценки на пътищата в цялата мрежа въз основа на методика за определяне на степента на риска, която улеснява по-доброто идентифициране на рисковете от произшествия в определени пътни участъци. Това ще доведе до насочване на инспекциите за пътна безопасност към най-опасните участъци и по този начин ще помогне за пренасочване на инвестициите там, където те са най-необходими. Комисията предостави насоки¹⁸, които да помогнат на националните органи да изпълнят задачата си, както и карта на Европа¹⁹, показваща цялата пътна мрежа, обхваната от директивата.

Понастоящем Комисията подготвя насоки за проектиране на безопасни пътища и инфраструктура, съобразена с потребностите на уязвимите участници в движението по пътищата, като продължение на Европейската декларация относно велосипедния транспорт²⁰ и на изискването на Директивата за УБПИ уязвимите

¹⁶ COM(2018) 293, приложение I.

¹⁷ Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 305/1, 26.11.2019 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ Методика за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа и наръчник за прилагане, 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [Програма за преглед на картите на TENtec — Разгледайте мрежата на TEN-T | Европейска транспортна инфраструктура.](#)

²⁰ [Европейска декларация относно велосипедния транспорт, ОВ C/2024/2377, 3.4.2024 г.](#)

участници в движението по пътищата да бъдат системно вземани предвид във всички процедури за управление на пътната безопасност.

В Директивата относно интелигентните транспортни системи²¹ се предвиждат статични и динамични правила за движение по пътищата, като например ограничения на скоростта по широкообхватната мрежа TEN-T, автомагистралите, първокласните пътища и градските възли. Чрез нея ще се подобри спазването на правилата от страна на водачите и ще се постигне по-безопасно и по-интелигентно движение, като се осигури подкрепа за интелигентно регулиране на скоростта и съвместна, свързана и автоматизирана мобилност.

4.2. БЕЗОПАСНОСТ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

Безопасните превозни средства са вторият стълб на подхода „Безопасна система“. Превозните средства оказват значително въздействие върху пътната безопасност, а бързите промени в технологиите означават, че те изискват постоянно регулаторно внимание.

Регламентът за общата безопасност на превозните средства²², с който се определят минимални стандарти за безопасност за всички нови превозни средства, продавани на пазара на ЕС, влезе в сила през юли 2024 г. С него се въвеждат изисквания със значителен потенциал за подобряване на безопасността, като например интелигентно регулиране на скоростта, система за поддържане на лентата на движение, информационна система за мъртвата точка и система за сигнализиране при заден ход, както и разширени зони за защита на главата от удар, способни да намалят нараняванията при сблъсък с уязвими участници в движението, като например пешеходци и велосипедисти. Комисията работи непрекъснато с държавите членки и заинтересованите страни по прилагането на регламента и регулаторната рамка за автоматизираните превозни средства.

През април 2025 г. Комисията предложи да се преразгледат правилата на ЕС относно техническата изправност на превозните средства²³. Целта е да се осигури безопасността на превозните средства през целия им експлоатационен период и да се намалят емисиите на замърсители на въздуха и на шум, по-специално в условията на технологично развитие и на фона на застаряващия автомобилен парк на ЕС. Предложените нови правила имат за цел да се адаптират периодичните

²¹ Директива (ЕС) 2023/2661 на Европейския парламент и на Съвета от 22 ноември 2023 г. за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L, 2023/2661, 30.11.2023 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

²² [Регламент \(ЕС\) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г.](#) относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата.

²³ Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и на Директива 2014/47/ЕС относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза (COM(2025)180) и Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства и данните за регистрацията на превозни средства, записани в национални регистри на превозните средства и за отмяна на Директива 1999/37/ЕО на Съвета (COM(2025)179).

прегледи за проверка на техническата изправност на електрическите превозни средства и усъвършенстваните системи в помощ на водача, да се въведат задължителни периодични прегледи за проверка на техническата изправност на мотоциклетите и годишни прегледи за по-старите леки автомобили и микробуси, да се въведат усъвършенствани методи за изпитване за емисии с цел откриване на превозни средства с високи емисии и да се въведат задължителни проверки за обезопасяване на товарите при крайпътни проверки. Оценките показват, че ако всичко това бъде изпълнено, ще бъдат спасени около 7 000 човешки живота и ще бъдат предотвратени около 65 000 тежки наранявания през периода 2026—2050 г.

4.3. БЕЗОПАСНО ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА

Безопасното движение по пътищата, което включва подходящи нива на скоростта, шофиране в трезво състояние и без отклоняване на вниманието, както и използване на безопасително оборудване, е третата област на действие в настоящата политическа рамка на ЕС за пътната безопасност за периода 2021—2030 г. и третият стълб на подхода „Безопасна система“. Лицензирането на водачите, целенасоченото обучение и повишаването на осведомеността, както и строгите режими на правоприлагане са важни компоненти на структурата от стимули, насърчаваща безопасното използване на пътищата и превозните средства.

През октомври 2025 г. ЕС прие преразглеждане на **Директивата относно свидетелствата за управление**²⁴. Освен въвеждането на мобилни свидетелства за управление на МПС, с новите правила се предвижда управление с придружител за обучаващите се в млада възраст, по-строги правила и/или наказания за начинаещи водачи, хванати да шофират в нетрезво състояние или под въздействието на наркотици, по-голяма осведоменост относно риска, по-добра защита на уязвимите участници в движението и нова рамка, която позволява на държавите членки да проверяват психическата и физическата годност на водача да шофира през целия си живот.

Въпреки че предишните правила на ЕС подобриха спазването на правилата за пътна безопасност от страна на водачи с чуждестранна регистрация, продължава да е налице значителен пропуск: приблизително 40 % от трансграничните нарушения останаха ненаказани поради трудности при идентифицирането на нарушителите и налагането на глоби и решения, засягащи правото на управление на моторно превозно средство. Тези слабости бяха отстранени с новата Директива относно свидетелствата за управление. За тежки нарушения, като шофиране в нетрезво състояние или под въздействието на наркотици, превишаване на скоростта с повече от 50 km над ограничението на скоростта или нарушаване на правилата за движение по пътищата и причиняване на смърт или тежки телесни повреди на други лица, държавата членка, издаваща свидетелството за управление на МПС, ще бъде задължена да наложи **решение, засягащо правото на управление на моторно превозно средство**, подобно на наказанието, наложено от държавата членка, в която е извършено нарушението. По този начин наказанието ще има

²⁴ [Директива \(ЕС\) 2025/2205 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2025 г. относно свидетелствата за управление](#), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията.

действие в целия ЕС. Освен това с новоприетата **Директива за трансгранично прилагане (ТГП)**²⁵ се засилва сътрудничеството между държавите членки, като се установява взаимопомощ за ефективно изпълнение на финансовите санкции за по-широк кръг нарушения, свързани с пътната безопасност.

Скоростта продължава да бъде основният фактор, който допринася за пътнотранспортните произшествия. Прекомерната или несъобразената скорост е причина за 10—15 % от всички произшествия и за около 30 % от произшествията с фатален край и влошава последиците от всички произшествия. Ако пешеходец бъде блъснат от автомобил със скорост 30 km/h, шансът му да оцелее е 90 %; при скорост 50 km/h този шанс намалява до 20 %²⁶. Въпреки че скоростта продължава да бъде политически и чувствителен в културно отношение въпрос, инициативите за намаляване на скоростта носят значителни ползи не само за намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия, смъртните случаи и нараняванията, но и за околната среда, тъй като намаляват емисиите, нивата на шумово замърсяване и разхода на гориво.

