



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 17.5.2018 г.
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на
пътните инфраструктури**

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

През последните десетилетия пътната безопасност в ЕС се подобри значително благодарение на мерките, предприети на равнище ЕС, на национално, регионално и местно равнище. Между 2001 г. и 2010 г. броят на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в ЕС намаля с 43 %, а в периода между 2010 г. и 2016 г. с още 19 %. През 2016 г. 25 620 души изгубиха живота си по пътищата на ЕС — с 510 по-малко отколкото през 2015 г. и с близо 5900 по-малко отколкото през 2010 г.

Въпреки че някои държави членки продължават всяка година да бележат значителен напредък, през последните години смъртността при пътнотранспортни произшествия в ЕС като цяло се задържа на същото равнище. Заинтересованите страни в областта на пътната безопасност отговориха на забавянето с подновяване на ангажимента си към каузата, в съответствие със заявеното от министрите на транспорта на ЕС в Декларацията от Валета относно пътната безопасност от март 2017 г.¹

Подкрепяна от този политически импулс, заедно с тази инициатива Комисията предлага и рамка за пътната безопасност за периода 2020-2030 г., която е по-добре адаптирана към известните предизвикателства и към промените в мобилността, произтичащи от социалните тенденции (например увеличаването на броя на велосипедистите и пешеходците, застаряването на обществото), и технологичните развития. Предложената рамка следва подхода „Безопасна система“. Този подход се основава на принципа, че хората могат да допускат грешки и ще продължат да го правят и че участниците на всички равнища носят споделена отговорност за това да гарантират, че пътнотранспортните произшествия не водят до сериозни или фатални наранявания. Съгласно подхода „Безопасна система“ трябва да се подобри безопасността на всички части на системата — пътища и крайпътни участъци, превозни средства, скорости и участие в движението, така че ако една част не се окаже на ниво, другите все пак да защитят участниците.

Пътната инфраструктура ще си остане много съществена част от този нов подход. Добре проектираните и правилно поддържаните пътища могат да намалят вероятността от пътнотранспортни произшествия, а „прощаващите“ пътища (пътищата, прокарани по интелигентен начин, така че да се гарантира, че грешките на водачите не водят незабавно до сериозни последствия) могат да намалят сериозността на действителните произшествия.

Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури² (наричана по-долу „Директивата за УБПИ“) беше приета през 2008 г., за да се гарантира, че съображенията, свързани с пътната безопасност, заемат централно място на всички етапи от планирането, проектирането и използването на пътната инфраструктура. Въпреки това съществуват големи различия по отношение на начина, по който директивата се прилага от държавите членки, като има много държави с

¹ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/bg/pdf>.

² Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури, ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59-67.

високи резултати, които надхвърлят изискванията на директивата, и други държави, които изостават.

Общата цел на предложената инициатива е да се намалят смъртните случаи и тежките наранявания по пътните мрежи на ЕС чрез повишаване на безопасността на пътната инфраструктура. Конкретните цели включват:

- подобряване на последващите действия във връзка с констатациите, направени в резултат на процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура;
- насърчаване на хармонизацията и обмена на знания между държавите членки относно тези процедури и изисквания;
- защита на незащитените участници в пътното движение;
- по-добро внедряване на новите технологии; и
- действия за поддържане на високо равнище на пътна безопасност в държавите членки, при които ограничените финансови ресурси се използват ефективно.

Преразгледаната директива е насочена към постигане на тези цели посредством въвеждането на следните основни промени:

- въвеждане на задължения за прозрачност и последващи действия във връзка с процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура;
- въвеждане на цялостна оценка на пътната мрежа – системна и проактивна процедура за картографиране на рисковете, с която да се оценява „вградената“ или присъща безопасност на пътищата в целия ЕС;
- разширяване на приложното поле на директивата, така че да обхваща не само трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), но и магистралите и първокласните пътища извън мрежата, а също и пътищата извън градските зони, построени изцяло или частично със средства на ЕС;
- определяне на общи изисквания за характеристиките на пътната маркировка и пътните знаци с цел да се улесни разгръщането на съвместни, свързани и автономни системи за мобилност; и
- въвеждане на задължение за системно отчитане на незащитените участници в пътното движение във всички процедури за управление на пътната безопасност.

• **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политика**

С инициативата се цели отстраняване на недостатъците на Директива 2008/96/ЕО.

Инициативата е тясно свързана с предложението за преразглеждане на Регламента относно общата безопасност³ и Регламента относно безопасността на пешеходците⁴. С

³ Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, ОВ L 200, 31.7.2009 г.

⁴ Регламент (ЕО) № 78/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 14 януари 2009 г. относно одобряването на типа на моторни превозни средства по отношение на защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата; ОВ L 35, 4.2.2009 г.

предложението се цели подобряване на правилата за безопасност на превозните средства посредством допълнителни елементи на безопасност, включително системи за активна безопасност, проектирани с цел предотвратяване на пътно-транспортни произшествия, и елементи за защита на незащитените участници в пътното движение. Взаимовръзката между двете инициативи се проявява там, където технологията на превозните средства разчита на инфраструктурата (например видима пътна маркировка в подкрепа на системата за активното подпомагане за поддържане на лентата).

По отношение на технологичните развития, предложението е тясно свързано и с инициативите, включени в стратегията на Комисията за съвместни интелигентни транспортни системи (СИТС)⁵.

Всички тези инициативи би трябвало да се разглеждат като част от един по-широк набор от мерки за пътната безопасност от гледна точка на подхода „Безопасна система“.

Връзката между Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури и Директива 2004/54/ЕО относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа („Директивата за тунелите“) беше оценена като елемент от пригодността и опростяването на законодателството.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Предложението се базира на изведения от Комисията „Юнкер“ приоритет за закриляща, предоставяща възможности и защитаваща Европа. То е част от усилията на Комисията за скъсяване на разстоянието между европейците и ЕС, като се дава приоритет на тяхната защита.