По своята същност много инициативи, насърчавани на равнището на ЕС, вече разглеждат въпроса за скоростта. Сред тях са Регламентът на ЕС за общата безопасност на превозните средства и посочената по-горе Директива за трансгранично прилагане. Много национални, регионални и местни органи вече са въвели или планират да въведат нови инициативи за управление на скоростта, като например зони с 30 km/h в градовете, особено в райони, където активните и уязвимите участници в движението и превозните средства често се смесват по планиран начин²⁷.

Други са избрали различни мерки: например те са се съсредоточили върху подобряване на проектирането на инфраструктурата с цел защита на уязвимите участници в движението, по-добро идентифициране и управление на риска или разделяне на транспортните потоци, прилагане на ограниченията на скоростта и по-добро образование и комуникация.

4.4. ЕФЕКТИВНО РЕАГИРАНЕ ПРИ СПЕШНИ СЛУЧАИ

Бързото реагиране при спешни случаи е от решаващо значение за спасяването на човешки животи и за намаляване на сериозността на нараняванията. Действията на ЕС по отношение на грижите след пътнотранспортни произшествия — четвъртият стълб на „Безопасна система“ — имат за цел да намалят времето между

²⁵ Директива (ЕС) 2024/3237 на Европейския парламент и на Съвета от 19 декември 2024 г. за изменение на Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

²⁷ Вж. G. Yannis и E. Michelaraki, „Effectiveness of 30 km/h speed limit — A literature review“ (Ефективност на ограничението на скоростта до 30 km/h — преглед на публикациите), *Journal of Safety Research* 92 (2025 г.) стр. 490—503, където се посочва, че „Настоящите научни данни показват, че въвеждането на ограничение на скоростта от 30 km/h в градовете може да спаси над 40 % човешки животи, като същевременно има значителни положителни въздействия върху околната среда, потреблението на енергия и общественото здраве, включително намален разход на гориво и увеличено ходене пеша и колоездене.“

произшествието и пристигането на медицинските екипи на мястото на произшествието. По-бързото реагиране от страна на службите за спешно реагиране подобрява значително шансовете за оцеляване: проучване от Испания²⁸ показва, че съкращаването на времето за медицинска помощ с 10 минути е свързано с намаляване с една трета на вероятността от смърт.

Резултатите от проучването на Trendline показват, че в повечето европейски държави времето за реагиране при спешни случаи е 10 минути или по-малко при половината от инцидентите. В 95 % от случаите реагирането при спешни случаи е около 25 минути или по-малко. Времето за реагиране е средно с 10 минути по-дълго в селските райони, отколкото в градските райони.

Законодателството на ЕС за системата eCall направи автоматичните системи за спешни повиквания, основаващи се на телефонен номер 112, задължителни за всички нови автомобили, продавани в ЕС, от 1 април 2018 г. нататък. Анализ във Финландия²⁹ показва, че използването на системата eCall съкращава времето между първоначалното обаждане до службите за спешно реагиране и пристигането на медицинските екипи на мястото на произшествието от 25 на 22 минути. С нея се съкращава още повече времето за реагиране по автомагистралите: от 20 на 14 минути.

През 2024 г. Комисията актуализира законодателството за системата eCall, за да се даде възможност за използване на eCall с най-новите комуникационни технологии³⁰ от 1 януари 2026 г. за нови типове превозни средства, а от 1 януари 2027 г. за всички нови превозни средства. За разлика от това постепенното спиране на мобилните комуникационни мрежи 2G и 3G в целия ЕС през следващите години ще създаде риск съществуващите превозни средства, оборудвани с устройства eCall за 2G и 3G, да не могат повече да използват услугата eCall.

4.5. КООРДИНАЦИЯ НА РАВНИЩЕТО НА ЕС И ИНФОРМАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ

ЕС и неговите държави членки носят обща отговорност и споделят компетентност в областта на политиката за пътна безопасност. Подобряването на безопасността изисква координирани действия от всички страни и на всички нива на управление: публични органи, промишленост, асоциации на потребителите, НПО, училища и изследователи.

На равнището на ЕС **групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност**, съставена от високопоставени национални представители, е форум за обмен и консултации с държавите членки. Членовете на групата на високо равнище обсъждат напредъка на национално равнище и често повдигат въпроси от общ

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, „The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?“ (Вероятността от смърт при пътнотранспортни произшествия. Колко важна е бързата лекарска намеса?), Accident Analysis & Prevention 2010, том 42, брой 4, юли 2010 г., стр. 1048—1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>

³⁰ IP-базирана мултимедийна подсистема (IMS) за пакетно предаване на данни, като например 4G и 5G.

интерес, по които биха искали да се предприемат действия на равнището на ЕС, като например регламентирането на средствата за лична мобилност или прилагането на правилата за движение по пътищата към автоматизираните превозни средства.

На всеки две години Комисията провежда **конференции за резултатите в областта на пътната безопасност** за обсъждане на напредъка, обмен на най-добри практики и ангажиране на заинтересованите страни. **Европейски координатор по пътна безопасност** координира усилията с държавите членки.

Комисията насърчава поемането на доброволни ангажименти в рамките на **Европейската харта за пътна безопасност**³¹ — най-голямата в света платформа на гражданското общество за пътна безопасност с над 4 300 членове. С годишните награди се отличават иновативни инициативи, включително признанието за безопасни европейски градове.

С финансиране от ЕС по проекта **Обмен на ЕС в областта на пътната безопасност**³² се осъществяват дейности за изграждане на капацитет и туининг за държавите членки с най-голям потенциал за подобряване на резултатите. Длъжностните лица изграждат партньорства с колеги от други държави чрез обмен на най-добри практики и представяне на успешни инициативи. Няколко съвместни обмена доведоха до осезаем напредък в националните стратегии за пътната безопасност и планирането. След сътрудничеството с Швеция Литва започна работа за разширяване на прилагането на пътната инфраструктура 2+1³³. Румъния започна подготовка за изграждане на вдъхновена от испанската система национална мрежа от стационарни камери за контрол на скоростта, чието въвеждане е планирано за 2026 г. Латвия е започнала да проучва възможностите за задълбочено разследване на произшествия, като е взела пример от методиката на Финландия. Междувременно, като част от новия си закон за движението по пътищата, Гърция намали ограниченията на скоростта в градските зони до 30 km/h и ще въведе допълнителни мерки, насочени към подобряване на безопасността на мотоциклетистите, след обмен на знания с Испания и Дания.

Усилията за насърчаване успеха да обединят заинтересованите страни в общността на пътната безопасност и да стимулират определено ниво на взаимно оценяване и учене между държавите членки. Политическото определяне на приоритета на пътната безопасност и включването на проблемите на пътната безопасност в други сектори, като например икономическата политика, здравеопазването и безопасността на работното място, остават обаче предимно в сферата на националната отговорност.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

³³ Път 2+1 е вид път с две ленти в едната посока и една в обратната посока, разделени от средна ивица или преграда, като допълнителната лента се сменя на всеки няколко километра. Това проектиране позволява безопасно изпреварване, като същевременно разходите за строителство са по-ниски от тези за изграждане на цялостен път с две отделни платна.

4.6. ФИНАНСИРАНЕ НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

Финансирането е ключът към прилагането на решения за пътна безопасност и ускоряването на напредъка в областта на пътната безопасност в Европа, особено в държавите, които изостават по отношение на пътната безопасност.

ЕС използва три основни 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 се поделва между Комисията и държавите членки, както и Механизма за свързване на Европа (МСЕ), който се управлява пряко от Комисията. Освен това по линия на Механизма за възстановяване и устойчивост се подкрепят проекти, допринасящи за пътната безопасност.

В рамките на МСЕ ЕС е финансирал и трансгранични проекти за изграждане на капацитет, като например оценки на пътната инфраструктура в цялата мрежа, ключови показатели за ефективност, кампании за правоприлагане и въвеждане на трансгранични ИТС услуги.

В неотдавнашен доклад на Европейската сметна палата (ЕСП)³⁴ се посочва, че през последното десетилетие за проекти, свързани с пътната безопасност, са били отделени 6 663 милиона евро³⁵ от средства по ЕФРР, КФ и МСЕ, което представлява малко над 2 % от стойността на тези фондове. Тези оценки обаче обхващат също така инфраструктурни и други проекти, при които безопасността на движението по пътищата е само спомагателна цел, а не основна цел на действието. ЕСП препоръчва съфинансирането от ЕС да бъде насочено приоритетно към инициативи, които биха имали най-голямо въздействие върху пътната безопасност.

В рамките на програмата „Хоризонт Европа“ беше предоставено финансиране за по-нататъшни изследвания, включително за безопасна инфраструктура, безопасни превозни средства, безопасно движение по пътищата и грижи след пътнотранспортни произшествия. За периода 2021—2027 г. сумата, отпусната за научноизследователски проекти в областта на пътната безопасност, е около 123 милиона евро, което представлява около 0,13 % от общата стойност на настоящата програма „Хоризонт Европа“.

Що се отнася до финансирането, Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) превърна включването на безопасността във всички инвестиции в областта на пътното движение в приоритет в своята политика за отпускане на заеми в областта на транспорта през 2022 г., чийто междинен преглед е насрочен за 2026 г. Освен това гаранциите за пътна безопасност са включени в екологичните и социалните стандарти, които се прилагат за всички операции на ЕИБ. Чрез Платформата за по-безопасен транспорт ЕИБ подкрепи целеви инвестиции в областта на пътната безопасност, консултантската подкрепа и техническата помощ, като така бяха генерирани проекти в няколко държави—членки на ЕС. В рамките на ЕС ЕИБ изисква спазване на Директивата за УБПИ и Директивата относно безопасността

³⁴ Европейска сметна палата, Специален доклад 2024/04, Достигане на целите на ЕС за безопасност по пътищата: Необходим е по-бърз напредък, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_BG.pdf.

³⁵ МСЕ: 1 477 милиона евро; ЕФРР и КФ: 5 186 милиона евро.

на тунелите³⁶, включително оценки на въздействието върху пътната безопасност и одити на пътната безопасност.

4.6.1. СПРАВКА ЗА ФИНАНСИРАНИТЕ ОТ ЕС НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ В ОБЛАСТТА НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

Между 2021 г. и 2025 г. „Хоризонт Европа“ подкрепи над 20 проекта за научни изследвания и иновации, посветени на пътната безопасност.

Финансираните от ЕС научноизследователски дейности в областта на пътната безопасност обхванаха четири основни области, съответстващи на четирите стълба на подхода „Безопасна система“: безопасна инфраструктура, безопасни превозни средства, безопасно движение по пътищата и бързи и ефективни грижи след пътнотранспортни произшествия.

Свързаните с инфраструктурата проекти, които ще се изпълняват до 2026—2027 г., имат за цел да се създаде рамка за оценка на безопасността въз основа на данни (Evoroads³⁷), да се разработи инфраструктура за оптимално наблюдение на пътната безопасност (iDriving³⁸) и да се разработят решения за пътна безопасност за уязвими участници в движението в градски условия (Soteria³⁹).

Що се отнася до безопасността на превозните средства, настоящите проекти обхващат теми като разработване на активни и пасивни системи за безопасност за бъдещи автономни превозни средства (SAFE-UP⁴⁰) и посредничество между управлението от водач и автоматизираното управление (Mediator⁴¹).

Последните проекти за безопасно движение по пътищата варират от оценка на безопасността на участниците в движението по пътищата в градските зони (PHOEBE⁴²) до управление на градското пространство за модели на активна мобилност (REALLOCATE⁴³) и начини за откриване на употреба на алкохол и на наркотични вещества, както и на наличие на умора у водачите на търговски превозни средства (PANACEA⁴⁴).

Що се отнася до бързите и ефективни грижи след пътнотранспортни произшествия, фокусът е върху разработването на ефикасни мерки за противодействие и мерки след пътнотранспортни произшествия за всички видове автомобилен транспорт,

³⁶ 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.

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

свързването на медицински и инженерни инструменти (ProAct_Us⁴⁵) и оценката на дългосрочните последици от пътнотранспортните произшествия (IMPROVA⁴⁶).

4.7. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙСТВИЯТА В ОБЛАСТТА НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ НА НАЦИОНАЛНО РАВНИЩЕ

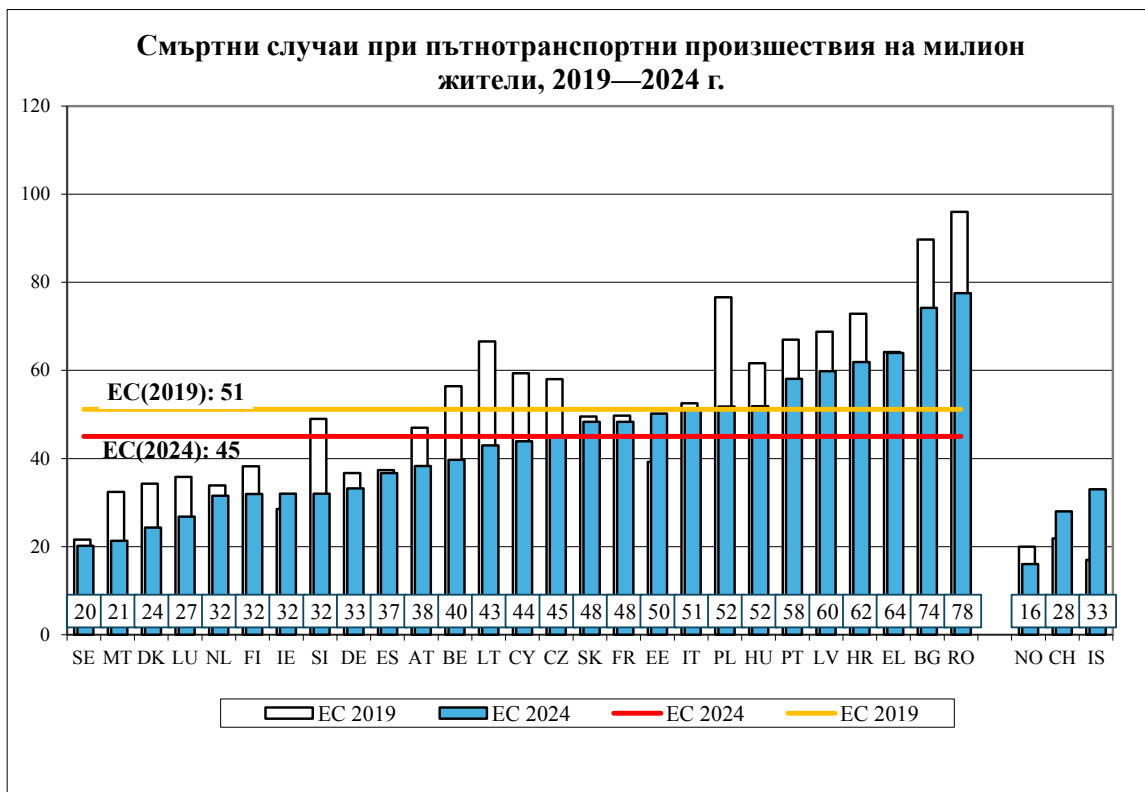
Въпреки че на равнището на ЕС се предприемат важни инициативи по отношение на законодателството, финансирането, научните изследвания и информационната дейност, основната отговорност за пътната безопасност се носи на национално, регионално и общинско равнище.