То съответства на целите, определени в Бялата книга за транспорта от 2011 г.⁶ и насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.⁷, и представлява част от новата политическата рамка на ЕС за безопасност по пътищата за периода 2011—2020 г. То е в съзвучие с усилията на Комисията за по-лесно въвеждане на решенията за свързана, съвместна и автоматизирана мобилност, по-специално [Съобщението ССАМ], и е включено в третия пакет за мобилността, представен като част от предложенията за енергиен съюз.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Съгласно член 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), ЕС има споделена компетентност в областта на безопасността на транспорта. Предложението се основава на член 91, параграф 1, буква в) от ДФЕС, който

⁵ Съобщение на Комисията „Европейска стратегия за съвместни интелигентни транспортни системи — крайъгълен камък по пътя към съвместната, свързана и автоматизирана мобилност“ (COM(2016)0766 final).

⁶ Бяла книга на Комисията „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011) 144 final).

⁷ Съобщение на Комисията „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година“ (COM (2010) 389 final).

представлява основата за приемането на мерки за подобряване на безопасността на транспорта, включително на пътната безопасност. Тъй като компетентността е споделена, съображенията във връзка със субсидиарността са в сила.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Отрицателните вторични ефекти от пътнотранспортните произшествия, включително смъртните случаи по пътищата и задръстванията, са трансгранични проблеми, които не могат да бъдат разрешени чрез действия само на национално или местно равнище. За да се постигне и поддържа високо равнище на пътна безопасност в ЕС, основната пътна мрежа изисква целенасочено използване на хармонизирани процедури за управление на пътната безопасност въз основа на подходяща и пропорционална регулаторна рамка. Необходимото ниво на безопасна мобилност за ключовите компоненти на пътната мрежа на ЕС няма да бъде постигнато без намеса на равнището на ЕС, тъй като доброволните действия не се подкрепят от всички държави членки.

Последващата оценка, както и консултациите, проведени в рамките на оценката на въздействието⁸, потвърдиха, че действащата директива е постигнала резултати и се ползва с широка подкрепа сред държавите членки и заинтересованите страни. Поради това актуализирането на рамката, с цел включване на новите развиятия, както и повишаването на нейната ефикасност и ефективност представляват логичен отговор на посочените по-горе съображения.

По отношение на разширяването на обхвата отвъд мрежата TEN-T, е ясно, че пътищата, включени в TEN-T, зависят от пътищата, които свързват важни центрове на икономическа дейност с мрежата TEN-T. Много пътища, които не са част от мрежата TEN-T, са важни за цялостното функциониране на автомобилния транспорт в ЕС и поемат значителен обем от националния и международния трафик. Равнищата на пътната безопасност по тези пътища могат да бъдат значително по-ниски отколкото по самите пътища от мрежата TEN-T, където настъпват само 8 % от смъртните случаи в ЕС.

Последващата оценка показва, че държавите членки, които прилагат от известно време процедурите за УБПИ по своите национални пътища, постигат много по-добри резултати в областта на пътната безопасност от държавите членки, които не правят това. Поради големия трафик на първокласната пътна мрежа в ЕС се пада голям процент от смъртните случаи в сравнение с дела на тези пътища в общата пътна мрежа (на 15 % от пътната мрежа извън градските райони, изчислена в километри, се падат около 39 % от всички смъртни случаи по пътищата в ЕС). По тази причина координирането на действията на ЕС във връзка с първокласната пътна мрежа (включително тази нейна част, която не влиза в TEN-T) ще допринесе за постигането както на средносрочната цел на ЕС за намаляване наполовина на смъртните случаи до 2030 г., така и на дългосрочната цел за постигане на пътен транспорт без смъртни случаи до 2050 г.

Без намеса от страна на ЕС съществуващите различия в националните подходи ще се запазят — много държави членки, и по-специално тези с по-висок процент смъртни случаи, не биха прилагали системно принципите на директивата, ако няма правила на ЕС със задължителна сила. Такова положение би довело до запазване на ниските нива

⁸ XXX (да се добави източник).

на пътна безопасност в тези държави членки, което би повлияло отрицателно и на нивата на пътната безопасност в ЕС като цяло.

Основното предимство на действията на ЕС се изразява в доближаването до високи стандарти на безопасност на инфраструктурата в целия ЕС, което е и целта на инициативата. Пътуването в ЕС би трябвало да стане по-безопасно, като страните, които не се справят така добре като другите, ще имат възможност да се възползват от опита на по-напредналите страни. Това на свой ред би трябвало да подобри функционирането на вътрешния пазар посредством осигуряването на по-безпроблемен и по-добре организиран превоз на пътници и товари, и да подкрепи целите на ЕС за икономическо, социално и териториално сближаване.

Без намеса от страна на ЕС не би имало сравним общоевропейски преглед на състоянието на пътната безопасност на първокласните пътни мрежи на държавите членки, както и сравними инструменти за определяне на приоритетите при предоставянето на финансиране от ЕС.

- **Пропорционалност**

Вариантите на политиката, които се оценяват в оценката на въздействието, представляват различни степени на пропорционалност в постигането на целите на политиката. Въпреки че всички варианти на политиката включват доказани мерки за ефективно справяне с проблема със смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата, най-мощният вариант е свързан с най-ниска степен на пропорционалност. Включването на първокласните пътни мрежи на държавите членки в приложното поле на директивата е пропорционално и засяга относително скромна дял (15 %) от дължината на пътната мрежа. На него обаче се падат 39 % от смъртните случаи по пътищата на ЕС.

Разходите за държавите членки са ограничени в сравнение с ползите, като предпочетен вариант на политика е три пъти по-евтин и по-гъвкав от най-мощния оценен вариант.

- **Избор на инструмент**

Тъй като нормативният акт – предмет на изменението, е директива, актът за изменение следва да има същата форма.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Комисията публикува резултатите от последващата оценка на действащата директива през 2015 г.⁹ Те могат да бъдат обобщени, както следва:

- директивата доведе до промяна в мисленето по отношение на управлението на безопасността на движението по пътищата;

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

- тя насърчи широкото използване на процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура, които понастоящем са въведени във всички държави членки и се базират на минимален набор от задължителни правила на ЕС за управлението на пътищата от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T);
- тя осигурява „общ език“ за предприемането на мерки по отношение на безопасността на пътната инфраструктура; и
- постави началото на нормативен и оперативен процес на национално равнище, който не би достигнал такъв размах без намесата на ЕС.

От друга страна директивата изглежда не предоставя стимул за разширяване на обмена на добри практики между държавите членки. Освен това приложното поле на директивата включва само пътищата от TEN-T, които са предимно магистрали и на които се падат 8 % от общия брой на смъртните случаи по пътищата на ЕС. Въпреки това повечето държави членки прилагат на доброволна основа една или повече от предвидените в директивата процедури по управление на пътната безопасност по отношение на отделни части от своите пътни мрежи, които не влизат в TEN-T.

Оценката не даде никакви доказателства за това, че обединяването на директивата с Директивата за тунелите ще доведе до по-нататъшно повишаване на безопасността на пътните тунели в мрежата TEN-T.

• **Консултации със заинтересованите страни**

В процеса на изготвяне на оценката на въздействието във връзка с това предложение Комисията извърши редица дейности по провеждане на консултации със заинтересовани страни. Някои от тези дейности бяха част от проучването във връзка с оценката на въздействието, извършено от външен изпълнител (COWI). Бяха извършени следните дейности по провеждане на консултации със заинтересовани страни:

- конференция на заинтересованите страни, организирана от Комисията през март 2017 г. във Валета, Малта;
- срещи с основни заинтересовани страни;
- целево проучване сред заинтересованите страни (извършено от COWI);
- индивидуални интервюта с избрани заинтересовани страни (проведени от COWI);
- открита обществена консултация, проведена между 14 юни и 10 септември 2017 г., и
- срещи на Комитета за безопасност на пътните тунели и на Комитета за управление на безопасността на пътната инфраструктура.

Преобладаващата част от отговорилите считат, че настоящата законодателна рамка на ЕС както за управлението на безопасността на инфраструктурата, така и за безопасността на тунелите, решава проблема с пътната безопасност до голяма степен или в известна степен. Въпреки това те подчертаха по-специално следните въпроси като проблемни в настоящата рамка: липса на хармонизация, липса на споделяне на информация и ограничено приложно поле.

На конференцията на заинтересованите страни, която се проведе в Малта през март 2017 г., заинтересованите страни препоръчаха Комисията да преразгледа Директивата за УБПИ, като обърне по-голямо внимание на измерените резултати и по-малко на направените вложения, в допълнение към преразглеждането на целите на програмата (за TEN-T) и финансовите инструменти.

Като цяло беше постигнато почти пълно единодушие по въпроса за това, че е необходимо да се подобрят поддръжката и поправката на съществуващите пътища, да се повиши тяхната безопасност и да се подобри защитата на незащитените участници в пътното движение. Имаше по-голямо разделение на мненията по въпроса дали са необходими подобрения на качеството на пътното оборудване (като мантинелите) и видимостта на пътната маркировка и пътните знаци. Въпреки това едно ясно изразено мнозинство от отговорилите все още смята, че са необходими подобрения. Съществува широк консенсус по въпроса за необходимостта от общи изисквания на ЕС за видимостта на пътната маркировка и пътните знаци.

Откритата обществена консултация показва и широк консенсус за това, че в целия ЕС следва да се използват съпоставими методики за измерване на безопасността на пътната инфраструктура.

Що се отнася до готовността за въвеждане на съвместна, свързана и автономна мобилност, мненията се разделиха по въпроса дали физическата инфраструктура трябва да се адаптира така, че да отговаря на нуждите на превозните средства с висока степен на автоматичност или превозните средства трябва да се разработват така, че да се адаптират към съществуващата инфраструктура. Комисията заключи, че ще бъде необходима известна степен на хармонизация на физическата инфраструктура, за да се даде възможност за безпроблемно въвеждане на по-високи нива на автоматичност и за да се гарантира безопасното опериране на автоматизираните превозни средства в смесения трафик. Неотдавнашен доклад, изготвен от Работната група за автоматизация на автомобилния транспорт¹⁰ (в която влизат представители на публични органи, доставчици на услуги и стоки, производители и изследователи) потвърждава това заключение.

Забележките относно нуждите на незащитените участници в пътното движение показаха колко е трудно да се предписват индивидуални мерки за определени групи незащитени участници в пътното движение. В крайна сметка Комисията реши, че е за предпочитане да не се предписват конкретни мерки, а по-скоро да се въведе общо изискване при процедурите по управление на пътната безопасност да се отчитат нуждите на всички групи незащитени участници в пътното движение и да се намери най-подходящото решение, пригодно към местните условия.

Мненията се разделиха по въпроса за възможното разширяване на приложното поле на законодателството, така че то да включва не само мрежата TEN-T. Частните дружества и НПО бяха най-склонни да считат, че приложното поле на законодателството би трябвало да обхваща всички основни и национални пътища, а публичните органи бяха склонни да смятат, че в приложното поле би трябвало да влиза само мрежата TEN-T. Мнозина от респондентите на целевото проучване сред заинтересованите страни споменаха „нежеланието на държавите членки да приемат разширяване, включващо пътищата извън TEN-T“ по причини, свързани със субсидиарността. Една държава

¹⁰http://2r1c5r3 mxgzc49 mg1ey897em.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/sites/8/2018/01/TM2.0_TF_RoadAutomation_report3_FINAL.pdf.

членка коментира, че освен въпроса за субсидиарността има и друга причина, поради която е за предпочитане приложното поле на директивата да не се разширява (отвъд TEN-T), а именно за да се запази възможността за адаптиране на подходите и разпоредбите към спецификата на мрежите и органите, които ги управляват. Респондентите обаче признаха също големия потенциал за намаляване на смъртните случаи, предвид факта, че повечето инциденти с фатален край се случват извън мрежата TEN-T.

Европейският съвет за транспортна безопасност заяви, че приложното поле на законодателството би трябвало да се разшири така, че да обхване всички магистрали, всички пътища, (съ-) финансирани от ЕС, и всички основни селски и градски пътища. Това се налага с оглед на новата цел за съсредоточаване на усилията върху намаляването на сериозните наранявания и на смъртните случаи (тъй като голяма част от нараняванията се случват в градските зони), а също и поради факта, че всички участници в пътното движение следва да имат право на едно и също ниво на безопасност по всички пътища.