В докладите за отделните държави, публикувани заедно с настоящия доклад, са описани многобройните мерки, които се предприемат на национално равнище. В повечето случаи тези мерки са формулирани в многогодишни стратегии, планове за действие или програми за действие на равнището на държавното управление, които определят отделни национални приоритети, разпределят финансиране и поставят конкретни цели.

От докладите за тези държави става ясно, че постоянните действия, инвестициите и приоритизирането на пътната безопасност в много случаи са дали резултат. Например въпреки че все още се сблъскват с предизвикателства, Полша, Литва и Словения са постигнали намаление на смъртните случаи по пътищата с 33—35 % през 2024 г. в сравнение с 2019 г., с което са на път да постигнат целта за 50 % намаление до 2030 г. Същевременно в някои държави, включително България, Румъния и Гърция, все още се регистрират значително повече смъртни случаи по пътищата от средното за ЕС, което подчертава необходимостта от повече действия в тези държави членки. Въпреки че през 2025 г. в някои държави бяха въведени нови мерки на политиката в областта на пътната безопасност, тяхното въздействие все още не е отразено в данните за пътната безопасност.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.



Фигура 5 Смъртни случаи по пътищата в ЕС на един милион души през периода 2019—2024 г. Източници: CARE — база данни на ЕС за пътнотранспортните произшествия; за данни за населението — Евростат (онлайн код на данните [demo_pjan](#))

Успешните мерки могат да се различават в зависимост от националния контекст. Сред значимите успехи са специално разработените инвестиции в пътна инфраструктура и безопасност на движението в градовете в Полша; въвеждането на ограничение на скоростта от 30 km/h в градските центрове в цялата страна в Испания; въвеждането на цялостна мрежа от автоматизирани камери за наблюдение на движението във Франция; нова платформа на националната политика за безопасност на движението за всички нива на федералното и регионалното управление в Белгия; както и добре проучени и добре проведени кампании за повишаване на осведомеността за безопасността на движението в Дания.

Подробности за профилите във връзка с пътната безопасност на всяка държава членка могат да бъдат намерени в докладите за държавите, публикувани заедно с настоящото съобщение⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en; <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>.

5. ОБЩЕСТВЕНИ И ТЕХНОЛОГИЧНИ ТЕНДЕНЦИИ, КОИТО ОКАЗВАТ ВЛИЯНИЕ ВЪРХУ ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

Няколко проблема, които не привлякоха голямо внимание при приемането на политическата рамка на ЕС за пътната безопасност за периода 2021—2030 г., впоследствие се очертаха като области, изискващи целенасочени действия за намаляване на въздействието им върху пътната безопасност.

5.1. ДЕМОГРАФСКИ ТРАНСФОРМАЦИИ

Демографската структура на ЕС претърпява значителни промени, които имат пряко отражение върху пътната безопасност. Населението застарява, като се очаква делът на гражданите на възраст 65 и повече години да нарасне от 22 % през 2024 г. до 30 % през 2050 г.⁴⁸. Тази демографска промяна представлява единствено по рода си предизвикателство, тъй като по-възрастните участници в движението по пътищата стават по-уязвими поради физическата слабост, забавените реакции и по-тежките наранявания⁴⁹.

Тенденцията към все по-висока степен на урбанизация продължава, като над 75 % от населението на ЕС вече живее в градски райони⁵⁰. Тази концентрация на хора в населените места създава нова динамика на мобилността, включително по-голямо разнообразие от видове мобилност, увеличен брой пешеходци и велосипедисти и по-голяма гъстота на движението.

5.2. ТЕХНОЛОГИЧЕН НАПРЕДЪК

Автомобилният сектор е в процес на безпрецедентна технологична трансформация, която има значителни последици за безопасността. Усъвършенстваните системи в помощ на водача (ADAS) се превръщат в стандартно оборудване, като технологии като автоматично аварийно спиране, система за поддържане на лентата на движение и интелигентно регулиране на скоростта дават измерими ползи за безопасността. Ключът към успеха на тези функции е да се гарантира, че водачите ги приемат.

Технологиите за свързани превозни средства дават възможност за предупреждаване за опасности в реално време и за оптимизиране на управлението на движението. Чрез комуникация между отделните превозни средства (V2V) и между превозните средства и инфраструктурата водачите могат да бъдат предупреждавани за опасни условия, места на произшествия и оптимални

⁴⁸ Източник: Евростат (онлайн кодове за данни [proj_23np](#) и [demo_pjanbroad](#)), съответната статия Statistics Explained: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Вж. тематичния доклад за възрастните хора на https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en и <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Източник: Евростат (онлайн код на данните [cens_21urb01](#)), вж. също: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

маршрути. Внедряването им в държавите членки е доказало тяхната добавена стойност. Доказано е, че службите за спешно реагиране достигат до местоназначението си по-бързо и по-безопасно, а пътните оператори разполагат с точна информация в реално време за средната скорост и гъстотата на движението. Системата става все по-ефективна с добавянето на всяко ново превозно средство, но все още не е постигнато пълно покритие в целия ЕС, по-специално за услугите за комуникация между превозни средства (V2V).

Постепенното въвеждане на автоматизирани превозни средства създава както възможности, така и предизвикателства. Въпреки че е доказано, че по-високите нива на автоматизация намаляват въздействието на човешките грешки, преходният период ще доведе до нови предизвикателства, като например управлението на безопасното взаимодействие между автономните и управляваните от хора превозни средства в смесено движение, осигуряването на безопасността на немоторизирани участници в движението и установяването на отговорност за пътнотранспортни произшествия с участието на автоматизирани превозни средства.

5.3. РАЗВИВАЩИ СЕ МОДЕЛИ НА МОБИЛНОСТ

Секторът на транспорта и мобилността се трансформира чрез нови услуги и променящото се поведение на участниците в движението. Разпространението на решения за микромобилност, като например електрически скутери, електрически велосипеди и други средства за лична мобилност, създаде нови категории уязвими участници в движението; на тези участници често им се налага да споделят оскъдното градско улично пространство с пешеходци и велосипедисти.

Услугите за наемане на автомобили с водач и за съвместно ползване на автомобили промениха моделите на пътуванията, което потенциално увеличава изминатите от превозни средства километри в градовете и същевременно концентрира дейността в пиковите периоди.

Икономиката на работата по отделни заявки (gig economy) разшири услугите за доставка, при които се използват мотоциклети и велосипеди, управлявани от работници, изправени пред недостиг на време и икономически ограничения, които често насърчават поемането на риск⁵¹, докато типовете превозни средства, използвани от извършващите доставки водачи, включително незаконно внесени електрически скутери или неодобрените мотопеди, с които се превишават приложимите ограничения на скоростта, увеличиха рисковете за пътната безопасност.

⁵¹ Вж: The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers (Човешката цена на бързите доставки: систематичен преглед на литературата относно професионалните рискове и резултатите по отношение на безопасността при работниците, извършващи доставки, в „последната миля“) — <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

5.4. ВЪЗДЕЙСТВИЯ ОТ ИЗМЕНЕНИЕТО НА КЛИМАТА

Изменението на климата се очертава като значителен, но подценяван фактор, който влияе върху пътната безопасност. Екстремните метеорологични явления стават все по-чести и тежки, което създава опасни условия за управление. Горещите вълни могат да доведат до влошаване на състоянието на пътната настилка и да повлияят на работата на водачите, а зачестилите бури, наводнения и замръзване създават опасни условия, изискващи адаптивна инфраструктура и капацитет за спешно реагиране.

Повишаването на температурите се отразява и на работата на автомобилите, особено на електрическите, и може да увеличи риска от повреда на гумите. Ефектът на градския топлинен остров задълбочава тези заплахи в градовете, където температурите на повърхността могат значително да надвишат температурите на околния въздух.

5.5. КИБЕРСИГУРНОСТ И ИЗПОЛЗВАНЕ НА ДАННИТЕ

Нарастващата свързаност между превозните средства доведе до нови уязвимости, които почти не бяха отчетени при първото разработване на политическата рамка на ЕС за пътната безопасност за периода 2021—2030 г. Киберзаплахите към свързаните и автоматизирани превозни средства могат да доведат до произшествия, до изключване на системите за безопасност и нарушаване на неприкосновеността на личния живот — въпроси, които ще бъдат разгледани и чрез Законодателния акт за киберустойчивост⁵².

Събирането на данни стана много по-разпространено през последните пет години, но потенциалът на големите информационни масиви все още не е трансформиран в използваеми идеи за пътната безопасност. За целите на пътната безопасност рядко се споделят данни от превозното средство, съхранявани от производителите, данни за искове за обезщетения при инциденти, съхранявани от застрахователите, и данни за здравни инциденти, съхранявани от болниците и службите за спешна медицинска помощ. Например данните от електронните записващи устройства на превозните средства са достъпни само за специфични научноизследователски цели, като например изследване на събитията в секундите, предхождащи конкретно пътнотранспортно произшествие, но не се предоставят в дезагрегиран вид, за да подпомогнат разработването на политики.

6. ИКОНОМИЧЕСКИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ НЕГЛИЖИРАНЕТО НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

Пътнотранспортните произшествия представляват огромна социална, икономическа и здравна тежест за икономиката на ЕС. Външните социално-икономически разходи, свързани със смъртни случаи, тежки и леки наранявания, се оценяват на около 2 % от БВП на държавите от ЕС⁵³. Тези разходи остават трайно високи въпреки постигнатия напредък в намаляването на честотата и сериозността на пътнотранспортните произшествия. Намаляването наполовина на смъртните

⁵² [Регламент 2024/2847 - EN - EUR-Lex](#).

⁵³ Европейска комисия, Наръчник за оценка на външните разходи в сектора на транспорта, 2019 г. (предстои нова версия).

случаи по пътищата до 2030 г. (в сравнение с 2019 г.) би предотвратило приблизително 11 000 смъртни случая и би спомогнало за намаляване на приблизително 100 000 тежки наранявания по нашите пътища всяка година.

Разходите за здравеопазване и рехабилитация представляват най-непосредственото и видимо икономическо въздействие. Разходите за спешна медицинска помощ, хоспитализация, рехабилитация и дългосрочни грижи за жертвите на пътнотранспортни произшествия натоварват бюджетите за здравеопазване в държавите членки⁵⁴. Освен това броят на тежките наранявания намалява по-бавно от този на смъртните случаи. Разходите за справяне с последиците за **психичното здраве** на оцелелите при произшествия, семействата и свидетелите представляват допълнителна икономическа тежест⁵⁵.

Загубата на производителност и икономическо производство представлява вторият основен компонент на въздействието на произшествията. Всеки смъртен случай по пътищата се равнява на десетилетия загубен живот както у дома, така и на работното място, а сериозните наранявания често водят до трайна трудова инвалидност или намалена работоспособност. Загубите на производителност са резултат от намаленото работно време и разходите за заместване на човешкия капитал, но също така и от невъзможността засегнатите лица да извършват неплатен труд, като например домакинска работа или доброволческа дейност.

Разходите за инфраструктура и спешно реагиране включват разходи за изпращане на служби за спешно реагиране, управление на движението по време на действията по отстраняване за инцидента, материални вреди и ремонт или подмяна на превозни средства. Тези преки разходи се увеличават, тъй като превозните средства и пътната инфраструктура стават все по-технологични и следователно по-скъпи за ремонт или подмяна.

Административните разходи се дължат на разходите за изпращане на полиция, пожарна и други (немедицински) служби за спешно реагиране на мястото на произшествието. Съществуват и допълнителни разходи, свързани с правораздаването, като например съдебни разходи, разходи за наказателно преследване на нарушителите и разходи за съдебни производства и застраховки.

Освен преките разходи пътнотранспортните произшествия водят до значителни непреки икономически последици. Примери за това са загубата на време и повишеният разход на гориво, породени от **затрудненията в движението**, причинени от произшествията.

⁵⁴ Вж: Проучване в подкрепа на оценката на политическата рамка на ЕС за пътната безопасност за периода 2021—2030 г. в средата на периода, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/en/>.

⁵⁵ Като пример може да се посочи проектът IMPROVA, финансиран по програмата „Хоризонт Европа“, в който беше извършен системен преглед на над 1 400 проучвания на психологическите последици от пътнотранспортните произшествия и бяха установени редица дългосрочни последици, включително стресови разстройства (като например посттравматично стресово разстройство и разстройства на адаптацията), тревожни разстройства и фобии, афективни разстройства на настроението (като депресия) и други нарушения на функционирането.

7. Нужди от инвестиции

Постигането на потенциалните икономически ползи от предотвратяването на пътнотранспортни произшествия изисква извършването на значителни, но икономически ефективни инвестиции. Необходимо е координирано финансиране на всички равнища на управление, за да се въведат инфраструктурни подобрения, засилено правоприлагане, технологии за безопасност на превозните средства и образователни програми.

Изследванията обаче показват, че икономическата възвръщаемост на тези инвестиции значително надвишава разходите, което прави подобряването на безопасността на движението по пътищата една от възможно най-икономически ефективните мерки на общественя ред⁵⁶. Икономическите аргументи за ускоряване на действията в областта на пътната безопасност са убедителни, тъй като цената на бездействието далеч надхвърля инвестициите, необходими за ефективни действия.

В специалния си доклад от 2024 г. ЕСП отбелязва, че пътната безопасност често не е ключов критерий за подбор на инфраструктурни проекти, съфинансирани от ЕС; в критериите за подбор често се пропускат пътни участъци с висок процент произшествия. ЕСП препоръчва по-ясно определяне на приоритетите, така че бъдещите усилия за финансиране да бъдат съсредоточени върху мерките, които е най-вероятно да намалят смъртните случаи и тежките наранявания.

Освен че са необходими инвестиции в нова и преустроена пътна инфраструктура, трябва да се заделят средства и за нейното поддържане. По пътищата на ЕС не само се движат повече нови превозни средства — от 2019 г. насам броят на леките пътнически автомобили се е увеличил с близо 5 милиона, а на камионите с над 270 000⁵⁷ — но и въздействието на изменението на климата се проявява в повишената честота и интензивност на пожарите, бурите и наводненията, като всичко това оказва влияние върху целостта и безопасността на пътищата. Допълнително съображение са нарастващата необходимост от улесняване на военната мобилност и изискванията за двойното предназначение в ЕС, което изисква подобряване на избрани участъци от пътната инфраструктура (включително пътища, мостове и тунели), за да се гарантират структурната издръжливост и оперативната устойчивост. Подобни подобрения следва да бъдат проектирани така, че да се избегне създаването на нови участъци със затруднения и да се запази функционалността им при повишени натоварвания и напрегнати условия (напр. натоварени потоци от тежкотоварни превозни средства, пренасочване на маршрута във връзка с инциденти).

Рисковите фактори и предизвикателствата по пътищата също така подчертават постоянната необходимост от инвестиции във възможностите за разкриване и

⁵⁶ Според неотдавнашно нидерландско проучване (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) съотношението между разходите и ползите при националните инвестиции в пътна инфраструктура е между 1:7 и 1:2,5. В по-стар доклад на Европейската конференция на дирекциите по автомобилен транспорт се обобщават съотношенията между разходите и ползите за редица мерки за пътна безопасност: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

правоприлагане по отношение на превишената скорост, шофирането в нетрезво състояние и под въздействието на наркотици, отклоняването на вниманието, неспазването на червения сигнал на светофара и неизползването на предпазен колан. Тези инвестиции трябва да осигурят достатъчно ресурси за полицейските служби, за да могат те да извършват проверки по пътищата, и трябва да подкрепят автоматизираните системи, използващи камера, за разкриване и правоприлагане.

Правоприлагането следва да бъде придружено от финансиране на ефективни кампании за повишаване на осведомеността и образованието в областта на пътната безопасност. Тези кампании трябва да бъдат съобразени с различни целеви аудитории (деца, юноши, учащи се и начинаещи водачи, по-опитни водачи и други участници в движението, като например хора, които карат велосипед и използват средства за лична мобилност) и с различни рискови групи, като например млади мъже, възрастни хора и мотоциклетисти. Най-добре е те да се провеждат на национално или регионално равнище, но органите на държавите членки поискаха от ЕС да подкрепи подготовката и провеждането на такива кампании⁵⁸ и да улесни обмена на най-добри практики⁵⁹.

8. БЪДЕЩИ ДЕЙСТВИЯ

Настоящият междинен доклад разкрива необходимостта от ускорени и целенасочени действия в много направления. Комисията определи редица приоритети за всички съответни равнища на управление (ЕС и национално), като предприемат съществуващи или нови инициативи, за които са необходими незабавни мерки, устойчив ангажимент и целево финансиране от всички заинтересовани страни.

8.1. УСКОРЯВАНЕ НА ПОДОБРЯВАНЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ИНФРАСТРУКТУРАТА И ВНЕДРЯВАНЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

Продължаващото предизвикателство за намаляване на броя на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата изисква приоритетни инвестиции в модернизиранието на пътната инфраструктура.

Понастоящем Комисията изготвя насоки за органите, отговарящи за пътната инфраструктура, за проектиране на „обезопасена крайпътна среда“, „пътища, които не се нуждаят от обяснения и сами налагат изискванията“, както и за изисквания за качество на пътната инфраструктура за уязвими участници в движението. Тези насоки ще бъдат публикувани през 2026 г.

Регламентът за трансевропейската транспортна мрежа⁶⁰ също беше актуализиран през 2024 г., за да включи нови изисквания за безопасност за европейската мрежа.

⁵⁸ Например за обучението на ученици по пътна безопасност ЕС съфинансира чрез „Еразъм+“ програмата „Рицари за пътна безопасност“.

⁵⁹ Образователните кампании за пътна безопасност често са представени на годишните награди на ЕС за високи постижения в областта на пътната безопасност.

⁶⁰ Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013.

В плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ) вече трябва да се разглеждат и въпросите, свързани с пътната безопасност, а от държавите членки се изисква да събират данни за безопасността за всеки градски възел. Планирането на инфраструктурата трябва да отговаря на оперативните нужди, включително на безопасността.

Комисията се ангажира:

- да продължи да оказва подкрепа на държавите членки за решаване на проблемите, посочени в докладите за пътната безопасност (придружаващи настоящия доклад), включително когато такава подкрепа бъде определена от държавите членки в техните плановете за национално и регионално партньорство за инвестиции и реформи за финансовия период 2028—2034 г.;
- инвестициите в пътна инфраструктура в ЕС да зависят от включването на елементи за пътна безопасност в онези пътни участъци, които имат най-голям потенциал за подобряване на безопасността⁶¹ и където целенасочените действия могат да доведат до най-голямо подобрене⁶², включително за уязвимите участници в движението;
- да подкрепя държавите членки в прилагането на насоките за проектиране на обезопасени крайпътни среди, пътища, които не се нуждаят от обяснения и сами налагат изискванията, и инфраструктура за уязвимите участници в движението, чието публикуване предстои през 2026 г.;
- да подкрепя държавите членки във включването на изискванията за пътна безопасност, устойчивост и оперативност в проектите за поддръжка и подобряване на пътища, предприети с цел улесняване на военната мобилност или двойното предназначение, особено тези, които са насочени към преодоляване на участъци със затруднения като мостове и тунели, включително чрез насоки за проектиране; за тази цел процедурите за пътна безопасност, определени в Директива 2008/96/ЕО, следва да бъдат разгледани за пътните участъци, които са извън нейното приложно поле, но са от значение за военната мобилност;
- да подкрепя предоставянето на по-широк набор от минимална обща информация за движението, свързана с безопасността на движението, която да е безплатна за потребителите, като евентуално включва събития като „край на колоната“ или „приближава превозно средство за спешна помощ“ в разширена географска мрежа; за тази цел се планира преразглеждане на настоящите технически спецификации⁶³ в рамките на Директивата относно интелигентните транспортни системи (ИТС)⁶⁴;

⁶¹ Въз основа на Директивата за УБПИ, член 5, член 6, букви а) и г), с която се създава карта на ЕС за оценка на риска на пътищата, обхващаща пътната мрежа на TEN-T, всички автомагистрала, всички първокласни пътища, свързващи големи градове или региони, и всички междуградски пътища, финансирани от ЕС.

⁶² Следва да се отдава приоритет на най-проблемните пътни участъци, посочени в „[Методиката](#) за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа и наръчника за прилагане“ (Европейска комисия, 2023 г.), или в съответствие с националните методики, отговарящи на член 5 от Директива 2008/96/ЕО (Директивата за УБПИ).

⁶³ Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на данните и

- да продължи да подкрепя държавите членки при внедряването на подобро управление на движението и интелигентни решения за правоприлагане⁶⁵;
- да обмисли как най-добре да насърчи по-нататъшното разпространение на съвместните интелигентни транспортни системи (СИТС), включително чрез технически спецификации;
- да издаде документ с насоки за държавите членки относно непрекъснатостта на услугата eCall за превозни средства, оборудвани с 2G/3G eCall, включително относно възможните регулаторни инструменти на национално равнище за поддържане на поне една мрежа с комутиране на канали до 2030 г.

8.2. ЗАСИЛВАНЕ НА ПРАВОПРИЛАГАНЕТО И ВЪЗПИРАНЕТО

Ефективността на мерките за пътна безопасност зависи в голяма степен от последователното и видимо правоприлагане.

Комисията:

- ще продължи да подкрепя държавите членки в разработването на надеждни стратегии за правоприлагане с цел справяне с постоянните предизвикателства, свързани с превишената скорост, шофирането в нетрезво състояние и отклоняването на вниманието на водачите, като споделя най-добрите практики чрез инициативи и групи, като например групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност, програмата за обмен в областта на пътната безопасност, Европейската харта за пътна безопасност и експертната група CARE. Това включва използването на автоматизирани технологии за правоприлагане и предоставянето на научни изследвания за успешни подходи, основани на факти;
- ще продължи да осигурява възможност за ефективно сътрудничество между органите за издаване на свидетелства за управление на МПС и органите за регистрация на МПС, включително чрез използване на ИТ инструменти като MoveHub;
- ще направи взаимопомощта при правоприлагането по отношение на свързаните с пътната безопасност нарушения по-ефективна с по-добре определени процедури и ще предостави финансова подкрепа за тази цел;
- ще издаде насоки за държавите членки относно управлението на скоростта.

процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността.

⁶⁴ [Директива \(ЕС\) 2023/2661 на Европейския парламент и на Съвета от 22 ноември 2023 г. за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.](#)

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

8.3. УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА ТЕХНОЛОГИИТЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Въз основа на десетилетия опит с регулирането на безопасността на превозните средства, последно Регламента за общата безопасност на превозните средства⁶⁶, Комисията:

- ще работи за ускоряване на внедряването на усъвършенствани системи за безопасност и за подпомагане на прехода към свързани и автоматизирани превозни средства;
- през 2027 г. ще извърши оценка на мерките за безопасност на Регламента за общата безопасност на превозните средства.

Освен това Комисията улеснява създаването на трансгранични изпитвателни центрове, които дават възможност за широкомащабно предварително внедряване на автономни превозни средства за пътнически и товарен транспорт в рамките на единна трансгранична схема за издаване на разрешения. Тези изпитвателни центрове следва да подпомогнат пазарната готовност и търговската реализация на автономните превозни средства и да идентифицират характеристиките, които може да се наложи да бъдат прецизирани за целите на безопасността. Тази инициатива ще даде възможност на държавите членки да продължат да внедряват свързана инфраструктура (включително съвместни интелигентни транспортни системи — СИТС) за по-бърз обмен на данни между превозните средства и инфраструктурата, което допълнително ще подобри пътната безопасност.

8.4. НОВИ ФОРМИ НА МОБИЛНОСТ

Въз основа на проучване⁶⁷, в което се разглеждат предизвикателствата и възможностите, свързани с регулирането на средствата за лична мобилност, Комисията се ангажира:

- да изготви заключения относно потенциалните ползи от хармонизирането на техническите спецификации на средствата за лична мобилност⁶⁸;
- да подготви насоки за държавите членки и регионалните и местните администрации относно въпросите, които следва да се вземат предвид, за да се гарантира безопасността на водачите и другите участници в движението при използването на средства за лична мобилност; това ще разшири обхвата на насоките, изложени в Тематичното ръководство за ПУГМ относно безопасното използване на устройствата за микромобилност от 2021 г.⁶⁹

⁶⁶ Регламент (ЕС) 2019/2144.

⁶⁷ Проучване относно необходимостта от хармонизирани правила за подкрепа на развитието на микромобилността и повишаване на пътната безопасност за средствата за лична мобилност — окончателен доклад (1.0), Служба за публикации на Европейския съюз, 2024 г. <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ По искане на министрите на транспорта на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика през декември 2025 г.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en.

8.5. ИНИЦИАТИВИ ЗА НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ И ИНОВАЦИИ

В настоящата програма „Хоризонт Европа“ за периода 2021—2027 г. ще продължат да се определят като приоритетни научните изследвания и иновациите в областта на пътната безопасност, с особен акцент върху разбирането и преодоляването на нововъзникващите предизвикателства. Приоритетните области на научни изследвания включват пътната безопасност и устойчивостта на пътищата в селските райони, безопасността на уязвимите участници в движението, като например пешеходци, велосипедисти и ползватели на устройства за микромобилност, както и използването на изкуствен интелект и големи информационни масиви за прогнозиране и избягване на пътнотранспортни произшествия.

Комисията ще подкрепя и иновациите в технологиите за безопасност на превозните средства, включително интерфейсите човек/технология в системите на превозните средства. Освен това тя ще насърчава сътрудничеството между производителите на автомобили, технологичните дружества и научноизследователските институции чрез партньорство за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност (партньорство за ССАМ).

8.6. ОБРАЗОВАНИЕ И ПОВИШАВАНЕ НА ОСВЕДОМЕНОСТТА

Комисията ще продължи да подкрепя обмена на най-добри практики в областта на образованието и повишаването на осведомеността относно пътната безопасност, по-специално чрез Европейската харта за пътна безопасност⁷⁰, обмена на ЕС в областта на пътната безопасност и конференциите, провеждани на всеки две години.

Комисията ще се стреми също така да включи образованието и повишаването на осведомеността относно пътната безопасност в други инструменти на ЕС за финансиране и осведомяване, включително в програмата „Еразъм+“, и когато това бъде определено от държавите членки в техните планове за национално и регионално партньорство за финансовия период 2028—2034 г., особено във връзка с мобилността в градските и селските райони.

8.7. РОЛЯТА НА ЧАСТНИЯ СЕКТОР И РАБОТОДАТЕЛИТЕ В ОБЛАСТТА НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

Комисията ще призове работодателите от частния и държавния сектор да приемат корпоративни политики, които отдават приоритет на безопасността в стопанските дейности. Те биха могли да бъдат разработени по модела на препоръките на академичната експертна група за Четвъртата световна конференция на министрите по безопасността на движението по пътищата⁷¹, която се проведе в Маракеш, Мароко, през април 2025 г.

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

⁷¹ Спасяване на животи след 2025 г: Предприемане на по-нататъшни стъпки: Препоръки на академичната експертна група за Четвъртата световна конференция на министрите по безопасността на движението по пътищата, Шведска транспортна администрация, 2025 г.

Тези препоръки включват осигуряване на елементи за пътната безопасност в разпоредбите и практиките за безопасност на работното място, като водеща роля имат държавните органи и организации. Това може да бъде постигнато чрез въвеждане на обща за цялата организация култура на безопасност и прилагане на системи за управление на безопасността като ISO 45001 или ISO 39001.

Организациите на гражданското общество, включително групите за застъпничество за безопасност по пътищата, организациите за подкрепа на жертвите и професионалните асоциации, играят ключова роля в поддържането на обществената осведоменост, подпомагането на разработването на политики и предоставянето на услуги на жертвите на пътнотранспортни произшествия и техните семейства.

Комисията ще продължи да настоява за такова участие на частния и третия сектор в пътната безопасност, включително чрез: конференциите на всеки две години, Европейската харта за пътна безопасност и годишните награди на ЕС за високи постижения в областта на пътната безопасност⁷².

8.8. НАБЛЮДЕНИЕ И ОТЧЕТНОСТ

Комисията ще продължи да предлага механизми за наблюдение и отчетност на работещите в областта на пътната безопасност, за да се постигне напредък към целите за 2030 г. и в крайна сметка да се постигне „нулева смъртност“ до 2050 г. Това ще бъде постигнато чрез:

- базата данни CARE и експертната група за събиране на данни за смъртните случаи и нараняванията по пътищата, като се използват стандартизирани инструменти за докладване, както и чрез работа с държавите членки за подобряване на качеството на събираните данни за тежките наранявания и за дезагрегиране на данните за някои типове превозни средства;
- Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата⁷³ и публикуването на надеждни и сравними данни за пътнотранспортните произшествия и задълбочен анализ и информация за тенденциите, практиките и политиките в областта на пътната безопасност в ЕС.

8.9. РАЗГЛЕЖДАНЕ НА ВЪПРОСИТЕ НА УПРАВЛЕНИЕТО

Очаква се продължаващият обмен на най-добри практики между държавите членки и подходящите последващи действия по въпросите, повдигнати от групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност, подпомагана от Комисията, да доведат до по-нататъшни подобрения.

Справянето с новите предизвикателства може да бъде постигнато чрез одобрение на типа, национални мерки или законодателство на ЕС. За изграждането на по-добра инфраструктура се разчита предимно на национално финансиране, като пътната безопасност трябва да се конкурира с други национални политически

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

приоритети. Образованието и правоприлагането ще останат национална отговорност, като зависят от разпределението на ресурсите и политическата воля. С влизането в сила на новия законодателен пакет на ЕС за пътна безопасност⁷⁴ и въз основа на резултата от предложенията за техническа изправност бяха актуализирани мерките, свързани с пътната безопасност, попадащи в обхвата на компетентност на ЕС. Като цяло напредъкът вероятно ще бъде стабилен, но постепенен и ще зависи в голяма степен от политическата воля.

Същевременно екосистемата на заинтересованите страни в областта на пътната безопасност в ЕС не е създадена така, че да се възползва от потенциално значителните ползи за пътната безопасност, които напредъкът в технологиите за автоматизация на превозните средства обещава. Въпреки че в Плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор⁷⁵ тази област е определена като ключов елемент на бъдещата програма за конкурентоспособност на ЕС, институционалната рамка извън изпитванията все още не е създадена. Съществува обаче значителен потенциал такива структури да бъдат финансирани до голяма степен чрез такси за ползване.

При разглеждането на въпросите, свързани с управлението, следва да се вземат предвид нуждите на стратегическите трансгранични коридори и възли, включително тези, които изпълняват функции с двойно предназначение. Това включва осигуряване на съгласуваност между пътната безопасност, изпълнението на TEN-T, киберсигурността и съображенията за устойчивост.

Комисията се ангажира:

- да разшири проектите за изграждане на капацитет и обмена на добри практики в областта на пътната безопасност между органите на всички равнища на управление;
- да предостави по-структурирана обратна връзка на държавите членки относно общите опасения, изразени от тях в групата на високо равнище по въпросите на пътната безопасност;
- да обмисли необходимостта от промени в управленските структури на ЕС във връзка с безопасното въвеждане на свързани и автоматизирани превозни средства.

Комисията призовава държавите членки:

⁷⁴ Той се състои от три директиви: [Директива \(ЕС\) 2025/2205 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2025 г. относно свидетелствата за управление на превозни средства](#); [Директива \(ЕС\) 2025/2206 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2025 г. за изменение на Директива \(ЕС\) 2025/2205 по отношение на определени решения, засягащи правото на управление](#); [Директива \(ЕС\) 2024/3237 на Европейския парламент и на Съвета от 19 декември 2024 г. за изменение на Директива \(ЕС\) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата](#).

⁷⁵ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор“, COM(2025) 95 final от 5 март 2025 г., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- да гарантират, че разполагат с добре функциониращи структури и субекти за управление и координация на пътната безопасност;
- да предоставят подходящо финансиране за програми за безопасност;
- да се ангажират с редовно наблюдение и отчитане на напредъка.

Комисията призовава местните и регионалните органи:

- да възприемат всеобхватни подходи към пътната безопасност, които да интегрират безопасността в планирането на земеползването и транспорта;
- да прилагат стратегии за управление на скоростта;
- да осигурят подходяща инфраструктура за уязвимите участници в движението;
- да развиват способности за реагиране при извънредни ситуации.

9. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящият преглед на изпълнението на политическата рамка на ЕС за пътната безопасност за периода 2021—2030 г. разкрива една отрезвяваща реалност: въпреки че е постигнат напредък, темпът на подобрене е недостатъчен в много държави членки, за да се постигне целта на ЕС за 2030 г. Прегледът обаче съдържа и някои положителни аспекти: в него се посочват някои ефективни мерки, които биха могли да бъдат възпроизведени или разширени, и се съобщава за обещаващото въвеждане на нови технологии и методи, които могат да подобрят пътната безопасност. Освен това за някои действия и инвестиции е необходимо време, за да окажат въздействие, и те нямат незабавно отражение в данните за пътната безопасност. Важно е Комисията и държавите членки да продължат да предприемат действия за постигане както на краткосрочни, така и на дългосрочни положителни въздействия.

Резултатите, обобщени в настоящия доклад, илюстрират колко много може да се постигне, когато участници на всички равнища — от отделни лица до управленски структури на равнището на ЕС — допринасят за подхода „Безопасна система“ в рамките на своите области на компетентност. Забавянето на напредъка към „нулева смъртност“ обаче — на фона на нарастващото движение и новите обществени и технологични тенденции — поставя под въпрос дали настоящият набор от инструменти за пътна безопасност е подходящ за бъдещето.

Анализът показва, че предизвикателствата пред пътната безопасност стават все по-сложни, повлияни от демографските промени, технологичната трансформация, изменението на климата и променящите се модели на мобилност, които не са били напълно предвидени при разработването на политическата рамка на ЕС за пътната безопасност за периода 2021—2030 г.

В доклада обаче се разкриват и значителни възможности за постигане на напредък. Технологичният напредък в областта на безопасността на превозните средства, нарастващата осведоменост за икономическите ползи от инвестициите в безопасност, както и нарастващият политически акцент върху устойчивата мобилност създават благоприятни условия за ускорени действия.

От ключово значение е да се използват тези възможности чрез координирани, устойчиви и правилно финансирани усилия в целия ЕС и в държавите членки на всички равнища на управление и на обществото. Инвестициите в пътна

безопасност генерират значителна възвръщаемост, не само под формата на избегнати разходи, но и на подобрено качество на живот и икономическа производителност. Аргументите за действие са убедителни както от социална, така и от икономическа гледна точка.

Успехът ще зависи от подновяването на политическата ангажираност, подходящото финансиране, по-тясното сътрудничество между заинтересованите страни и готовността за възприемане на новаторски подходи към постоянните предизвикателства. Комисията е готова да подкрепи държавите членки и заинтересованите страни в това важно начинание, като е наясно, че постигането на „нулева смъртност“ ще изисква колективни действия и споделена отговорност.

Животите, които могат да бъдат спасени, нараняванията, които могат да бъдат предотвратени, и икономическите ползи, които могат да бъдат спечелени, оправдават постоянните усилия, които ще бъдат необходими за постигане на целите на ЕС за пътна безопасност.

Комисията призовава държавите членки и всички заинтересовани страни спешно да приемат предизвикателството да създадат бъдеще, в което ЕС ще се доближи максимално до нулевия брой смъртни случаи в автомобилния транспорт, а мобилността ще бъде устойчива и безопасна. Без подновен ангажимент, инвестиции и действия във всички държави членки и на равнището на ЕС този стремеж за спасяване на човешки животи по нашите пътища ще остане само намерение.