Отчитайки всички аспекти, Комисията стигна до заключението, че едно ограничено разширяване отвъд TEN-T, с което да бъдат обхванати първокласните пътища и което да е насочено към предотвратяването на много по-голям брой смъртни случаи, без да налага непропорционална тежест и разходи на държавите членки, е обосновано и пропорционално.

- **Събиране и използване на експертни знания и опит**

Комисията потърси знанията и опита на външни експерти посредством договор за допълнително проучване с консорциум, ръководен от Ecorus и включващ експерти от COWI и SWOV, чието начало беше поставено през септември 2016 г. Констатациите, съдържащи се в доклада за оценка на въздействието, се основават на окончателния доклад, изготвен в резултат от този договор.

Освен това беше сключен договор с външен експерт (професор George Yannis от Националния технически университет в Атина) за извършване на допълнителен анализ, научен преглед и допълнително валидиране.

Непълнен списък на външните проучвания, използвани като основа за изготвянето на доклада за оценка на въздействието, се съдържа в приложенията към доклада. Като цяло използваните източници са многобройни, до голяма степен изчерпателни и представителни за различните групи заинтересовани страни.

- **Оценка на въздействието**

Инициативата е подкрепена от оценка на въздействието, получила положително становище с резерви от страна на Комитета за регулаторен контрол. Комитетът отправи препоръки, в които призова за по-добра обосновка и пояснение, по-специално относно:

- очаквания принос на инициативата към пътната безопасност на „Безопасна система“ в рамките на всеобхватен подход, както и нейната връзка и начина, по който се допълва с успоредната инициатива за обща безопасност на превозните средства и безопасност на пешеходците;
- пропорционалността на предпочетените варианти на политика, по-специално по отношение на финансови ограничения; и

- необходимостта от заключения въз основа на оценките на действащата директива, както и на Директивата за тунелите, а също и за това как да се подходи към някои проблеми, свързани с прилагането.

Коментарите бяха взети под внимание в преразгледаната оценка на въздействието. Бяха дадени допълнителни разяснения, както е посочено в Приложение I към доклада за оценката на въздействието. Наред с другите корекции бяха направени следните промени с цел да се разрешат горепосочените проблеми:

- бяха добавени пояснения за подхода „Безопасна система“, приноса на отделните инициативи, връзката с успоредната инициатива за обща безопасност на превозните средства и безопасност на пешеходците и съответния им принос за общата цел.
- Липсата на финансиране беше определена като източник на проблеми и една конкретна цел беше разширена така, че да бъдат отчетени финансовите ограничения. Бяха включени разходите за привеждане в съответствие за всяка държава членка до 2030 г.
- Бяха добавени допълнителни подробности във връзка с констатациите в последващата оценка. Беше разяснен и предложеният подход за гарантиране на съответствие с действащото законодателство.

Възможните мерки на политиките бяха обединени в шест варианта на политика с различни равнища на амбиция. Вариантите на политика, които ограничават политическата намеса до TEN-T (варианти на политика 1-3), и тези, които разширяват приложното поле извън TEN-T (варианти на политика A-B), бяха оценени поотделно. Поради допълващия се характер на мерките за управление на безопасността на пътната инфраструктура, вариантите от 1 до 3 са алтернативни, но се основават един на друг, така че да се могат да се осъществяват поетапно. По същия начин вариантите на политика, които предвиждат политическа намеса извън TEN-T, са алтернативни, но се основават един на друг.

Вариант 1 предвижда минимална промяна с минимални разходи, като се отчитат предстоящите технологични промени и се предлагат ограничени промени в законодателството, които могат да се приложат относително лесно и бързо. Той включва незаконодателни незадължителни мерки като насърчаване на споделянето на знания и обмена на най-добри практики с цел подпомагане на ефективността на процедурите по управление, които вече са включени в действащата директива. Този вариант на политика въвежда и законодателни мерки за подобряване на прозрачността на процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура и ясно изискване за насочване на усилията към оценката на безопасността на незащитените участници в пътното движение в рамките на процедурите за УБПИ. Накрая, той създава по-добри допирни точки между Директивата за УБПИ и Директивата за тунелите посредством преразглеждане на Директивата за УБПИ със специален акцент върху преходните зони между откритите пътища и тунелите и върху съвместните инспекции на тези зони с участието както на персонал, отговарящ за безопасността на пътищата, така и на такъв, отговарящ за безопасността на тунелите.

Вариант 2 отива по-далеч, като включва елементи от подхода „Безопасна система“. Той въвежда нова процедура – цялостна оценка на пътната мрежа, целяща редовно оценяване и сравняване на „вградената“ безопасност на пътната мрежа с оглед на проактивно установяване на пътните участъци, за които са необходими допълнителни

инспекции и намеси. Той въвежда и общи изисквания за характеристиките на някои елементи на пътната инфраструктура с цел да се улесни внедряването на съвместни, свързани и автономни системи за мобилност. Той е насочен и към преодоляване на липсата на последователни и сравними данни за нивото на безопасност на пътната мрежа на ЕС. Водещият принцип при вариант 2 е, че законодателството на ЕС ще изисква от държавите членки да извършват процедури за УБПИ и подходящи последващи действия във връзка с тях с цел установяване на широк спектър от потенциални рискове за пътната инфраструктура. Въпреки това държавите членки ще си запазят гъвкавостта при определянето на необходимото ниво на безопасност на пътната инфраструктура. Изборът на подходящи технически решения също ще остане правомощие на държавите членки, а законодателството на ЕС ще определя само общите изисквания по отношение на характеристиките, за да подкрепя безпроблемното внедряване на свързаната, съвместна и автоматизирана мобилност (например ясният характер на пътните знаци и пътната маркировка).

Вариант 3 предлага постигане на минимално ниво на безопасност по пътищата, включени в TEN-T, и определя минимални изисквания за характеристиките на пътното оборудване. Това е подход, насочен към резултатите, който може да се използва за постигане на еднакво ниво на безопасност в цялата мрежа TEN-T. Минималното ниво на безопасност, което трябва да бъде постигнато, ще се определя на равнище ЕС. Държавите членки ще си запазят гъвкавостта при избора на контрамерки за необходимото ниво на безопасност на пътната инфраструктура.

За разлика от вариантите от 1 до 3, вариантите А, Б и В включват известно разширяване на процедурите, предвидени в Директивата за УБПИ, извън TEN-T. Разширяването се отнася само за основните или националните пътища, които обикновено са представени от първокласната пътна мрежа на държавите членки.

Вариант А включва една-единствена законодателна мярка, съгласно която за всеки проект на път от националната пътна мрежа, финансиран напълно или отчасти със средства на ЕС, се прилагат процедурите, предвидени от Директивата за УБПИ.

Вариант Б цели да гарантира, че вече установените процедури за УБПИ се прилагат по отношение на по-широка пътна мрежа, включваща по-специално магистралите и натоварените пътища от първокласните пътни мрежи на държавите членки. Този вариант на политика представлява умерено амбициозно задължително разширяване на приложното поле на процедурите, предвидени в настоящата Директива за УБПИ. Той ще окаже въздействие само върху държавите членки, които още не са разширили прилагането на тези процедури на доброволна основа.

Вариант В цели философията на проактивното управление на безопасността на цялата мрежа да бъде приложена и по отношение на първокласните пътни мрежи на държавите членки. Този вариант на политика представлява по-амбициозно разширяване на прилагането на преразгледаните процедури за УБПИ, което обхваща по-голяма пътна мрежа (включително магистрала и първокласни пътища) извън TEN-T.

В оценката на въздействието съчетанието между Вариант на политика 2 и Вариант на политика В се посочва като предпочитан вариант.

През периода 2020-2030 г. това съчетание би могло да спаси над 3 200 живота и да избегне над 20 700 сериозни наранявания в сравнение с базовия сценарий (14 650

спасени живота и 97 502 избегнати сериозни наранявания през периода 2020-2050 г.). Само през 2030 г. мерките по отношение на пътната инфраструктура биха спасили 562 живота и предотвратили 3 675 сериозни наранявания.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

В съответствие с Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) на Комисията, беше оценена възможността за административно опростяване, по-специално посредством обединяването на Директивата за УБПИ с Директивата за тунелите. В резултат на оценката на въздействието и консултацията със заинтересованите страни не бяха установени възможности за повишаване на пътната безопасност посредством обединяване на директивите. Тъй като не беше констатирано намаляване на административната тежест, подобно обединяване не беше преценено като полезно или желателно.

С предложението се въвежда нова проактивна процедура за УБПИ, основана на риска – цялостна оценка на пътната мрежа, без да се увеличава общият брой на процедурите. Това се постига посредством включването на полезните елементи от предишна реактивна процедура (по-специално установяването на участъци с висока концентрация на произшествия) в процедурите за пътищата в експлоатация.

- **Основни права**

В предложението са зачетени основните права и са спазени принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражения върху бюджета на ЕС, въпреки че цялостната оценка на пътната мрежа може да се използва като критерий за целенасочено разходване на средства на ЕС.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за наблюдение, оценка и докладване**

С предложението се избягва ненужната административна тежест, като задълженията за докладване се ограничават до ключов показател за резултатност – категоризирането на безопасността на пътищата, обхванати от процедурите.

За да се оцени въздействието на законодателството, ще бъде необходимо също да се извърши цялостна оценка след поэтапното въвеждане на всички промени. Подходящият срок за подобно оценяване би бил 5 години след цялостното прилагане на новата рамка.

- **Обяснителни документи (за директиви)**

Като се имат предвид обхватът на предложението и фактът, че то се отнася само до изменение на Директива 2008/96/ЕО, която е изцяло транспонирана от всички държави членки, не изглежда обосновано или пропорционално да се изискват обяснителни документи.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Член 1, параграф 1 се изменя, за да се упоменат една нова и една преименувана процедура за управление на безопасността на пътната инфраструктура (съответно „цялостна оценка на пътната мрежа“ и „инспекция за пътна безопасност“).

Член 1, параграф 2 се изменя, за да отрази разширеното приложно поле на директивата, като в него се включват автомагистралите и първокласните пътища извън мрежата TEN-T, за да се разшири задължителното прилагане на предвидените в директивата процедури, така че да се насочи специално към натоварените пътища, свързващи големите градове и региони.

Член 1, параграф 3 се изменя, за да се направи прилагането на директивата задължително за всеки проект в областта на пътната инфраструктура извън градските райони, който се осъществява с финансиране от ЕС, за да се гарантира, че финансовите средства на ЕС не се използват за изграждане на потенциално опасни пътища.

Член 2, параграф 1 се изменя, за да се предостави актуализирано определение на „трансевропейска пътна мрежа“, в съответствие с определението, дадено в Регламент (ЕС) № 1315/2013 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

Член 2, параграф 2, буква а) и член 2, параграф 2, буква б) се добавят, за да се дадат определения на понятията „автомагистрала“ и „първокласен път“, които са необходими поради разширяването на приложното поле на законодателството.

Член 2, параграф 2, буква в) се добавя, за да се даде определение на понятието „цялостна оценка на пътната мрежа“ – нова проактивна процедура за управление на безопасността на пътната инфраструктура въз основа на риска (която да замени настоящата процедура за „категоризиране и управление на безопасността на пътната мрежа в експлоатация“, описана в член 5, която е реактивна по своя характер).

Член 2, параграф 5 се заличава, тъй като методът „категоризиране на участъци с висока концентрация на произшествия“ е включен в новата процедура за „цялостна оценка на пътната мрежа“ и в инспекциите за пътна безопасност.

Член 2, параграф 7 се изменя, за да се предостави актуализирано определение на понятието „инспекция за пътна безопасност“, да се изясни целенасоченият характер на тази процедура и тя да бъде разграничена от новата процедура „цялостна оценка на пътната мрежа“.

Член 2, параграф 10 се въвежда, за да се даде определение за „незащитени участници в пътното движение“, чийто дял в смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата е непропорционално голям, поради което изискват специално внимание при прилагането на предвидените в директивата процедури.

Член 5 се преразглежда, за да се замени настоящата реактивна процедура за „категоризиране и управление на безопасността на пътната мрежа в експлоатация“ с новата проактивна и основана на риска процедура за „цялостна оценка на пътната мрежа“. Цялостната оценка на пътната мрежа представлява проактивно оценяване въз основа на риска на всички пътища, попадащи в приложното поле на директивата, за да се направи оценка и сравнение на „вградената“ или присъща безопасност на

съществуващата пътна инфраструктура, с оглед на определянето на приоритетни области за допълнителна инспекция и намеса и на укрепването на инфраструктурния компонент на подхода „Безопасна система“. При тази нова процедура се отчитат историческите данни за произшествия и съществуването на вече установени участъци с висока концентрация на пътнотранспортни произшествия. Тя също така системно и активно оценява рисковете, свързани с пътната инфраструктура, като например нейните геометрични характеристики, наличието на кръстовища и железопътни прелези, наличието на препятствия в крайпътната зона и наличието на подходящи системи за обезопасяване на пътя. Това ще осигури силен стимул за предприемане на последващи действия във връзка с констатациите и за насочване на инвестиции към областите с най-голям риск.

Член 6, параграф 1 се изменя, за да се обвърже определянето на пътните участъци, които да се инспектират с оглед на пътната безопасност, с констатациите от цялостната оценка на пътната мрежа, извършена съгласно член 5.

Член 6, параграф 3 се преразглежда, за да се въведе изискване за съвместни инспекции за пътна безопасност на преходните участъци между пътищата, обхванати от настоящата директива, и пътните тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО. Целта на тази разпоредба е да се гарантира по-добро сътрудничество между компетентните органи, отговарящи за пътната безопасност и безопасността на тунелите, тъй като тези преходни участъци обикновено се определят като най-опасните зони на пътните тунели.

Член 6а се добавя, за да се въведат подходящи последващи действия във връзка с всички процедури за управление на безопасността на пътните инфраструктури, предвидени в Директивата за УБПИ. Липсата на последващи действия е една от основните слабости, установени при оценката на Директивата за УБПИ и в оценката на въздействието. Тази разпоредба ще изисква по-специално всяко решение за това дали да се предприемат последващи действия във връзка с препоръка на инспекция за пътна безопасност да бъде мотивирано и добре обосновано.

Член 6б се добавя, за да се предостави защита на незащитените участници в пътното движение. Необходимостта от по-добра защита на незащитените участници в пътното движение беше подчертана при изготвянето на оценката на въздействието, по-специално от съответните заинтересовани страни. С този член се изисква при всяка процедура за УБПИ да се прави отделна оценка на положението на незащитените участници в пътното движение.

Член 6в се добавя, за да се въведе изискване пътната маркировка и пътните знаци да се използват и поддържат по начин, който да гарантира, че те могат да бъдат надеждно разпознавани. Това е мярка, която има за цел да се осигури безпроблемно пътуване на участниците в пътното движение, да се допринесе за внедряването на свързани и автономни системи за мобилност и да се гарантира, че нуждите на застаряващото население се отчитат, като се използват лесни за разпознаване пътни знаци и пътна маркировка.

Член 11а се добавя, за да се предвидят изисквания за докладване от страна на държавите членки относно прилагането и резултатите от процедурите за управление на безопасността на пътните инфраструктури. Това налага по-специално държавите членки да класифицират своите пътни мрежи в зависимост от нивото на риска,

установен в хода на цялостните оценки на пътните мрежи. В настоящата директива няма изисквания за докладване, което силно затруднява общоевропейския мониторинг на напредъка, бенчмаркинга и последващите действия. Изискванията за отчетност са от съществена значение, за да се гарантира, че „вградената“ безопасност на пътната мрежа може да бъде измерена и съобщена на участниците в движението и че тенденцията на сближаване в областта на пътната безопасност в ЕС се ускорява.

В Приложение II са добавени нови изисквания, за да се гарантира, че нуждите на незащитените участници в пътното движение са взети предвид при осъществяването на проверките за пътна безопасност.

Добавя се ново Приложение IIa, в което се изброяват елементите на инспекциите за пътна безопасност, тъй като основният акцент следва да се постави върху повишаването на безопасността на съществуващите пътища.

Приложение III е заменено с ново приложение, в което се изброяват елементите на новата процедура „цялостна оценка на пътната мрежа“. Те включват обща информация за оценяваните пътища, данни за произшествията и интензивността на трафика, експлоатационни характеристики, специфични съображения относно трасето и характеристиките, свързани с безопасността, както и общите рискове, за да се гарантира възможност за правилно оценяване на „вградената“ безопасност на пътищата.

Приложение IV се изменя, за да се поясни, че описанието на точното място на произшествията включва ГНСС координати.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта за законодателен акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Намаляването наполовина на смъртните случаи по пътищата до 2020 г. в сравнение с 2010 г. и стремежът техният брой да бъде сведен до нула до 2050 г. (проекта Vision Zero)¹³ представляват стратегическа цел на ЕС. Въпреки това през последните години не беше отбелязан напредък в постигането на тези цели.
- (2) Според подхода „Безопасна система“ смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия могат да бъдат предотвратени до голяма степен. Гарантирането на това, че пътнотранспортните произшествия не водят до сериозни или фатални наранявания, би трябвало да е съвместна отговорност на всички равнища. Добре проектираните и правилно поддържаните пътища могат да намалят вероятността от пътнотранспортни произшествия, а „прощаващите“ пътища (пътищата, прокарани по интелигентен начин, така че да се гарантира, че грешките на водачите не водят незабавно до сериозни последици) могат да намалят сериозността на действителните произшествия.
- (3) Пътищата от трансевропейската мрежа, определена в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹⁴, са от ключово значение за оказването на подкрепа на европейската интеграция. Поради това следва да се гарантира високо ниво на безопасност на тези пътища.
- (4) Процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура, приложени върху трансевропейската мрежа, допринесоха за намаляване на

¹¹ ОВ С , , стр. .

¹² ОВ С , , стр. .

¹³ Съобщение на Комисията „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година“ (COM (2010) 389 final).

¹⁴ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

смъртните случаи и сериозните наранявания в Съюза. От оценката на въздействието на Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁵ става ясно, че държавите членки, които прилагат принципите на управлението на безопасността на пътната инфраструктура (УБПИ) на доброволна основа по отношение на своите национални пътища извън мрежата TEN-T, са постигнали много по-добри резултати в областта на пътната безопасност от държавите членки, които не го правят.

- (5) Голяма част от пътнотранспортните произшествия се случват на малък дял от пътищата, където интензивността и скоростта на трафика са високи и където се наблюдава широк спектър от превозни средства, които пътуват с различна скорост. Поради това ограниченото разширяване на приложното поле на Директива 2008/96/ЕО, което включва автомагистралите и пътищата извън мрежата TEN-T, следва значително да допринесе за подобряването на безопасността на пътните инфраструктури в Съюза.
- (6) Освен това задължителното прилагане на процедурите, предвидени в Директива 2008/96/ЕО, по отношение на всички проекти за пътна инфраструктура извън градските райони, които се реализират с финансиране от Съюза, следва да гарантира, че средствата на Съюза не са използвани за изграждането на небезопасни пътища.
- (7) Цялостната оценка на пътната мрежа въз основа на риска се очерта като ефикасно и ефективно средство за идентифициране на участъци от мрежата, които следва да бъдат предмет на по-подробни инспекции за пътната безопасност, и за отдаване на приоритет на инвестициите в съответствие с потенциала за повишаване на безопасността за цялата мрежа. Поради това цялата пътна мрежа, обхваната от настоящата директива, следва да бъде оценявана системно с цел повишаване на пътната безопасност в целия Съюз.
- (8) Включването на най-добрите елементи от предишната „процедура за категоризиране и управление на безопасността на пътната мрежа в експлоатация“ в новата процедура за цялостна оценка на пътната мрежа следва да позволи по-добро идентифициране на пътните участъци, където възможностите за повишаване на безопасността са най-големи и където целенасочената намеса би трябвало да доведе до най-големи подобрения.
- (9) Системните последващи действия във връзка с констатациите на процедурите по УБПИ са от ключово значение за повишаването на безопасността на пътната инфраструктура, което е необходимо за постигането на целите на Съюза в областта на пътната безопасност. За тази цел приоритизираният планове за действие следва да гарантират, че необходимите мерки се прилагат възможно най-бързо.
- (10) Следва да се повиши безопасността на съществуващите пътища чрез целенасочени инвестиции в пътните участъци с най-висока концентрация на произшествия и/или с най-висок потенциал за намаляване на произшествията.
- (11) Участъците от пътната мрежа, граничещи с пътните тунели от трансевропейската пътна мрежа, обхванати от Директива 2004/54/ЕО на

¹⁵ Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59).

Европейския парламент и на Съвета¹⁶, се характеризират с особено висок риск от произшествия. Поради това следва да бъдат въведени съвместни инспекции на пътната безопасност на тези пътни участъци, в които да участват представители както на компетентните органи, отговарящи за пътищата, така и на компетентните органи, отговарящи за тунелите, за да се подобри безопасността на пътната мрежа като цяло.

- (12) През 2016 г. на незащитените участници в пътното движение се падат 46 % от смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в Съюза. Следователно, като се гарантира отчитането на интересите на тези ползватели при всички процедури за УБПИ, тяхната безопасност на пътя би трябвало да се повиши.
- (13) Проектирането и поддръжката на пътната маркировка и пътните знаци са важен елемент за гарантиране на безопасността на пътната инфраструктура, особено с оглед на разработването на превозни средства, оборудвани със системи за подпомагане на водача или по-високи нива на автоматизация. В частност е необходимо да се гарантира, че пътната маркировка и пътните знаци могат да бъдат лесно и надеждно разпознавани от тези превозни средства.
- (14) С цел постигане на прозрачност и подобряване на отчетността, ключовите показатели за измерване на резултатите следва да се докладват.
- (15) Публикуването на резултатите от цялостната оценка на пътната мрежа следва да даде възможност за сравняване на нивото на „вградената“ безопасност на инфраструктурата в целия ЕС.
- (16) Тъй като целта на настоящата директива, а именно установяването на процедури, чрез които да се гарантира постоянно висока степен на пътна безопасност на цялата трансевропейска пътна мрежа и на мрежата от магистрали и първокласни пътища в ЕС, не може да бъде постигнатата в достатъчна степен от държавите членки, но поради факта, че за да се гарантира доближаването до по-високи стандарти на безопасност на пътната инфраструктура, са необходими подобрения в целия ЕС, може да се постигне по-добре на равнище ЕС, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, предвиден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел. В резултат от действията на равнището на ЕС, пътуването в целия Съюз следва да стане по-безопасно, което на свой ред би трябвало да подобри функционирането на вътрешния пазар и да подпомогне целта за икономическо, социално и териториално сближаване.
- (17) За да се гарантира, че съдържанието на процедурите по УБПИ продължава да отразява най-добрите технически знания, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, с цел адаптиране на приложенията към директивата в съответствие с техническия прогрес. От особено значение е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и те да протекат в съответствие с принципите, залегнали в Междуйнституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.¹⁷ По-специално,

¹⁶ Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39).

¹⁷ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите на държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

- (18) Необходими са конкретни мерки за постоянно подобряване на практиките по управление на безопасността и за улесняване на разпознаването на пътната маркировка и пътните знаци от превозните средства, оборудвани със системи за подпомагане на водача или по-високи нива на автоматизация. С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на съответните разпоредби на настоящата директива, на Комисията следва да се делегират изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁸.
- (19) Поради това Директива 2008/96/ЕО следва съответно да се измени,
ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

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

- (1) В член 1 параграфи 1—3 се заменят със следното:
- „1. Настоящата директива налага установяването и прилагането на процедури за оценка на въздействието върху пътната безопасност, проверки за пътна безопасност, инспекции за пътна безопасност и цялостни оценки на пътната мрежа от страна на държавите членки.
2. Настоящата директива се прилага за пътища, които съставляват част от трансевропейската пътна мрежа, за автомагистрали и първокласни пътища, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация.
3. Настоящата директива се прилага за пътища и за проекти за пътна инфраструктура, които не са обхванати от параграф 2, разположени са извън градските райони и са завършени с пълно или частично финансиране от Съюза“;
- (2) Член 2 се изменя, както следва:
- а) Параграф 1 се заменя със следния текст:
- „1. „трансевропейска пътна мрежа“ означава пътната мрежа, определена в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1);“.
- б) Добавят се следните точки от 2а до 2в:

¹⁸ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

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

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

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

в) специално е проектиран като автомагистрала;

2б „първокласен път“ означава път, който не е автомагистрала, но свързва големи градове или региони, или и двете, и е определен като основен път в картата EuroRegionalMap, която се изготвя от Националните агенции на Европа за картографиране и кадастър;

2в „цялостна оценка на пътната мрежа“ означава оценяване на безопасността на пътната мрежа в рамките на приложното поле на директивата, за да се установят референтни показатели за произшествията и риска от тежки произшествия;“;

в) точка 5 се заличава;

г) точки 6 и 7 се заменят със следното:

„6. „категоризиране на безопасността“ означава класифициране на части от съществуващата пътна мрежа в категории в зависимост от тяхната обективно измерена „вградена“ безопасност;

7. „инспекция за пътна безопасност“ означава целева проверка на място на съществуващ път или участък от път с оглед установяването на опасни условия, недостатъци и пропуски, които увеличават риска от произшествия и наранявания;“;

д) добавя се следната точка 10:

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

(3) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Цялостна оценка на пътната мрежа

1. Държавите членки гарантират извършването на цялостна оценка на пътната мрежа в експлоатация, обхваната от настоящата директива. Цялостната оценка на пътната мрежа включва визуална инспекция, анализ на интензивността на трафика и историческите данни за произшествия, а също и оценка на произшествията и на риска от тежки произшествия. Държавите членки гарантират, че първата оценка ще бъде извършена най-късно до 2025 г. Последващите цялостни оценки на пътната мрежа са достатъчно чести, за да гарантират подходящи нива на безопасност, но при всички случаи следва да се извършват най-малко на всеки пет години.

2. В процеса на цялостната оценка на пътната мрежа държавите членки включват елементите, изложени в Приложение III.

3. Въз основа на резултатите от оценяването, упоменати в параграф 1, държавите членки класифицират всички участъци от пътната мрежа в не по-малко от три категории в зависимост от тяхната „вградена“ безопасност.

4. Държавите членки гарантират извършване на периодични инспекции от компетентното звено.

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

(4) Член 6 се изменя, както следва:

(а) заглавието се заменя със следното:

„Член 6

Инспекции за пътна безопасност“;

(b) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите членки гарантират извършването на инспекции за безопасност на пътищата в експлоатация с оглед установяване на свързаните с пътната безопасност характеристики и предотвратяването на произшествия. Изборът на пътни участъци, които подлежат на такива инспекции, се основава на резултатите от оценката, извършена съгласно член 5, като се отдава приоритет на участъците с висок риск.“;

(c) параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

„2. При извършване на инспекциите за пътна безопасност държавите членки се стремят да изпълняват критериите, установени в Приложение IIа.

3. Държавите членки гарантират безопасността на участъците от пътната мрежа, граничещи с пътните тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО, чрез съвместни инспекции за пътна безопасност, включващи компетентните звена, участващи в прилагането на настоящата директива и Директива 2004/54/ЕО. Съвместните инспекции за пътна безопасност се извършват най-малко на всеки три години“;

(5) Добавят се следните членове 6а, 6б и 6в:

„Член 6а

Последващи действия във връзка с процедурите за пътищата в експлоатация

1. Държавите членки гарантират, че констатациите от цялостните оценки на пътната мрежа и оценките, извършени съгласно член 5, водят до последващи действия – целенасочени инспекции за пътна безопасност или преки коригиращи действия.

2. Държавите членки гарантират, че констатациите от инспекциите за пътна безопасност, извършени съгласно член 6, са последвани от мотивирани решения за определяне на необходимостта от коригиращи действия. . По-специално, държавите членки определят пътните участъци, където е необходимо допълнително повишаване на безопасността на пътната инфраструктура, и определят действията, на които следва да бъде отдаден приоритет с оглед на повишаването на безопасността на тези пътни участъци.

3. Държавите членки гарантират, че коригиращите действия са насочени към пътни участъци с ниски нива на безопасност и които предоставят възможност за прилагане на мерки с високо съотношение ползи/разходи.

4. Държавите членки изготвят и редовно актуализират основан на риска план за приоритетни действия за проследяване на изпълнението на определените коригиращи действия. При изготвяне на плана за действие, държавите членки отдават предпочитание на пътните участъци с висок потенциал за повишаване на пътната безопасност, като се вземат предвид интервенции с високо съотношение ползи/разходи.

Член 6б

Защита на незащитените участници в пътното движение

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

Член 6в

Пътна маркировка и пътни знаци

1. Държавите членки гарантират, че пътната маркировка и пътните знаци са правилно проектирани и се поддържат по начин, който позволява да бъдат лесно и надеждно разпознавани от хора водачи и от превозни средства, оборудвани със системи за подпомагане на водача или по-високи нива на автоматизация.

2. Комисията разработва общи експлоатационни изисквания за улесняване на разпознаването на пътната маркировка и пътните знаци. За тази цел Комисията приема тези актове за изпълнение в съответствие с процедурата, посочена в член 13, параграф 2.“;

(6) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Обмен на най-добри практики

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

(7) В член 11 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Комисията се подпомага от комитета, посочен в член 13. Доколкото се изисква приемане на специфични мерки, такива мерки се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 13, параграф 2.“

(8) Добавя се следният член 11а:

„Член 11а

Докладване

1. До 31 октомври [ОР: моля, добавете ГОДИНАТА, изчислена по формулата 24 месеца след датата на влизане в сила] и на всеки три години след това държавите членки предоставят на Комисията доклад относно дела на пътната мрежа, оценен посредством цялостна оценка на пътната мрежа през предходните три години, и относно категоризирането на безопасността на пътните участъци, оценявани според категориите участници в пътното движение.“;

- (9) Член 12 се заменя със следното:

„Член 12

Адаптиране към техническия прогрес

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

- (10) Добавя се следният член 12а:

„Член 12а

Делегирани актове

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 12, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящата директива].

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 12, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуетноститутуционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 12, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“;

- (11) член 13 се заменя със следното:

„Член 13

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.“;
- (12) Приложенията се изменят, както е посочено в приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до [ОР: моля, добавете ДАТАТА – 18 месеца след влизането в сила]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.
2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

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

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател