

ДОКЛАД

ЗА СЪСТОЯНИЕТО
НА БЕЗОПАСНОСТТА
НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА
В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

2019

СТАТИСТИКА
ФАКТОРИ
ОБЛАСТИ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕ



Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“

СЪДЪРЖАНИЕ

Резюме

РАЗДЕЛ 1 Политика за безопасност на движението по пътищата

- 1.1 Стратегически политики на глобално и европейско ниво
- 1.2 Стратегически политики на национално ниво
- 1.3 Тенденции и изводи

РАЗДЕЛ 2 Пътнотранспортен травматизъм в България

- 2.1 Общо за ПТП
- 2.2 Териториално разпределение на ПТП
- 2.3 ПТП по вид нарушение
- 2.4 Тенденции и изводи

РАЗДЕЛ 3 Фактори, влияещи върху безопасността на движението по пътищата

3.1 Регулационна рамка

- 3.1.1 Обобщена информация
- 3.1.2 Тенденции и изводи
- 3.1.3 Области за въздействие

3.2 Поведение на участниците в движението по пътищата

- 3.2.1 Обобщена информация
- 3.2.2 Тенденции и изводи
- 3.2.3 Области за въздействие

3.3 Пътна инфраструктура

- 3.3.1 Обобщена информация
- 3.3.2 Тенденции и изводи
- 3.3.3 Области за въздействие

3.4 Контролна дейност

- 3.4.1 Обобщена информация
- 3.4.2 Тенденции и изводи
- 3.4.3 Области за въздействие

3.5 Автомобилен парк

- 3.5.1 Обобщена информация
- 3.5.2 Тенденции и изводи
- 3.5.3 Области за въздействие

3.6 Спешна медицинска помощ

- 3.6.1 Обобщена информация
- 3.6.2 Тенденции и изводи
- 3.6.3 Области за въздействие

ПРИЛОЖЕНИЯ

План за действие за подобряване състоянието на БДП за 2020 г.

Заклучение

Списък на съкращенията

АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
АПК	Административнопроцесуален кодекс
БДП	Безопасност на движението по пътищата
БИС	Български институт по стандартизация
БЧК	Български Червен кръст
ВАС	Върховен административен съд
ГПК	Граждански процесуален кодекс
ДАБДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ДАМТН	Държавна агенция за метрологичен и технически надзор
ДОККПБДП	Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗАП	Закон за автомобилните превози
ЗДвП	Закон за движението по пътищата
ЗНА	Закон за нормативните актове
ЗАНН	Закон за административните нарушения и наказания
ЗП	Закон за пътищата
ИААА	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
КФН	Комисия за финансов надзор
МВР	Министерство на вътрешните работи
МОН	Министерство на образованието и науката
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МС	Министерски съвет
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МТСП	Министерство на труда и социалната политика
МПС	Моторно превозно средство
НАП	Национална агенция по приходите
НСИ	Национален статистически институт
НСОРБ	Национално сдружение на общините в Република България
ОДМВР	Областна дирекция на МВР
ООН	Организация на обединените нации
ОПУ	Областно пътно управление
ППЗДвП	Правилник за прилагане на Закона за движението по пътищата
ППЗП	Правилник за прилагане на Закона за пътищата
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
СЗО	Световна здравна организация
УС	Управителен съвет
MAIS	Maximum Abbreviated Injury Scale / Максимално опростена скала на нараняванията

Основни източници на информация

Световна здравна организация

Организация на обединените нации

Европейска комисия, Секция „Мобилност и транспорт“

Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.

Директиви на Европейската икономическа общност / Европейския съюз

Национално законодателство

Решение №16 на МС от 17 януари 2019 г. на МС

Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.

Стратегии за подобряване на БДП на ведомства

Стратегии за развитие на секторни политики на ведомства

Областни стратегии за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.

Годишни доклади и план-програми на Областни комисии по БДП

Устройствен правилник на ДАБДП

Функционален анализ на политиката по пътна безопасност, разработен по проект *BG05SFOP001-2.001-0006 „Създаване на единни правила за провеждане на функционални анализи по хоризонтални и секторни политики“*

Планове за действие на ведомства в изпълнение на препоръките на Функционалния анализ на политиката по пътна безопасност

Доклади на МВР за ПТП

Регулярна обобщена информация по чл. 8, ал. 1, т. 4 от Правилника за състава, финансирането, функциите, задачите и реда за осъществяване на дейността на ДОККПБД

Бази данни и информационни масиви на институции

Global Competitiveness Report 2017-2018 на Световния икономически форум

Въведение

Безопасността на движението по пътищата е ключов индикатор за развитието на обществото.

В силна зависимост от това социално-икономическо явление са не само средната продължителност и качество на живот, но и мобилността, транспортът, околната среда, социалното дело, здравеопазването и благосъстоянието като цяло. По данни на Световната здравна организация последствията от ПТП ежегодно допринасят за намаляване на световния брутен вътрешен продукт в огромни размери. В годишния доклад на СЗО последствията от пътнотранспортните произшествия са наречени „епидемия“. За решаването на това предизвикателство се полагат значителни усилия на глобално, европейско, национално, регионално и местно ниво.

Настоящият доклад представя състоянието на БДП в Република България като начална стъпка в процеса на оптимизиране изпълнението на държавната политика в областта.

Предназначението на документа е да предостави информацията в контекста на Националната стратегия за подобряване на БДП за периода 2011-2020 г. Разработен като основа на предстоящия нов планов период на националната рамка за БДП, анализът включва стратегически политики, статистика и тенденции на пътнотранспортния травматизъм, влияещи фактори и основни области за въздействие. Целта на документа е да подпомогне управлението на БДП като комплексна система, която позволява анализ на всички етапи от планирането и изпълнението на политиката, ясни мониторинг и оценка. Докладът няма претенции на разработка, която на този етап представя цялата релевантна информация по темата за БДП. Документът е изготвен в началния период от централизираната координация на изпълнението на политиката по БДП. Информацията от неговото приложно поле предстои да бъде прецизирана, а методиката за набиране на липсващи към момента данни - да бъде регламентирана.

В политиката за БДП в модерните държави се поставят все по-амбициозни цели и ангажименти.

През 2010 г. ООН и ЕС обявиха война срещу причините, водещи до загуба на живот при използването на МПС, като периодът 2011-2020 бе обявен за десетилетие на активни действия за БДП. Стартирани бяха множество инициативи за насърчаване и укрепване културата за безопасност, подобряване общите познания относно причините за ПТП и спомагане създаването на превантивни решения. На 17 май 2018 г. ЕК обяви нова цел за намаляване наполовина на смъртните случаи по пътищата и за първи път цел за намаляване наполовина броя на сериозните наранявания до 2030 г. в сравнение с 2020 г.

Със средно 1.35 милиона загинали годишно пътнотранспортният травматизъм в световен мащаб остава неприемливо висок.

През последните десетилетия безопасността на пътя в ЕС се подобри значително. Европа е начело в класацията за най-сигурни пътища със средно 49 загинали на един милион души, а Африка е на последно място с над 260. Все пак, травматизмът продължава да поддържа твърде високи стойности. Съгласно годишния доклад на Европейския съвет по транспортна безопасност броят на загиналите по пътищата на ЕС е намален едва с 1% през 2018 г. и с общо 4% през последните 5 години. Съюзът работи в тясно сътрудничество с държавите-членки като приема директиви, подпомага кампании, насърчава обмена и осигурява финансиране. Насоките на европейската политика предполагат амбициозни цели, които да бъдат основа на националните стратегии.

Травматизмът на пътя води до огромни социални и икономически загуби и за българското общество.

Достигането на глобалната цел на ЕС за намаляване наполовина на загиналите на пътя към 2020 г. спрямо 2010 г. все още остава проблематично. Очерталата се тенденция към задържане на високото му ниво и в национален план поставя страната ни далеч от заложените в глобалните, европейските и националните политики цели. България отбелязва напредък с намаляване на загиналите с 10% през 2018 година, но предстои още много работа. Анализиранията динамика налага извода, че на държавно ниво е необходимо преразглеждане на всички функционални характеристики на системата за управление на БДП, в т.ч. използване на нови методи за по-ефективно опазване на човешкия живот.

Политическото приоритизиране е налице и все повече изисква надграждане на капацитета на държавната администрация.

ЕК насърчава държавите-членки да допринасят за постигането на общата цел, отчитайки техните специфични изходни позиции, нужди и особености. Държавите следва да съсредоточат усилията си в области, за които резултатите им са незадоволителни в сравнение с тези, постигнати от водещите страни. В този контекст, с Решение № 16 от 17.01.2019 г. МС прие интегриран подход „Безопасна система с визия нула загинали и тежко ранени“. 2019 бе обявена за година на активна работа по опазване живота и здравето на участниците в движението под мотото „Пази семейството си на пътя“. С решението бяха одобрени и спешни мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020 г.

Голяма част от произшествията на пътя са предотвратими.

Намаляването на пострадалите и загубите е функция от регулаторната база, поведенческите модели на участниците в движението по пътищата, контролната дейност, пътната инфраструктура, автомобилния парк и спешната медицинска помощ. Въздействието върху тези определящи фактори не би могло да бъде ефективно, ако се подхожда фрагментарно. Това налага придържането към ясна национална концепция, целенасочени и координирани действия, системност и последователност на мерките, подходящи инвестиции и високо ниво на социална отговорност както на институциите, така и на обществото като цяло. В условията на нарастваща информационна обезпеченост и изграждане на изследователски капацитет анализът предоставя възможност за оценка на това как публичните политики постигат своите цели и водят до желаните резултати.

Политиката по БДП и управлението ѝ не са новост.

Нейното развитие е свързано с естествено продължаващите процеси на укрепване на ресурсите на модерната и социално-отговорна държава. През изминалите осем години от изпълнението на Стратегията за БДП бяха положени огромни усилия в посока утвърждаване на тази политика като опитът показва както постигнатите успехи, така и дефицитите, изискващи последващи мерки, за да се защити адекватно еднозначно декларираният политически ангажимент.

Безспорна е нуждата от формиране на политики, които са информирани, иновативни, чувствителни, продуктивни и интегриращи.

Администрациите на страните-членки на ЕС имат една и съща задача да работят за повишаване на благосъстоянието и социалната сигурност. За да бъдат задоволени обществените потребности и осъществени амбициозните цели, е необходимо прецизно синхронизиране на секторните политики, особено в сфера, която е обект на динамични реформи, засилен публичен интерес и все по-високи очаквания от страна на гражданското общество. Затова, управленските решения за подобряване на безопасността на движение по пътищата в България следва да осигуряват инвестирането на ограничените публични ресурси по начин, който носи най-високи обществени ползи.

Анализът се основава на разбирането, че темата за БДП освен приоритетна национална политика е и отговорност на цялото общество.

В този смисъл, всяка мярка за въздействие следва да се прилага единствено в условията на конструктивен обществен дебат: когато тя е осъзната, припозната и осъществима в контекста на

държавния апарат, академичното познание, изследователската и приложна наука, неправителствения сектор, училището, работното място и семейството. Мисията на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е да координира провеждането на националната политика в областта, защитавайки ефективно националните приоритети. Основната цел е предприемане на адекватни мерки, базиращи се на анализ и превенция за ефективно противодействие на травматизма на пътя.

Резюме

Цел на Доклада

Политиката за безопасност на движението по пътищата представлява обща стратегическа рамка и включва амбициозни цели, които направляват съвместните усилия на държавния апарат и обществото за ефективно опазване на човешките живот и здраве. Това намира израз в полагането на усилия за въздействие чрез: политически ангажимент на институциите; насърчаване на гражданите да поемат отговорност за своята собствена безопасност; интегриране на БДП в секторните политики; въвеждане на концепцията за споделена отговорност на всички равнища.

Настоящият аналитичен доклад цели да представи състоянието на БДП в България като основа за оптимизиране изпълнението на държавната политика в областта. Предназначението на документа е да предостави информацията в контекста на края на референтния период на Националната стратегия за подобряване на БДП 2011-2020 и да служи като основа на предстоящия нов планов период на националната рамка за БДП 2021-2030. Анализът включва стратегически политики, статистика и тенденции на пътнотранспортния травматизъм, влияещи фактори и области за въздействие. Крайната цел на документа е да подпомогне управлението на БДП като комплексна система, която позволява анализ на всички етапи от планирането и реализацията на политиката, създавайки предпоставки за ясни мониторинг и оценка.

Контекст на политиката по БДП

През 2010 г. ЕС определи цел за намаляване броя на загиналите по пътищата с 50% до 2020 г. в сравнение с тези от 2010 г. На 17 май 2018 г. ЕК обяви нова цел за намаляване наполовина на смъртните случаи по пътищата и за първи път цел за намаляване наполовина броя на сериозните наранявания до 2030 г. в сравнение с 2020 г. С тази обща цел се увеличава обхватът по отношение на пострадалите при ПТП в сравнение с предходната програма за действие за БДП, като ясно се индикира ангажиментът на Европа в това отношение. Работейки в тясно сътрудничество с органите в държавите-членки по въпросите на БДП, ЕС акцентира на целенасочени политики и национални инициативи чрез стратегическо планиране, нормативно регламентиране, подпомагане на обществени образователни кампании, насърчаване на обмена на опит между държавите и осигуряване на подходящо финансиране.

Държавната политика на Република България в областта на БДП е съобразена със световната и европейската по отношение на цели, приоритети и визия. Българското правителство е отделило специално внимание на темата за БДП, видно от наличието на специализирана национална стратегия, от Програмата за управление за периода 2017-2021 и от приетия през 2019 г. с решение на МС пакет от мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020 г., насочен към създаване на допълнителна организация за постигане на заложените към 2020 г. цели. МС обяви подход „Безопасна система“ с визия нула загинали и тежко ранени за национална политика за постигане на висока степен на безопасност по пътищата и обяви 2019 г. за година на активна работа по опазване живота и здравето на участниците в движението по пътищата под мотото „Пази семейството си на пътя“.

В глобален мащаб по данни на СЗО приблизително 1,35 милиона души загиват всяка година в резултат на пътнотранспортни произшествия, което струва на страните средно 3% от brutния им вътрешен продукт. Над 9/10 (93%) от смъртните случаи са в държави с ниски и средни доходи, като нараняванията при ПТП са водещата причина за смъртността сред младите хора на възраст от 5 до 29 години. На европейско ниво през изминалите десетилетия безопасността на движението по пътищата се подобрява значително, но въпреки това броят на смъртните случаи и нараняванията все още е твърде висок. Те засягат не само пострадалите, но и цялото общество като социално-икономическите разходи възлизат на около 120 милиарда евро годишно. От 2010 г. средногодишното намаление на броя на загиналите по пътищата на ЕС е 2,8%, което се равнява на намаление от 21% между 2010 г. и 2018 г. По-голямата част от това намаление е постигнато през 2011 г., 2012 г. и 2013 г. През 2018 г. намалението в ЕС на броя на загиналите в сравнение с 2017 г. е с 1%. Намалението на загиналите в сравнение с базовата им стойност от 2010 г. е 20% при планирано намаление от 43%. През 2018 г. 25 100 души са изгубили живота си по пътищата на ЕС, а 135 000 души са сериозно ранени. Голяма част от тях представляват най-уязвимите участници в движението: пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти и др. Европейската статистика показва стойности, надвишаващи заложените целеви стойности на Съюза (50% по-малко загинали и 20% по-малко ранени към 2020 г. спрямо изходната 2010 г.)

Трудностите, свързани с намаляване на травматизма с планираните амбициозни темпове, са валидни и за Република България. Целите на Националната стратегия за подобряване състоянието на БДП за планов период 2011-2020 са намаляване броя на смъртните случаи с 50% и броя на тежко ранените с 20%. Освен планираните показатели за смъртност към края на периода, Стратегията за първи път въвежда и конкретни планови стойности за всяка една от годините в периода. Те представляват годишна норма на намаление от 5% или 39 статистически човешки живота спрямо 2010 г. Постигнатото намаление на загиналите в проценти за първите осем години на периода представлява 21.2%, а номинално - 164 статистически човешки живота. През 2018 г. в страната са регистрирани 6 684 тежки ПТП с 611 загинали и 8 466 ранени. За първите осем месеца на 2019 г. са настъпили 4325 тежки ПТП, при които са загинали 379 и са ранени 5514 участници в движението по пътищата. Спрямо същия период на 2018 г. през 2019 г. броят на тежките ПТП е със 127 по-малко, загиналите са с 16 по-малко, а ранените – със 187 по-малко (за 2018 г. – 4452/395/5701). За периода 2010 - 2018 г. данните за тежки ПТП със загинали и ранени се променят разнопосочно. Колебанията в статистиката индикират липса на устойчиви тенденции към намаляване на травматизма с желаната динамика. Това обуславя необходимостта от интегриране на нови методи, които да осигурят по-ефективно поставените цели за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Фактори, влияещи на БДП

Изследването на факторите, влияещи върху травматизма, е важен аспект в управлението на БДП. Целта е осигуряване на по-добро разбиране на проблематиката и разработването на подходящи мерки и методи за въздействие. Спектърът на влияние отразява средата и включва аспекти, които се намират в непрекъснато взаимодействие и е необходимо да бъдат разглеждани в съвкупност: регулационна рамка - нормативна и институционална база; поведение на участниците в движението; контролна дейност; пътна инфраструктура; автомобилен парк; спешна медицинска помощ. Въздействието на тези фактори и тяхната съвкупност следва да бъде адекватно анализирано, отчетено, регламентирано, контролирано и управлявано.

Регулационна рамка: политиката по БДП се изпълнява в рамките на възможностите и ограниченията на досега действащата нормативна и институционална база. Стартирани са множество процеси за канализиране усилията на цялостния държавен апарат за устойчиво намаляване на травматизма на пътя. Със създаването на ДАБДП политиката по БДП се приоритизира допълнително, вмениявайки функции по ръководство, координация и контрол на нова специализирана структура. Намаляването на броя на загиналите и ранените при ПТП изисква трайно нормативно уреждане на обществените отношения с предприемане на комплексни законодателни мерки. До 2019 г. липсата на държавен орган, който да осъществява единна и координирана държавна политика за БДП, се свързва с фрагментарност на действията на различни ведомства без утвърдено лидерство на процеса. Към момента обективно

не е възможно да се установи и оцени какъв финансов ресурс държавата насочва към проблемите на БДП, нито как този ресурс се разпределя между отделните отговорни институции във времето и за конкретни мерки. Липсва процес по мониторинг и оценка на изпълнението на стратегическите и планови документи в областта. Политиката по БДП все още не е напълно интегрирана в съответните секторни политики. Базите данни между различните институции не са синхронизирани. Констатира се недостатъчност на данните, свързани с ПТП. Съществуващите статистически и бази данни съдържат пропуски, свързани с причините за произшествието и ефекта върху участниците, а те представляват важен източник за изследователската дейност в областта на мерките за безопасност. Липсва и многоаспектен анализ на данните, свързани с ПТП, който да позволи извеждането на тенденции и набелязване на максимално адекватни мерки за въздействие. Не на последно място, няма единна концепция за популяризиране на проблемите, свързани с БДП (информирание, обучение, обществен дебат), която да интегрира всички аспекти от планирането и изпълнението на политиката по БДП по вертикала и хоризонтала. **Необходимо е целепологане в посока:** създаване и развитие на интегрирана система за планиране, изпълнение и отчетност на националната политика в областта на БДП в единна стратегическа рамка; подобряване на координацията и взаимодействието между институциите при изпълнение на политиката по БДП; усъвършенстване на законодателството и ефективно правоприлагане в областта на БДП; усъвършенстване на методологията за работа с данни, касаещи ПТП и БДП; гарантиране на прозрачност, сътрудничество и партньорство с гражданския сектор, бизнеса, научните и академични среди в процеса на подобряване на БДП; повишаване на знанията, уменията, квалификацията и експертизата на работещите в държавната администрация в изпълнение на политиката по БДП.

Поведение на участниците в движението по пътищата: системата на БДП следва да третира адекватно ролята на човешкия фактор. Наложилото се статистическото отчитане за настъпване на ПТП основно поради грешки на водачите следва да се приеме за условно предвид липсата на системен многоаспектен анализ на причинно-следствените връзки между поведението на водачите и настъпило ПТП, извършван във времето. Това следва да се отчете като дефицит на аналитичната система и да бъде предмет на допълнително изследване. Без да се подценява негативния ефект на човешкия фактор, добиването на пълна информация за точния механизъм на настъпване на дадено произшествие изисква комплексно обследване на всички съставни елементи, в допълнение към поведението на водача, в т.ч. пътна инфраструктура, метеорологични условия, трафик, превозно средство. Ако недвусмислено се установи, че причината за настъпване на ПТП е в поведението на водача, то възниква необходимостта от специфициране на отклонението в поведението – поради незнание, лоша преценка, самонадеяност, умора, разсейване, здравословно състояние и др. Нещо повече, тези останали елементи на безопасността следва да бъдат толерантни и компенсиращи по отношение на човешките грешки, които обективно не могат да бъдат напълно елиминирани. Този подход би гарантирал коректност на заключенията, на статистическите данни и оттам - адекватност на набелязаните мерки за въздействие. Пешеходците, от своя страна, са най-уязвимите участниците в движението и също представляват високо рискова група. Валиден е изводът, че и двете категории участниците в движението не притежават нужната култура на взаимодействие с пътната система. Съществуват дефицити по отношение на целенасоченото и системно въздействие върху ценностната ориентация и мотивацията в посока знания, дисциплинираност, отговорност и самоконтрол на поведението, възпитавани от най-ранна детска възраст. Констатира се и необходимост от цялостна оптимизация на системата за обучение на водачите, както преди, така и след провеждането на изпит за упражняване на водаческата дейности. **Необходимо е целепологане в посока:** превенция на рисковете за здравето и живота на децата при взаимодействието им с пътната система като участници в движението по пътищата; подготовка на образовани, обучени и информирани водачи на моторни превозни средства, притежаващи квалификация и отговорно поведение за безопасно упражняване на водаческата дейност - изпълнение на рамкова концепция за фазова подготовка на водачи; повишаване на обществената чувствителност към проблемите на БДП чрез поставяне на темата във фокуса на обществото; повишаване на организационната култура в контекста на БДП в публичните и корпоративните организации.

Контролна дейност: налице са съществени трудности при реализирането на административнонаказателната отговорност за нарушенията при движение по пътищата. Административнонаказателните процедури консумират изключително големи ресурси без да предоставят достатъчна ефективна възможност за идентифициране на нарушителя, връчване и събиране на дължимите глоби. Съответно, това поражда дефицити в дисциплираността на водачите и ограничава превантивното действие на контролната дейност. У редица нарушители, предимно извършващи многократни нарушения, се поражда чувство за безнаказаност, което води до увеличаване на пътнотранспортния травматизъм и неизпълнение на целите за опазване на живота и здравето на участниците в движението по пътищата. Методиката за обследване на причините за настъпване на пътнотранспортни произшествия се нуждае от прецизиране както с оглед коректност на поддържаните статистика и база данни, така и с оглед възможност за извършване на обективен анализ, целящ ефективно въздействие върху факторите, създаващи рисци от ПТП. **Необходимо е целеполагане в посока:** подобряване на материално-техническата и ресурсна обезпеченост на контролната дейност; оптимизиране на способите за осъществяване на контрол; ефективност и ефикасност на административното наказание за постигане на превантивната функция на санкцията; повишаване на събираемостта на глобите и намаляване на административната тежест; оптимизиране на методологията за събиране, обработка, анализ и представяне на данните, свързани с ПТП.

Пътна инфраструктура: тя следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници, да изпраща ясни и разбираеми послания към тях, да ги предпазва от грешки, а в случай на допускане на грешки, да бъде щадяща към тежестта на последствията от тях. През последните десет години България отбелязва интензивно развитие в областта на пътното строителство. Все още, обаче, по-голямата част от мрежата остава изградена преди повече от 20 години. Това изисква влагането на значителни финансови ресурси за извършване на основен ремонт в допълнение към необходимия ресурс за текущо пътно поддържане. Състоянието на републиканската, общинска и улична пътна инфраструктура е обект на системно и целенасочено въздействие, развитие и подобрене, което е изключително продължителен и капиталоемък процес. По тази причина, подобренията се извършват поетапно, приоритетно и в условията на разходване на ограничен финансов ресурс, което обуславя все още незадоволителното техническо състояние на определени елементи от системата, както и наличието на териториални различия. **Необходимо е целеполагане в посока:** пълноценно интегриране на пътната безопасност в управлението на пътната инфраструктура на национално, областно и общинско ниво за ефективно ограничаване на отрицателните ефекти на транспортния сектор; ефективно поддържане и развитие на толерантна към човешките грешки републиканска пътна инфраструктура, осигуряваща универсална мобилност при подхода „безопасна система“; ефективно поддържане и развитие на ниско-конфликтна общинска и улична пътна инфраструктура, с ясни послания към участниците в движението и осигуряваща защитата от рисковете на градската среда.

Автомобилен парк: като един от системните фактори на риск от ПТП, техническото състояние на автомобилния парк в България в сравнение с автомобилния парк на страните с най-висока БДП в Европа, се намира в незавидно състояние. Със средна възраст от над 18 години, въпреки тенденцията за постепенно подновяване, автомобилният парк на България все още остава твърде стар. България значително изостава от другите източноевропейски страни по отношение на използването на екологични, сигурни и икономични автомобили. Некачествено извършваните ремонти и техническо обслужване на пътните превозни средства може да бъде определено като фактор с висок риск за безопасността на движението по пътищата и опазване на околната среда. Голяма част от ремонтите на автомобили се извършват от нерегистрирани сервизи, които не познават и не спазват изискванията на производителите за техническо обслужване на автомобилите, не носят отговорност за качеството на извършените ремонти и последствията от тях и персонала, работещ в тези сервизи, не се контролира дали има необходимата квалификация и познания. Резултатите от проверките на контролните органи на пътя, както и данните за неуспешно преминали периодични технически прегледи превозни средства, поради технически неизправности, показват, че част от превозните средства се движат с технически неизправности или без преминал преглед за проверка на техническата изправност, с което създават реална заплаха за безопасността на движението. Не на последно място, липсва

анализ по отношение на състоянието на автомобилния парк като цяло, както и не е ясна причинно-следствената връзка между настъпването на ПТП и неизправността на превозното средство. **Необходимо е целепологане в посока:** провеждане на цялостна национална политика за обновяване на автомобилния парк в Република България; интегриране на техническото състояние на МПС в цялостния отчет и анализ на пътнотранспортния травматизъм; повишаване ефективността на контролната дейност, свързана с автомобилния парк; повишаване на безопасността на транспорта, превозващ пътници и опасни товари.

Спешна медицинска помощ: един от основните фактори за намаляване последствията от настъпили ПТП представлява навременно оказаната адекватна медицинска помощ. Съгласно световно приетата методика за лечение на пострадали при ПТП първите 10 минути, наречени „платинени“, са от критично значение за намаляване на получените от участниците в ПТП травми. Първият час, наречен „златен“, следва да служи като основен критерий за адекватността на оказаната медицинска помощ. Всички спасителни екипи следва да се стремят да транспортират пострадалите (най-вече тежко пострадалите) в рамките на първите 60 минути след настъпване на ПТП в медицинско заведение, разполагащо с централна реанимация, където може да им се окаже необходимата медицинска помощ. Системата за спешна медицинска помощ в България функционира чрез 28-те самостоятелни Центъра за спешна медицинска помощ, съответстващи на административните области. Разкритите филиали са 198 като по-голямата част от тях са в общински центрове. Съществуващите спешни отделения не са обезпечени технологично и финансово. Липсата на функционални връзки между отделните лечебни заведения и на нормативна регулация затруднява пътя на спешния пациент на съответните нива на обслужване и нарушава непрекъснатостта на медицинската помощ. Налице са и сериозен кадрови дефицит, влошаване на качеството на осъществяваната дейност и нарастващо обществено недоволство. **Необходимо е целепологане в посока:** обективна отчетност на статистическите данни за пътнотранспортния травматизъм въз основа на единни критерии за оценка на тежестта на травмите; подобрена комуникация между спасителните служби за спешно реагиране; усъвършенстване на организацията за реакция на екипите на Спешната медицинска помощ при настъпване на ПТП.

Заклучение

Разгледаните в доклада фактори, влияещи върху състоянието на БДП, съществуващите дефицити и дефинираните области за въздействие представляват изходната база, върху която се изгражда цялостната държавна концепция за подобряване на политиката по БДП. Съгласно Решение №16 от 17 януари 2019 г. на Министерски съвет, с което правителството прие пакет от мерки за ограничаване на транспортния травматизъм до 2020 г. в срок до 30 март 2020 г., следва да се разработи проект на Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2021-2030 г. Този ангажимент е залегнал и в чл. 13, ал. 1, т. 7 от Устройствения правилник на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

На 19.06.2019 г. ЕК представи Новата европейска стратегическа рамка, определяща акцентите на съюзните политики в областта на БДП за предстоящото десетилетие 2021-2030. Основните области на въздействие в тази рамка са: безопасна пътна инфраструктура, безопасни превозни средства, безопасно използване на пътищата, бърза и ефективна реакция на спешната медицинска помощ. Указанията на ЕК изискват политиката по БДП да се управлява чрез конкретни цели, измерими чрез ключови количествени индикатори.

БДП е споделена отговорност на цялото общество, която изисква планирането на публични политики в условията на конструктивен дебат и широк обществен консенсус. Изпълнението на възложените от МС ангажименти за подготовката на настоящия доклад изисква мобилизирането на значителен институционален капацитет и експертен потенциал от страна на всички заинтересовани партньори. Предложеният План за действие за 2020 г. в края на документа е разработен на база извършения анализ на състоянието на БДП и очертаните области за въздействие, дефинирани консенсусно от заинтересованите страни. Планът включва комплекс от мерки по тематични направления, обхващащи разгледаните по-горе определящи фактори.

Следва да се направи уточнението, че процесът по подготовка, набиране и обработка на релевантната информация ще претърпява усъвършенстване, което предполага известна условност в анализа, тъй като същият се прави в условията на действаща по-малко от година ДАБДП и при частични дефицити на информация, за която методите за набиране и систематизиране предстои да се регламентират. С разработването на плановата част на Националната стратегия за БДП за следващия планов период 2021-2030 г. очертаните области за въздействие също ще бъдат прецизирани с конкретни мерки и ще служат като основа за развитие на политиката по БДП в контекста на новия референтен период. Не на последно място, следва да се има предвид, че ДАБДП ще актуализира на годишна база плановите документи, така че същите в максимална степен да отразяват динамиката на наблюдаваната среда.

РАЗДЕЛ 1

ПОЛИТИКА ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

1.1 Стратегически политики на глобално и европейско ниво

В **глобален мащаб** по данни на СЗО приблизително 1,35 милиона души умират всяка година в резултат на пътнотранспортни произшествия, което струва на страните средно 3% от brutния им вътрешен продукт. Повече от половината от всички смъртни случаи са сред най-уязвимите участници в движението: пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. Над 9/10 (93%) от смъртните случаи са в страни с ниски и средни доходи, като нараняванията при ПТП са водещата причина за смъртността сред младите хора на възраст от 5 до 29 години.

През март 2010 г. увеличаващите се пътни инциденти в световен мащаб и опасностите за живота на хората доведоха до обявяване от ООН на периода 2011-2020 за десетилетие на действие в областта на безопасността на движение по пътищата с основна цел намаляване броя на пострадалите. Инициативата е съпътствана от Глобалния план на десетилетието за активни действия, прилаган и от Република България. Основните стълбове на Плана са изграждане на капацитет за управление на БДП, подобряване на безопасността на пътната инфраструктура, транспортните мрежи, превозните средства, поведението на участниците в движението и реакцията след настъпил инцидент, като са разработени индикатори за измерване на напредъка във всяка от тези области. Правителствата, международните агенции, организациите на гражданското общество, частният сектор и други заинтересовани страни са приели да използват Плана като ръководен документ за дейностите, които ще подкрепят като част от десетилетието.

Целите за глобална ефективност на БДП са: до 2020 г. всички страни да създадат всеобхватен и многосекторен национален план за действие в областта на БДП с поставени във времето цели; до 2030 г. всички държави да се присъединят към един или повече от основните правни инструменти на ООН, свързани с БДП; всички нови пътища да постигнат технически стандарти за всички участници в пътното движение, отчитайки безопасността на пътя; повече от 75% от пътуванията да са по пътища, които отговарят на техническите стандарти; 100% от новите (произведени, продадени или внесени) и употребявани превозни средства да отговарят на определени стандарти за безопасност съгласно технически регламенти и еквивалентно

признати национални изисквания; да се намали наполовина делът на превозните средства, които пътуват със скорост, по-висока от позволената, и да се постигне намаляване на нараняванията и смъртните случаи, свързани със скоростта; да се увеличи до близо 100% делът на мотоциклетистите, използвайки стандартни каски; да се увеличи до близо 100% делът на пътниците на моторни превозни средства, които използват обезопасителни колани или стандартни системи за обезопасяване на деца; да се намали наполовина броя на пътнотранспортните наранявания и смъртните случаи, свързани с водачи, употребили алкохол или други психоактивни вещества; всички държави да имат национално законодателство, което ограничава или забранява използването на мобилни телефони по време на шофиране; всички държави да приемат правила за времето за управление и периодите на почивка за професионалните шофьори или да се присъединят към международно / регионално регулиране в тази област; всички страни да положат и постигнат национални цели, свеждайки до минимум интервала от време между пътнотранспортните произшествия и предоставянето на първа професионална спешна помощ.

На **европейско ниво** през изминалите пет десетилетия безопасността на движение по пътищата се подобрява значително, но въпреки това броят на смъртните случаи и нараняванията все още е твърде висок. Те засягат не само пострадалите, но и цялото общество, като социално-икономическите разходи възлизат на около 120 милиарда евро годишно (изчислени по метода на декларираните предпочитания). Това налага полагането на нови усилия за повишаване безопасността по европейските пътища като още една стъпка към постигане на предвидената от председателя на ЕК Жан-Клод Юнкер програма „Европа, която закриля“.

Работейки по въпросите на БДП в тясно сътрудничество с органите в държавите-членки, ЕС акцентира на целенасочени политики и национални инициативи чрез стратегическо планиране, нормативно регламентиране, подпомагане на обществени образователни кампании, насърчаване на обмена на опит между държавите и осигуряване на финансиране.

През 2010 г. ЕС определи цел за намаляване броя на загиналите по пътищата с 50% до 2020 г. в сравнение с тези от 2010 г.

Насоките за политиката в областта на БДП предоставят обща рамка за управление и амбициозни цели, които следва да направляват националните стратегии. В съответствие с принципа за субсидиарност, действията следва да се прилагат на най-подходящото ниво и чрез най-подходящите средства. В този смисъл, ЕС категорично поставя изискването за прилагане на цялостен и интегриран подход, отчитайки синергията с други политически цели. Съответно, политиките за БДП на местно, национално, европейско и международно ниво следва да интегрират приоритетите на други публични политики и обратно.

ЕК счита, че в рамките на тези насоки като приоритетни следва да бъдат предприети три действия: установяване на структурирана и съгласувана рамка за сътрудничество въз основа на най-добрите практики в държавите-членки като необходимо условие за ефикасно прилагане на насоките за политиката през периода 2011-2020 г.; стратегия относно нараняванията и оказването на първа помощ в отговор на спешната и растяща необходимост от намаляване на нараняванията при пътни произшествия; подобряване на безопасността на уязвимите участници в пътното движение, за които статистическите данни са особено тревожни. Тези действия са акцентирани в редица документи, сред които са Заключенията на Съвета на ЕС относно безопасността на движението по пътищата (2010 г., ST 16951/10), „Най-добри практики в безопасността на движението по пътищата - наръчник за мерки на национално равнище“, Бялата книга „Пътна карта за постигането на единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (2011 г.), Резолюцията на Европейския парламент от 27 септември 2011 г. относно пътната безопасност в Европа през периода 2011-2020 г. и Декларацията на Съвета на Европейския съюз от Валета (2017).

От 2010 г. страните от ЕС постигнаха общо намаляване на смъртните случаи по пътищата с 20%, което се равнява на средно годишно намаление от 3,1%. За периода 2010-2020 г. беше планирано намаление от 6,7% на годишна база за изпълнение на целта за 2020 г. Това

намаление не бе постигнато, така че сега държавите-членки на ЕС е необходимо да намаляват броя на загиналите с 14,5% всяка година между 2019 и 2020 г., за да бъде достигната целта.

В контекста на новия програмен период ЕС продължава да е лидер в областта на иновациите в научно-изследователската и развойна дейност в областта. Позицията на Съюза е, че през периода 2021-2027 г. следва да се акцентира върху научните изследвания при засилена подкрепа от фондовете на ЕС.

Годишният доклад на Европейския съвет за транспортна безопасност, който бе представен на международната конференция „По-безопасни пътища, по-безопасни градове“ в Брюксел на 19 юни 2019 г., показва, че броят на загиналите по пътищата на ЕС се е понижил само с 1% през изминалата 2018 г. и с 4% през последните пет години. Незадоволителният темп на понижаване на негативната статистика в ЕС е сред причините ЕК да разработи нова Стратегическа рамка за политиката за БДП за периода 2021-2030 г., публикувана на същата дата. Документът поставя нова дългосрочна цел за намаляване наполовина на смъртните случаи по пътищата до 2030 г. спрямо 2020 г., както и за първи път целта за намаляване на сериозните наранявания със същата пропорция. Рамката дава конкретни указания за бъдещи инициативи, включително набор от ключови показатели за изпълнение от държавите-членки на ЕС в редица аспекти. Стратегическият план за действие очертава основните мерки, които трябва да бъдат предприети преди края на мандата на ЕК, който приключва през 2019 г., както и дейностите, планирани за периода 2020-2030 г. Необходими са силна политическа воля и спешни мерки във всички държави-членки на ЕС, за да се намали разликата между желанието и действителния напредък на ЕС.

Стратегическият план за действие е част от голям пакет от предложения за транспортна политика, известни като „Трети пакет за мобилност“. Пакетът включва нови стандарти за безопасност на превозните средства, актуализирани правила за управление на безопасността на пътната инфраструктура и стратегия за автоматизирано шофиране. Новите стандарти за безопасност на превозните средства сами по себе си биха могли да предотвратят повече от 2 000 смъртни случая на пътя всяка година до 2032 г., десет години след влизането в сила на мерките. Макар публикуваният документ да е само преамбюл на планираната за следващата година рамка на политиката на ЕС в областта за 2021-2030 г., той дава поглед върху това, което може да се очаква през следващото десетилетие. Десетгодишната програма за действие на ЕС ще бъде ръководена от дългосрочната „Визия нула“ и ще включва въвеждането на подхода за безопасна система, а развитието ще бъде наблюдавано чрез ключови показатели за изпълнение.

Основните препоръки към държавите-членки са: да се стремят да постигнат настоящите цели с всички налични средства, включително прилагане на доказани стратегии; да приемат и прилагат безопасен системен подход към БДП чрез интегриране на всички елементи на пътнотранспортната система и възприемане на споделена обща отговорност и отчетност между заинтересованите страни; да създадат модели за финансиране и стимулиране на регионално и местно ниво въз основа на надеждни проучвания за оценка и, когато е приложимо - отчитане на ефективността на разходите; да подготвят плановете за БДП след 2020 г., включително националните цели за намаляване на сериозните наранявания; да използват събраните доказателства за разработване и актуализиране на съответните политики; да провеждат цялостна качествена оценка на настоящите стратегии за БДП за оценка на нивата на изпълнение и ефективност на предвидени мерки.

1.2 Стратегически политики на национално ниво

За прилагане на европейската политика в областта с Решение № 946 на Министерски съвет от 22.12.2011 г. бе приета **Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.** Стратегията е политическият рамков документ, задаващ насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване броя на пострадалите при пътнотранспортни инциденти. С документа се изразява политическата ангажираност на правителството в съответствие със Стратегията за национална сигурност на Република България 2011-2020 г. и в контекста на европейските политики в областта. Визията на Стратегията за БДП

е „Безопасността на движението е право и отговорност на всички“. Всеки гражданин притежава фундаменталното право и същевременно е отговорен пред другите за осигуряване на безопасно движение по пътищата. Държавата носи отговорност нейните граждани да се чувстват в безопасност на обществени места и за безопасното им придвижване по пътищата като участници в движението. Целта на Стратегията е ограничаване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо тези за 2010 г. - намаляване на загиналите с 50% и на ранените с 20%. По предварителни прогнози през 2020 г. броят на загиналите при ПТП не следва да надвишава 388, а броят на ранените – 6 363.

В изпълнение на т. 2 от Решение № 946 от 22 декември 2011 г. на Министерски съвет са приети и **стратегии на отделни министерства** за подобряване на БДП за периода 2011-2020 г., с които съответните институции декларират политическата и професионалната си ангажираност за конкретен принос в реализирането на поставените цели.

Разработени са **областни и общински програми** с мерки по БДП, базирайки се на Националната стратегия за БДП и отчитайки съответния териториален обхват.

С Решение № 16 от 17 януари 2019 г. на МС правителството прие пакет от мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020 г., които са от ключово значение за политиката по БДП в страната. Мерките са с оперативен характер и са насочени към създаване на допълнителна организация за постигане на заложените цели към 2020 г. Чрез своето решение МС обяви подход „Безопасна система“ с визия нула загинали и тежко ранени за национална политика и обяви 2019 г. за година на активна работа по опазване живота и здравето на участниците в движението под мотото „Пази семейството си на пътя“. Решението възлага:

- на МОН да организира изучаването на положителните европейски практики за обучение и проверка на знанията на децата и учениците за безопасно участие в движението по пътищата, и да разработи и въведе нова организация за обучение на децата и учениците през учебната 2021/2022 г.;
- на МОН да разработи норми за материално-техническо осигуряване на обучението по БДП в детските градини и училищата, и да предложи програма за поетапното им внедряване в учебния процес;
- на МОН и МТИТС да създадат организация и да актуализират програмата за обучение на кандидатите за водачи на МПС и системата за проверка на знанията и уменията на кандидатите за водачи на МПС;
- За намаляване броя на загиналите и тежко ранените от ПТП по време на работа: на министрите и на ръководителите на институциите и организациите, издаващи разрешителни и/или лицензи за извършване на дейност по транспортиране на товари и пътници да подготвят необходимите нормативни промени за въвеждане на изискване за внедряване на стандарт БДС ISO 39001:2014 като условие за упражняване на дейността; възложителите при провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки след 1 януари 2021 г. да изискват, където е приложимо от кандидатите внедрена система за управление на БДП съгласно стандарт БДС ISO 39001:2014; министрите, областните управители и всички ръководители на организации на бюджетна издръжка като организации, взаимодействащи със системата за движение по пътищата, да внедрят система от мерки за предпазване на служителите и работниците си от наранявания или загуба на живот в резултат на ПТП по време на работа; препоръчва на кметовете и общинските ръководства, на работодателите от частния сектор, на ръководителите на обществени организации, взаимодействащи със системата за движение по пътищата, да внедрят система от мерки за предпазване на служителите и работниците си от наранявания или загуба на живот в резултат на ПТП по време на работа;
- на МРРБ да разработи програма от мерки за успокояване на движението на входовете в населените места, през които преминават транзитно трасета от републиканската пътна мрежа;
- на МРРБ да разработи програма за обезопасяване на неподвижните препятствия в крайпътното пространство в опасна близост до платното за движение и ограничаване на

челните удари по автомагистралите, скоростните пътища, пътищата от първокласната и второкласната пътна мрежа;

- на Министъра на регионалното развитие и благоустройството да внесе в МС законопроект за изменение и допълнение на Закона за пътищата с оглед на разширяване обхвата на одитите за пътната безопасност върху всички републикански и общински пътища и регламентиране участието на одитор по пътна безопасност в инспекциите на пътищата в експлоатация за установяване на свързаните с пътната безопасност характеристики и предотвратяването на произшествия;
- на стопаните на пътища, предназначени за обществено ползване да направят анализ на пътнотранспортните произшествия и оценка на риска от такива в населените места и да предвидят краткосрочни и средносрочни мерки в Генералния план за организация на движението за повишаване безопасността на уязвимите участници в движението;
- на МВР, МРРБ и НСОРБ да разработят варианти за нормативни промени, предоставящи на общините правомощия по организацията и безопасността на движението, както и за контрол по спазване на ЗДвП в границите на населените места;
- на МОН, МРРБ, МЗ и МТИТС да предложат създаването на център за координация и взаимодействие по въпросите на безопасното движение по пътищата, чрез който да се координират действията при усложнени пътни и метеорологични условия, задръствания, пътнотранспортни произшествия и аварии;
- на МВР и МФ да разработят в съответствие с принципите и правилата, залегнали в Закона за публичните финанси, нов механизъм за финансиране на Фонда за безопасност на движението с цел неговото пълноценно функциониране и възможност за финансиране на проекти по безопасността на движението по пътищата на централно и общинско ниво;
- да се разработи проект на Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2021-2030 г.;

С Постановление № 21 от 1 февруари 2019 г. бе създадена **Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“**. Решението на правителството за въвеждането на нов модел за управление на БДП в Република България се базира на направения анализ и констатираните пропуски в областта и е съобразено с добрите практики, и препоръките на международните институции, определящи като важен фактор за успех наличието на координационно звено, което да разработва, координира и контролира провеждането на тази приоритетна държавна политика. Европейската комисия и Европейският съвет за транспортна безопасност поздравиха Република България за създаването на единен орган, отговарящ за безопасността на движението по пътищата като важна стратегическа стъпка за повишаване на БДП и намаляване на загиналите, и ранените при ПТП в България.

След създаването на ДАБДП през 2019 г. са предприети следните основни стъпки от страна на ДАБДП:

- Актуализирани са съставът и правилникът за работа на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на БДП; определен е график на заседанията; създадена е възможност за привличане на наблюдатели от неправителствения сектор, научните и академични среди; систематизиран и оптимизиран е редът за събиране и докладване на информация от компетентните организации;
- Проведени са 4 заседания на ДОККПБДП; Чрез Комисията се осъществява принципът на партньорство при набирането на данни и мониторинг на изпълнението на държавната политика по БДП;
- Текущо се проследява изпълнението на Решение 16 от 17 януари 2019 г. на Министерски съвет, с което правителството прие пакет от мерки за ограничаване на транспортния травматизъм до 2020 г.,

- Извършен е входящ анализ на състоянието на безопасността на движение по пътищата към 2019 г., включващ статистика за пътнотранспортния травматизъм, основни влияещи фактори, изводи и тенденции, области за въздействие;
- Подготвен е План за действие за 2020 г. за изпълнение на политиката по БДП, който включва мерки, срокове, бюджет, индикатори за резултат и отговорни страни;
- ДАБДП е включена в състава на множество работни групи, ангажирани с подготовка на нормативни промени в приложимото законодателство;
- Подготвена е концепция за законодателни промени в областта на БДП;
- С Решение на Министерски съвет 29 юни е определен ден на БДП;
- Разработена е система от мерки за БДП за целите на организациите на бюджетна издръжка, предназначена да защити служителите, осъществяващи взаимодействие с пътната система;
- Подготвени и разпространени са методически указания до областните комисии по безопасност на движението по пътищата за оптимизиране на работата им: стандартизиране на изискванията към обхвата и съдържанието на информацията в годишните областни доклади и план-програми по БДП; честота на заседанията на комисиите и актуализиране на състава им; регламентиране начина на докладване на информация от членовете; взаимодействието им с общините, ОД на МВР, ГДПБЗН, областни пътни управления; участие на представител на Агенцията в заседанията на областните комисии по БДП;
- Изискани, прегледани, коригирани и одобрени са областните доклади и план-програми по БДП;
- Подготвени и разпространени са методически указания до общините в Република България за оптимизиране на работата им в изпълнение на общинската политика по БДП;
- Подготвени са оперативни споразумения за сътрудничество и обмен на информация с МВР, АПИ, ИААА, МЗ и ГФ;
- Съвместно с Агенция „Пътна инфраструктура“ е направен преглед на всички участъци с концентрация на ПТП; разработва се интерактивна карта с информация за всички участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия в България; изготвят се конкретни предписания за промени в организацията на движението и маркировката;
- ДАБДП се присъедини към Европейския съвет за транспортна безопасност;
- Подготвена е Концепция за управление и преодоляване на последствията от тежки ПТП, включваща нов системен подход към спасителните операции и задачи, наречена „СПАСИ“;
- Разработен е Проект на регламент за движението на електрическите тротинетки;
- Обособява се зона за пътна безопасност в различни градове и по повод различни мероприятия с масова посещаемост за популяризиране на политиката по БДП, информация и демонстрации;
- Създаден е Национален координационен център за осъществяване на взаимодействие при прилагане на мерки за безопасност на движението по пътищата;
- Създаден е Съвет за сътрудничество с академичните и научните среди в областта на БДП към ДАБДП чрез интегриране на експертния, научен и изследователски потенциал на акредитираните университети, и Българска академия на науките;
- Стартирана е подготовката на единна Концепция за обучение по БДП и организация на подготовката на водачите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

1.3 Тенденции и изводи

- Българските стратегически документи в областта на БДП са съобразени с европейските и световните по отношение на цели, приоритети и визия;

- Стратегическите направления за осигуряване на БДП, дефинирани в Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г., са: подобряване на управлението; подобряване на образованието и уменията на участниците в движението по пътищата; повишаване на контрола; по-безопасна инфраструктура, по-безопасни ППС; съвременни технологии; подобряване на услугите за спешна помощ. В контекста на тези направления политиката по БДП се е изпълнявала в рамките на възможностите и ограниченията на досега действащата нормативна и институционална рамка, разгледани по-долу в анализа;
- Към Националната стратегия за БДП не е изработен план за действие с конкретни срокове, мерки, индикатори и отговорни страни. Налице са концептуални слабости, свързани с определянето на годишни цели, срокове, индикатори за резултат. Текущи и годишни докладване, мониторинг и оценка на изпълнението на Националната стратегия не са се извършвали;
- В периода на изпълнение на Националната стратегия 2011-2020 не е функционирало и координиращо звено, което да обединява усилията на отговорните институции и да проследява изпълнението на политиката по БДП чрез съответните секторни политики на министерства и ведомства;
- Към момента обективно не е възможно нито да се установи и оцени какъв финансов ресурс държавата насочва към проблемите на БДП, нито как този ресурс се разпределя между отделните отговорни институции във времето и за конкретни мерки;
- Съществува обективна невъзможност за текущо проследяване изпълнението на ангажиментите на ключовите заинтересовани страни. Ефективен механизъм за мониторинг и оценка тепърва ще бъде разработен и прилаган, което не изключва възможността за дефиниране на основни дефицити в съответните приоритетни направления, посочени по-долу в анализа;
- Налице е политическа воля за изпълнение на приоритетни политики в областта на БДП, както и действия за повишаване на координацията и контрола върху структурите, ангажирани с изпълнението на политиката, като по този начин се цели оптимизиране на нейното изпълнение;
- Следва да се отбележи, че в изпълнение на Националната стратегия за БДП 2011-2020 г. и правителствените ангажименти са стартирани множество процеси на реформи и междуведомствени консултации за канализиране на усилията на цялостния държавен апарат в посока устойчиво намаляване на травматизма на пътя. Със създаването на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ българското правителство декларира волята си да приоритизира политиката по БДП като вмени на една нова специализирана структура функции по ръководство, координация и контрол на изпълнението на държавната политика за повишаване на БДП.

РАЗДЕЛ 2

ПЪТНОТРАНСПОРТЕН ТРАВМАТИЗЪМ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ - ОБОБЩЕНИЕ

2.1 Общо за ПТП

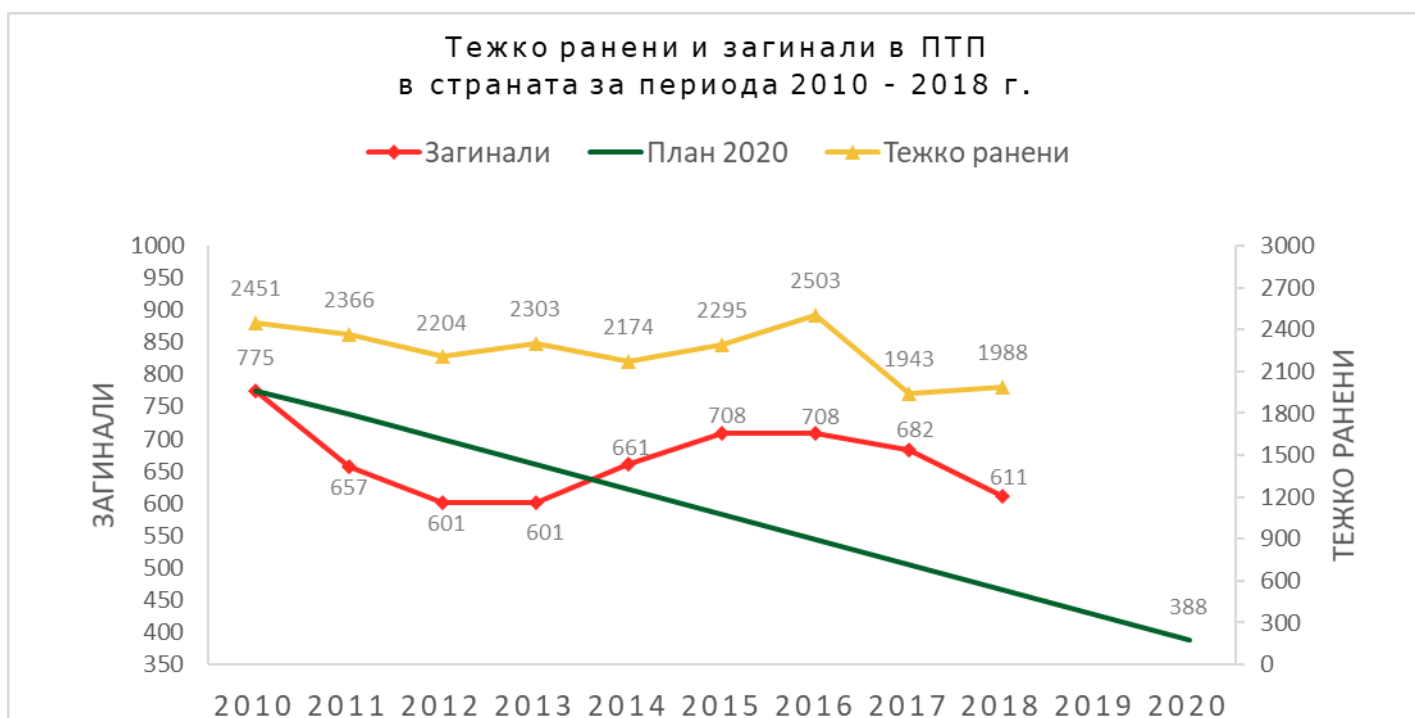
Целите на Националната стратегия за подобряване състоянието на БДП 2011-2020 г. са намаляване броя на смъртните случаи с 50% и броя на тежко ранените с 20%. Освен планираните показатели за смъртност към края на периода, Стратегията за първи път въвежда и конкретни планови стойности за всяка една от годините в периода. Те представляват годишна норма на намаление от 5% или 39 статистически човешки живота спрямо 2010 г. Постигнатото намаление на загиналите в проценти за първите осем години на периода представлява 21.2%, а номинално - 164 статистически човешки живота.

По данни на МВР **през 2018 г.** в страната са регистрирани 6 684 ПТП с 611 загинали и 8 466 ранени (6 478 леко и 1 988 тежко). По данни на Националния статистически институт от 2018 г. загиналите на 1 млн. жители са 87 души (разпределение на 611 загинали при брой на населението 7 050 034 към 31.12.2017 г.). Спрямо средната стойност за 67-годишния период на водене на статистика на ПТП през 2018 г. броят на загиналите (611) е с 1,46 пъти по-малък, а броят на ранените (8 466) е с 1,40 пъти по-голям. За сравнение през 2017 г. ПТП с пострадали лица са били 6 888 – за 2018 г. се отчита намаление с 204, загиналите са били 682 – намаление със 71, а ранените са били 8 680 – намаление с 214. От загиналите през 2018 г. 611 участници в

движението по пътищата 315 са водачи (51,55%); 172 са пътници (28,15%); 123 са пешеходци (20,13%); 1 е работник на пътя (~0,16%). От ранените през 2018 г. 8 466 участници в движението по пътищата 3 690 са водачи (43,59%); 2 987 са пътници (35,28%); 1 781 са пешеходци (21,04%); 8 са работници на пътя (0,09%).

За първите осем месеца на 2019 г. са настъпили 4 325 тежки ПТП, при които са загинали 379 и са ранени 5514 участници в движението по пътищата. Спрямо същия период на 2018 г. през 2019 г. броят на тежките ПТП е със 127 по-малко, загиналите са с 16 по-малко, а ранените – със 187 по-малко (за 2018 г. – 4452/395/5701). В съответствие с Инstrukция No I-135/22.10.1991 г. на МВР за регистриране, отчитане и анализ на ПТП информацията, данните за 2019 г. не се считат за окончателни – те се променят с въвеждането и снемането от отчет на ПТП, загинали и ранени през периода.

За периода 2010 - 2018 г. данните за тежки ПТП със загинали и ранени **се променят разнопосочно**. Колебанията в статистиката индикират липса на устойчиви тенденции към намаляване на травматизма с желаната динамика. Това обуславя необходимостта от интегриране на нови методи, които да осигурят по-ефективно поставените цели за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.



ППС (велосипеди, мотопеди и мотоциклети) са особена категория, определени като уязвими участници в движението по пътищата. Общият брой загинали водачи на двуколесни ППС е 68 и съставлява 21,59% или близо ¼ от всички 315 загинали водачи на ППС и 11,13% от всички 611 загинали при ПТП. Загиналите през 2018 г. водачи на мотоциклети са 38, а ранените - 425. Загиналите велосипедисти са 21, а ранените – 393. Загиналите водачи на мотопеди са 6, а ранените – 97. Загиналите водачи на **товарни автомобили и влекачи** са 24, а ранените - 274. Загиналите водачи на **ППС с животинска тяга** са 4, а ранените - 27. През 2018 г. при ПТП няма загинали водачи на **автобуси**, а ранените са 20.

2.3 Териториално разпределение на ПТП

Средното разпределение на ПТП с пострадали през 2018 г. е по **239 ПТП на областна дирекция на МВР (ОДМВР)** при общо 6684 ПТП на територията на 28 ОДМВР. Средното разпределение на загиналите е по **22 на ОДМВР** при общо 611 загинали, а на ранените е по **302 на ОДМВР** при общо 8 466 ранени.

Най-много тежки ПТП са настъпили на територията на ОДМВР - Пловдив – 919, на СДВР – 798, и Варна – 728. Най-голям е броят на загиналите на територията на ОДМВР - Пловдив - 74, СДВР - 51 и ОДМВР - Варна - 48. На територията на ОДМВР - София, при сравнително малък брой ПТП (160 при среден брой 239), броят на загиналите (42) е висок и по този показател се нарежда непосредствено след ОДМВР – Варна. Броят на ранените при ПТП е най-голям на територията на ОДМВР - Пловдив – 1177 (увеличение с 15 спрямо 2017 г. – 1162, или с 1,29%); СДВР – 990 (намаление със 194 спрямо 2017 г. – 1184, или с 16,39%); и ОДМВР - Варна – 900 (намаление с 82 спрямо 2017 г. – 982, или с 8,35%).

Най-малко тежки ПТП са настъпили на територията на ОДМВР - Перник – 54 (намаление с 12 спрямо 2017 г. – 66, или с 18,18%); ОДМВР - Търговище – 57 (увеличение с 13 спрямо 2017 г. – 44, или с 29,55%) и ОДМВР - Ямбол – 62 (намаление с 5 спрямо 2017 г. – 67, или със 7,46%). ОДМВР - Перник е с най-малък брой едновременно на ПТП и на ранени (54 ПТП с 56 ранени). Ранените са най-малко на територията на ОДМВР - Перник – 56 (намаление с 12 спрямо 2017 г. – 68, или с 17,65%); ОДМВР - Търговище – 58 (увеличение с 12 спрямо 2017 г. – 46, или с 26,09%); и ОДМВР - Ямбол – 74 (увеличение с 5 спрямо 2017 г. – 69, или със 7,25%).

Дяловото разпределение на тежките ПТП за **републикански пътища, общински пътища и улици** е следното: от общия брой 6 684 тежки ПТП: 348 ПТП с пострадали са настъпили по общински пътища (5.3%), 2 136 тежки ПТП по републиканските пътища (31.9%), 4 200 тежки ПТП - в границите на градове и села (62.8%). От общо 611 загинали при тежки ПТП 214 (35%) са настъпили в населени места, 53 (8.7%) - на общински пътища и 344 (56.3%) - на републикански пътища. От общо 8 466 ранени при тежки ПТП, 4 848 (57.3%) са настъпили в населени места, 441 (5.2%) - на общински пътища и 3 177 (37.5%) - на републикански пътища.

2.4 Основни причини за ПТП

Съгласно статистиката на МВР за 2018 г. най-вероятните причини за настъпване на тежки ПТП се подреждат, както следва:

Нарушение на водач: 6 470 ПТП с пострадали (96,80% от всички 6 684 тежки ПТП), при които са загинали 594 (97,22% от всички 611 загинали) и са ранени 8 229 (97,20% от всички 8 466 ранени) участници в движението по пътищата. През 2018 г. най-голям брой тежки ПТП поради нарушение на водача са настъпили по причина „*скорост*“ – 1 730, като преобладават случаите на несъобразена с пътните условия скорост, довели до 1 107 ПТП със 142 загинали и 1 459 ранени. По причина „*отнемане на предимство*“ са настъпили 1 562 тежки ПТП с 57 загинали и 1 903 ранени. По причина „*неправилни маневри*“ на водачите са настъпили 1 500 тежки ПТП със 197 загинали и 2 079 ранени. По причина „*управление от водач с концентрация на алкохол в кръвта и/или след употреба на наркотични вещества или техни аналози*“ са настъпили 66 тежки ПТП със 7 загинали и 86 ранени. По причина „*неспазване на дистанция*“ са настъпили 335 тежки ПТП с 6 загинали и 451 ранени.

Нарушение на пешеходец: настъпили са 52 тежки ПТП (0,78% от всички 6 684 ПТП), при които са загинали 5 (0,82% от всички 611 загинали) и са ранени 50 (0,59 % от всички 8 466 ранени) участници в движението по пътищата.

Пътни условия: настъпили са 25 тежки ПТП (0,37% от всички 6 684 ПТП), при които са загинали 5 (0,82% от всички 611 загинали) и са ранени 29 (0,34 % от всички 8 466 ранени) участници в движението по пътищата.

Техническа неизправност на ППС: настъпили са 6 тежки ПТП (0,09% от всички 6 684 ПТП), при които е загинал 1 (0,16% от всички 611 загинали) и са ранени 6 (0,07 % от всички 8 466 ранени) участници в движението по пътищата.

Нарушение на пътник: настъпили са 6 тежки ПТП (0,09% от всички 6 684 ПТП), при които са загинали 0 (0,00% от всички 611 загинали) и са ранени 6 (0,07 % от всички 8 466 ранени) участници в движението по пътищата.

Други причини: настъпили са 125 тежки ПТП (1,87% от всички 6 684 ПТП), при които са загинали 6 (0,98% от всички 611 загинали) и са ранени 146 (1,72 % от всички 8 466 ранени) участници в движението по пътищата.

Следва да се направи уточнението, че системата на БДП трябва да третира адекватно ролята на човешкия фактор. Наложилото се статистическото отчитане за настъпване на ПТП основно поради грешки на водачите **следва да се приеме за условно** предвид липсата на системен многоаспектен анализ на причинно-следствените връзки между поведението на водачите и настъпило ПТП, извършван във времето. Това следва да се отчете като дефицит на аналитичната система и да бъде предмет на допълнително изследване. Без да се подценява негативния ефект на човешкия фактор, добиването на пълна информация за точния механизъм на настъпване на дадено произшествие изисква комплексно обследване на всички съставни елементи, в допълнение към поведението на водача, в т.ч. пътна инфраструктура, метеорологични условия, трафик, превозно средство. Ако недвусмислено се установи, че причината за настъпване на ПТП е в поведението на водача, то възниква необходимостта от специфициране на отклонението в поведението – поради незнание, лоша преценка, самонадеяност, умора, разсейване, здравословно състояние и др. Този подход би гарантирал коректност на заключенията и статистическите данни, както и адекватност на набелязаните мерки за въздействие. Нещо повече, тези останали елементи на безопасността следва да бъдат толерантни и компенсирани по отношение на човешките грешки, които обективно не могат да бъдат напълно елиминирани.

Пълният доклад за пътнотранспортния травматизъм през 2018 г. може да бъде намерен на интернет страницата на МВР, Пътна полиция, раздел Полезна информация.

2.5 Тенденции и изводи

- През изминалите десетилетия БДП на ниво ЕС се подобрява значително, но въпреки това броят на загиналите и ранените все още е твърде висок спрямо заложените целеви стойности на Съюза (50% по-малко загинали и 20% по-малко ранени към 2020 г. спрямо изходната 2010 г.);
- От 2010 г. средно годишното намаление на броя на загиналите по пътищата на ЕС е 2,8%, което се равнява на намаление от 21% между 2010 г. и 2018 г. По-голямата част от това намаление е постигнато през 2011 г., 2012 г. и 2013 г. През 2018 г. намалението в ЕС на броя на загиналите в сравнение с 2017 г. е с 1%. Намалението на загиналите в сравнение с базовата им стойност от 2010 г. е 20% при планирано намаление от 43%;
- Трудностите, свързани с намаляване на травматизма с планираните амбициозни темпове, са валидни и за Република България;
- За периода 2011 - 2018 (в периода на изпълнение на Националната стратегия за БДП 2011-2020) данните за ранените в Република България се променят разнопосочно, като е налице тенденция към увеличение до 2016 г., когато те достигат максимален брой от 9 374. През следващите две години 2017 г. и 2018 г. общият брой на ранените намалява – през 2017 г. с 694 и през 2018 г. с 908 спрямо максимума за периода. Броят на ранените през 2018 г. е 1,03 пъти по-малък спрямо средния за 7-годишния период от 2011 г. до 2017 г.;
- За периода 2011 - 2018 (в периода на изпълнение на Националната стратегия за БДП (2011-2020) броят на загиналите в Република България се променя синусоидално, като те са най-малко през 2012 г. и 2013 г. и най-много през 2015 г. и 2016 г. Данните бележат общо намаление с 21% за периода 2010 - 2018 г.;
- Общият травматизъм (загинали и ранени при ПТП) за периода 2011 - 2018 г. също се променя разнопосочно: неговата най-висока стойност се отчита през 2016 г., когато загиналите и ранените при ПТП са 10 082. През следващите две години се отчита намаление на общия травматизъм – през 2017 г. при общо 9 362 загинали и ранени – със 720 спрямо максималния им брой през 2016 г. (10 082) и през 2018 г. при общо 9 077 загинали и ранени – с 1 005 спрямо същия максимален брой;
- И през 2018 г. се запазва тенденцията за по-голям брой ПТП в населените места (4 207 - 62.94% от всички ПТП) спрямо ПТП в извън населените места (2 477). В границите на населените места е и най-големият дял на ранените (57.29% от всички ранени);

- В градовете спрямо селата ПТП и ранените са седем пъти повече, а загиналите са близо три пъти повече;
- Най-голям дял на загиналите (56.3% от всички загинали) се отбелязва по републиканските пътища;
- Статистически, в класификацията на най-вероятните причини за настъпване на ПТП на първо място се нареждат нарушенията на водачите с 6 470 ПТП за 2018 г. (96,80% от всички 6 684 ПТП), като най-голям брой ПТП поради нарушение на водач са настъпили по причина „скорост“, по-конкретно поради несъобразена с пътните условия скорост (1 107 ПТП със 142 загинали и 1 459 ранени). Тук отново следва да се направи уточнението за условността на тези статистически заключения;
- Колебанията в статистическите данни индикират липса на устойчиви тенденции към намаляване на травматизма с желаните и планирани темпове;
- Следва да се има и предвид, че леките наранявания при ПТП, които не се обвързват с оказване на доболнична и/или болнична помощ, не се докладват на органите и остават извън общата статистика;
- Статистическите данни за тежки ПТП се характеризират с известна условност. Причинно-следствената връзка между поведението на участниците в движението и настъпило ПТП се нуждае от допълнително изследване. Добиването на пълна информация за точния механизъм на настъпване на дадено ПТП изисква комплексен анализ на всички съставни елементи;
- Проследената динамика налага извода, че е необходимо интегрирането на нови методи, които да осигурят по-ефективно поставените цели за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

РАЗДЕЛ 3

ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ БДП

3.1 РЕГУЛАЦИОННА РАМКА

3.1.1 Обобщена информация

Съгласно действащата нормативна уредба с правомощия в областта на безопасността на движението по пътищата **разполагат голям брой държавни органи:** Министерският съвет на Република България, министърът на регионалното развитие и благоустройството, министърът на вътрешните работи, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, министърът на образованието и науката, министърът на здравеопазването, министърът на

икономиката, министърът на околната среда и водите, министърът на отбраната, министърът на правосъдието, председателят на Българския институт по стандартизация, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, областните управители, общинските съвети, кметовете на общини, комисията за финансов надзор, управителният съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“, председателят на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор и Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата.

Създадената през м. февруари 2019 г. **Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“** е специализиран орган, който пряко отговаря за ръководството, координацията и контрола на изпълнението на държавната политика за повишаване безопасността на движението по пътищата.

Министерският съвет определя държавната политика за планирането, изграждането, управлението и поддържането на пътната инфраструктура в Република България като приема стратегия за развитие на пътната инфраструктура и средносрочна оперативна програма за нейното изпълнение (чл. 19а от ЗП), утвърждава списъците на републиканските и общинските пътища и промените в тях (чл. 3, ал. 4 от ЗП), приема национални програми за подобряване състоянието на безопасността на движението по пътищата (§ 1, ал. 2, т. 4 от Допълнителни разпоредби на ЗДвП, приема подзаконовите нормативни актове по прилагането на ЗП, ЗДвП и ЗАП.

Министърът на регионалното развитие и благоустройството осъществява правомощия по разработване на политиката, контролни и регулаторни правомощия, както и изпълнява политиката по пътна безопасност, както и е отговорен за изготвянето на проект на стратегия за развитие на пътната инфраструктура в съответствие с държавната политика и средносрочна програма за изпълнението ѝ (чл. 20, ал. 1 и 4 от ЗП), внася проекти на закони и на подзаконови нормативни актове, уреждащи ползването и управлението на пътищата, съобразно своята компетентност (чл. 20, ал. 1, т. 3 от ЗП), издава/съгласува наредби самостоятелно или съвместно с други министри по ЗП, ЗДвП и ЗАП, в рамките на своята компетентност ежегодно разработва мерки за ограничаване на броя на пострадалите от пътнотранспортни произшествия (§ 11, ал. 3 от Преходните и заключителните разпоредби на ЗДвП). Той осъществява контрол на дейностите по управление на общинските пътища и регистрира лицата, извършващи пътна помощ по пътищата. Съгласно чл. 20, ал. 3 от ЗП министърът на регионалното развитие и благоустройството възлага концесии за републиканските пътища и за пътните съоръжения – държавна собственост (мостове и тунели).

Министърът на вътрешните работи издава/съгласува наредби самостоятелно или съвместно с други министри по ЗДвП, ЗАП и Кодекса за застраховането, ежегодно разработва и изпълнява мерки за ограничаване на броя на пострадалите от пътнотранспортните произшествия (§ 11, ал. 3 от ЗДвП). Той ръководи и осъществява контрола при извършването на превози на пътници и товари с МПС с българска или чуждестранна регистрация (чл. 91, ал. 1 от ЗАП), издава наказателни постановления по ЗДвП въз основа на актовете, съставени от длъжностните лица на службите за контрол на МВР (чл. 189, ал. 12 от ЗДвП). В компетентността на министъра на вътрешните работи, съгласно чл. 18, ал. 4 от ППЗДвП, е възложено разрешението за поставяне на други табели, надписи и емблеми, върху МПС, различни от законоустановените. Той управлява Фонда за безопасност на движението, като одобрява план-програма за разходите му, организира провеждането на дейностите, финансирани със средства от фонда, като осигурява тяхната публичност и прозрачност; организира и провежда процедури за възлагане на обществени поръчки, финансирани със средства от фонда, и сключва договори за тяхното изпълнение; контролира изпълнението на сключените договори, финансирани със средства от фонда, и осъществява разплащанията по тях (чл. 7, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за управление на средствата от Фонда за безопасност на движението). От систематизираните правомощия е видно, че министърът на вътрешните работи осъществява разработване на политики, има контролни и регулаторни правомощия, както и отговорности по изпълнение на политики, свързани с БДП.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията отговаря за изготвянето на проект на стратегия за развитие на пътната инфраструктура в съответствие с държавната политика и средносрочна програма за изпълнението ѝ (чл. 20, ал. 1 и 4 от ЗП), внася проекти на закони и на подзаконови нормативни актове, уреждащи ползването и управлението на пътищата, съобразно своята компетентност (чл. 20, ал. 1, т. 3 от ЗП), в рамките на своята компетентност ежегодно разработва мерки за ограничаване на броя на пострадалите от ПТП (§ 11, ал. 3 от ПЗР на ЗДвП), издава/съгласува наредби самостоятелно или съвместно с други министри по ЗП, ЗДвП, ЗАП и Кодекса за застраховането. Той осъществява контрол на дейностите по управление на републиканските пътища, включително платното/ платната за движение на участъците от републиканските пътища в границите на урбанизирани територии и на участъците от републиканските пътища за транзитно преминаване през урбанизирани територии (чл. 28, т. 1, буква „а“ и т. 2, буква „а“ от ЗП). Министърът, чрез ИААА, контролира спазването на правилата за извършване на обществен превоз и превоз за собствена сметка на пътници и товари, както и всички документи, свързани с извършването на превоза; дейността на лицата, получили разрешение да извършват периодичен преглед за техническа изправност на регистрираните пътни превозни средства; състоянието на материалната база и изпълнението на учебната документация в учебните центрове за подготовка на водачи на МПС; състоянието на материалната база и спазването на условията и реда за извършване на психологически изследвания, съответствието с изискванията към техническите служби (чл. 166, ал. 1 от ЗДвП). Министърът осъществява контрол върху използването на лицензите и разрешителните, издадени по ЗАП, осъществява контрол по прилагането на закона при извършването на превози на пътници и товари с МПС с българска или чуждестранна регистрация, преминаващи през територията на Република България или пребиваващи на нея (чл. 91, ал. 1 от ЗАП). Той е компетентен орган във връзка с даване на разрешение за изместване на участъци от републикански или общински пътища, налагащо се от изграждането на нов или от реконструкцията на съществуващ обект - частна собственост (чл. 44, ал. 1 от ППЗП), разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътни превозни средства (чл. 148, ал. 2 от ЗДвП), разрешение за теоретично и практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС (чл. 152, ал. 3 ЗДвП), регистрира лицата, които организират и извършват психологически изследвания (чл. 153в, ал. 1 от ЗДвП), издава наказателни постановления съгласно чл. 189, ал. 12 от ЗДвП. Министърът издава лицензите за превоз на пътници и товари по Закона за автомобилните превози (чл. 7, ал. 1 от ЗАП), издава разрешение за организиране на курсове за обучение на водачи на МПС за извършване на превоз на опасни товари и/или на консултанти по безопасността при превозите на опасни товари (чл. 14а, ал. 1 от ЗАП), утвърждава републиканската транспортна схема. Негово правомощие е координацията при внедряване и използване на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт (чл. 90а, ал. 1 от ЗАП) и координация, чрез ИААА, със съответните органи в други държави-членки във връзка с извършването на съвместни проверки на водачи на превозни средства и на превозни средства, попадащи в обхвата на Регламент № 3820/85 и Регламент (ЕС) № 165/2014 (чл. 91а, ал. 9 от ЗАП). От така систематизираните правомощия е видно, че министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията осъществява правомощия по разработване на политика, контролни и регулаторни правомощия, както и правомощия по координация на политиката по пътна безопасност.

Министърът на здравеопазването съвместно с други министри разработва политика, свързана с регламентирането на взаимодействието между контролните органи и лечебните заведения при оказване помощ на пострадалите при ПТП (чл. 125а, ал. 3 от ЗДвП), на изискванията за физическа годност към водачите на МПС и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категории, и на обучението за оказване на първа долекарска помощ от водачите на МПС (чл. 152а, т. 1 и 2 от ЗДвП); установяване концентрацията на алкохол в кръвта на водачите на МПС и на участниците в ПТП и/или употребата на наркотични вещества или техни аналози (чл. 174, ал. 4 и 5 от ЗДвП); ежегодно разработва мерки за ограничаване на броя на пострадалите от ПТП (§ 11, ал. 3 от ЗДвП).

Министърът на отбраната самостоятелно или съвместно с други министри разработва политиката, свързани с издаването на наредби по ЗДвП, издава наказателни постановления по чл. 189, ал. 12 от ЗДвП, съгласува въвеждането на временни забрани за обществено ползване на отделни пътища или участъци от тях.

Министърът на образованието и науката съвместно с други министри издава наредби относно условията и реда за обучение за оказване на първа долекарска помощ от водачите на МПС (чл. 152а, т.2 от ЗДвП), относно реда на взаимодействие по обмен на информация, анализиране на ПТП с участие на деца и набелязване мерки за тяхното ограничаване и намаляване на последствията (чл. 170в от ЗДвП), съгласува условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение (чл. 152, ал. 1 от ЗДвП). Той утвърждава учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, както и за придобиване на правоспособност за обучение на водачи на МПС; утвърждава учебната документация и определя условията и реда за придобиване на правоспособност за провеждане на изпити на кандидатите за водачи на МПС, включително и за допълнително обучение на водачите на МПС за частично възстановяване броя на точките, потвърждаващи валидността на свидетелството за управление (чл. 153 от ЗДвП). Министърът осигурява чрез съответните учебни планове задължителното изучаване от учениците в системата на средното образование на правилата за движение по пътищата (§ 4 от Допълнителните разпоредби на ЗДвП).

На основание чл. 174, ал. 4 от ЗДвП **министърът на правосъдието** съвместно с **министъра на здравеопазването и министъра на вътрешните работи** издава наредба относно реда, по който се установява концентрацията на алкохол в кръвта на водачите на моторни превозни средства, трамваи или самоходни машини и/или употребата на наркотични вещества или техни аналози. По реда на същата наредба се установява и концентрацията на алкохол в кръвта на участниците в пътнотранспортни произшествия и/или употребата на наркотични вещества или техни аналози.

Министърът на земеделието, храните и горите издава наредбите по чл. 146, ал. 2 и чл. 174, ал. 6 от ЗДвП относно измененията в конструкцията на колесни трактори и теглените от тях ремаркета и тяхното движение по пътищата, отворени за обществено ползване, което може да се извършва само по изключение.

Министърът на икономиката издава наредба, свързана с одобряването на типа на тахографите, тахографските листове и картите за дигиталните тахографи и с изискванията, условията и реда за регистрация на лицата, извършващи проверки, монтаж или ремонт на тахографи (чл. 8, ал. 4 от ЗАП).

Министърът на околната среда и водите съвместно с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на вътрешните работи, издава наредба за условията и реда за извършване на превоз на опасни товари на територията на Република България (чл. 14, ал. 1 от ЗАП).

Комисията за финансов надзор участва в разработване на политиката и издаването на наредбите за единните изисквания за коригиране на застрахователната премия в зависимост от поведението на водача при движение по пътищата и/или причинените щети (системата „бонус-малус“), както и за електронните регистри, поддържани от Гаранционния фонд, и относно документите и реда за съставянето им при ПТП.

Управителният съвет на АПИ разработва политики, като взема решения за промени в списъка на републиканските пътища и за проекти на нормативни актове, уреждащи управлението, проектирането, строителството и поддържането на пътища (чл. 21в, ал. 1 от ЗП), дава разрешение за дейности извън и по специалното ползване на републиканските пътища (чл. 26, ал. 3 от ЗП), както и осъществява контрол на дейностите по управление на републиканските пътища, включително платното/платната за движение на участъците от републиканските пътища в границите на урбанизирани територии и на участъците от републиканските пътища за транзитно преминаване през урбанизирани територии. Председателят на УС на АПИ има самостоятелни контролни правомощия, тъй като издава

наказателните постановления за републиканските пътища съгласно чл. 56, ал. 3 от ЗП, както и има регулаторни правомощия във връзка с разрешенията за въвеждане на временни забрани за обществено ползване на автомагистралите и републиканските пътища I клас и за републиканските пътища II и III клас (чл. 17, ал. 3, т. 1 и 2 от ППЗП).

Председателят на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор осъществява регулаторни правомощия и регистрация на лицата, извършващи проверки, монтаж или ремонт на тахографи (чл. 89 и 89а от ЗАП) и контролни правомощия по чл. 91, ал. 8 от ЗАП във връзка с годишните проверки на регистрираните лица. Председателят на ДАМТН издава наказателните постановления за установени нарушения по чл. 93а и чл. 96, ал. 4 от ЗАП.

Председателят на Българския институт по метрология е компетентен орган по одобряването на типа на тахографите, тахографските листове и картите за дигиталните тахографи съгласно чл. 89, ал. 3 от ЗАП.

Изпълнителният директор на ИААА съгласува учебната документация за периодично обучение, организирано от висши училища, акредитирани по реда на Закона за висшето образование за усъвършенстване на познанията на преподавателите (чл. 152, ал. 20 от ЗДвП) и на председателите на изпитни комисии за провеждане на изпити на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС (чл. 153а, ал. 1 от ЗДвП), утвърждава методика за провеждане на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, утвърждава учебната документация за обучение на водачи на МПС за извършване на превоз на опасни товари и/или на консултанти по безопасността при превозите на опасни товари (чл. 14а, ал. 1 от ЗАП). ИААА има регулаторни правомощия, като регистрира лицата, които организират курсове за обучение на водачи за придобиване на квалификация и за усъвършенстване на познанията им (чл. 7в, ал. 5 от ЗАП), регистрира лицата, които извършват таксиметров превоз на пътници (чл. 12, ал. 5 от ЗАП), издава удостоверение на водачите, извършващи превози на опасни товари и на консултантите по безопасността при превоза на опасните товари (чл. 14, ал. 2 и 5 от ЗАП). Изпълнителният директор на ИААА е компетентният орган за одобряване на типа на нови превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли (чл. 138, ал. 2 от ЗДвП), нотифицира техническите служби, които извършват или контролират извършването на изпитванията, необходими за одобряването и извършването на проверки за установяване на съответствието с техническите изисквания и с изискванията за съответствие на производството на превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли с одобрения тип (чл. 138б от ЗДвП), издава международни удостоверения за технически преглед на ППС по реда на Спогодбата за приемане на еднакви предписания за техническите прегледи на пътните превозни средства и взаимното признаване на тези прегледи, издава и заверява сертификатите за проверка на техническата изправност на превозните средства и за съответствие с допълнителни изисквания към превозните средства, определени в сертификата. Съгласно чл. 107, ал. 1 от ЗАП изпълнителният директор на ИААА налага принудителни административни мерки по чл. 106 и 106а от ЗАП по отношение на пътни превозни средства, превозващи опасни товари в нарушение на закона. Възложени са му отговорности по изпълнение на политиката във връзка с организирането и провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС и реда за провеждане на проверочните изпити, както и за поддържането на регистри.

Областните управители набелязват мерки за подобряване на състоянието по БДП на съответната територия, като за целта разработват програма (§ 1а от ДР на ЗДвП), утвърждават областната транспортна схема (чл. 17, ал. 3 от ЗАП), съгласуват откриване на нова автобусна линия или нови курсове по съществуваща линия; удължаване на маршрута или откриване на нови спирки, по съществуваща линия; увеличаване на периода за изпълнение в рамките на седмицата или на годината; промяна в час на тръгване от спирка по маршрута за републиканската транспортна схема (чл. 6а, ал. 3 от Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси).

Кметът на общината набелязва мерки за подобряване на състоянието по безопасността на движението по пътищата на територията на общината, като за целта разработва програми съгласно § 1а, ал. 1от Допълнителните разпоредби на ЗДвП. Кметът може да въвежда временни

забрани за обществено ползване на общински пътища или участъци от тях при извършване на ремонтни работи, при природни бедствия и аварии, при неблагоприятен водотоплинен режим на настилка, при възникване на опасност за сигурността на движението и при провеждане на масови спортни мероприятия. (чл. 9, ал. 3 от ЗП), дава разрешение за специално ползване на общинските пътища, дава разрешение за дейности извън специалното ползване на общинските пътища, дава разрешение за започване на възстановителни работи при внезапни повреди на подземни или надземни съоръжения на техническата инфраструктура, намиращи се в обхвата на пътя или в обслужващите зони (чл. 18, чл. 26, ал. 3 и 5 от ЗП). Кметът на общината управлява общинските пътища на територията на съответната община (чл. 19, ал. 1, т. 2 от ЗП) и ги поддържа съобразно транспортното им значение, изискванията на движението и опазването на околната среда (чл. 29 и сл. ЗП). Поддържането включва полагането на системни грижи за осигуряване на целогодишна нормална експлоатация на пътя и осъществяване на мерките за защита на неговите съоръжения и принадлежности. Сред регулаторните правомощия на кмета е даване на разрешение за таксиметров превоз на пътници (чл. 24а, ал. 1 от ЗАП), определянето на маршрута на движение на пътните превозни средства и на съставите от пътни превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел на територията на съответната община (чл. 24г от ЗАП). На кмета на общината са възложени контролни правомощия върху организацията на движението (чл. 9, ал. 6 от ЗП), контролът на дейностите по управление на общинските пътища и частните пътища, открити за обществено ползване (чл. 28, т. 3, буква „б“ и т. 4, буква „а“ от ППЗП), издаването на наказателни постановления по чл. 56, ал. 3, т. 2 от ЗП, издаването на наказателни постановления по чл. 189, ал. 12 от ЗДвП и на наказателни постановления по чл. 92, ал. 2 от ЗАП.

Общинският съвет също има правомощия по разработване на политика, тъй като съгласно чл. 23 от ППЗП определя с наредба правомощията на кметовете по управлението на общинските пътища. Общинският съвет осъществява регулаторни правомощия, като утвърждава общинските транспортни схеми съгласно чл. 17, ал. 5 от ЗАП, определя броя на таксиметровите автомобили, работещи на територията на общината, условията и реда за разпределянето им между превозвачите, както и минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община (чл. 24а, ал. 10 и 11 от ЗАП). На общинския съвет са възложени отговорности по изпълнение на политиката във връзка с възлагането на обществени превози на пътници с автобуси.

С параграф 1, ал. 1 от Допълнителните разпоредби на ЗДвП е създадена **Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата** с координационни функции във връзка с безопасното движение по пътищата.

Отговорности, свързани с изпълнението на политиката по БДП има и **Българският Червен кръст**, който организира курсовете за оказване на първа долекарска помощ и оказва контрол върху изпълнението на Наредба № 24 от 02.12.2002 г. за условията и реда за обучение за оказване на първа долекарска помощ от водачи на МПС.

Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е създадена с Постановление № 21 на Министерски съвет от 1 февруари 2019 г. въз основа на извършен анализ и установени пропуски в областта на формирането на политиката по БДП. На Агенцията се възложени правомощия по разработването на нормативни актове в областта на БДП, вкл. актове, свързани с намаляването на пътнотранспортния травматизъм, подготовката на Национална стратегия за БДП 2021-2030 г. и план за действие по нейното прилагане. С цел единно планиране на действията по осигуряване на безопасност на движението по пътищата, ДАБДП одобрява областните и съгласува общинските програми за БДП и намаляване на пътнотранспортния травматизъм и наблюдава тяхното изпълнение. Агенцията изпълнява редица правомощия, свързани с разработването на критерии, методически указания и стандарти за БДП, координация и подпомагане на интеграцията между информационни системи на ведомствата в областта на БДП, насърчаване на внедряването на интелигентни транспортни системи за управление и контрол на трафика и автоматизирано събиране на данни, участие в приоритизирането, обобщаването на информация и оценка на ефективността и ефикасността на проекти и дейности за повишаване на БДП, извършване на системен анализ на безопасността

на движението по пътищата, сътрудничеството с висши училища и научни организации за осъществяване на научноизследователска дейност в приложни области, свързани с БДП, издаване на методически указания и подпомагане на администрациите в дефинирането на структурата и съдържанието на наборите от данни, необходими за системен анализ на БДП и пътнотранспортния травматизъм, провеждане и координация на информационни и образователни кампании за безопасно движение, сътрудничество и взаимодействие по въпросите, свързани с безопасността на движение по пътищата с компетентните органи на държавите – членки на Европейския съюз, с институциите на Европейския съюз и с други международни организации, участие в консултативния процес с гражданското общество, академичните и научни среди и бизнеса за повишаване на безопасността на движението по пътищата и приемане на програми за привличане на висококвалифицирани експерти в сферата на анализа на данни и БДП.

Имайки предвид, че ДАБДП е създадена през м. февруари 2019 г., в действащата към момента нормативна уредба на обществените отношения, свързани с прилагането на политиката за безопасно движение по пътищата, се констатира липса на друга правна регламентация относно нейните правомощия. Такава се предвижда да бъде направена.

3.1.3 Тенденции и изводи

- В българската нормативна уредба липсва дефиниция на понятието „безопасност на движението по пътищата“, включваща всички фактори с влияние върху безопасността. Съществуващата в ЗП дефиниция на понятието „пътна безопасност“ (в § 1, т. 29 от ДР на ЗП) е в тесен контекст. Тя е относима единствено към републиканската пътна инфраструктура и е непълна. В настоящия доклад понятието „безопасност на движението по пътищата“ се използва в контекст, интегриращ регулационната рамка, поведението на участниците в движението, контролната дейност, пътната инфраструктура, автомобилният парк и спешната медицинска помощ;
- Действащата нормативна уредба, свързана с правилата за движение по пътищата, се нуждае от промяна и усъвършенстване, тъй като по отношение на взаимоотношенията между пътнотранспортната система, нейното развитие и поддържане, както и по отношение на участниците в движението по пътищата не отговаря на съвременния подход, възприет на ниво ЕС;
- Интегрираният подход „Безопасна система“ и постигането на целта за нулева смъртност изискват в нормативните актове да бъдат уредени по траен начин обществените отношения в областта на БДП чрез комплексни законодателни мерки. Част от мерките са вече предприети, а друга част са на различни етапи на разработване. В програмата за управление на Правителството на Република България за периода 2017-2020 г., приета с Решение № 447 на МС от 2017 г., е включен Приоритет 55 „Подобряване на пътната безопасност и намаляване на пътнотранспортния травматизъм“. За постигането на приоритета е формулирана мярка за законодателни промени;
- В действащия ЗДвП са уредени множество и различни обществени отношения, което нарушава систематизацията на уредбата на правилата за движение по пътищата и затруднява възприемането им от участниците в движението по пътищата. В ЗДвП се съдържат разпоредби, които нямат пряко отношение към правилата за движение по пътищата, отговорността на водачите на превозни средства и компетентността на органите, осъществяващи контрол за тяхното спазване. По тази причина систематичното място на тези разпоредби е в други закони;
- Необходимо е разпоредбите относно пътните превозни средства да намерят систематично място в самостоятелен закон и да се даде уредба на неуредени към настоящия момент обществени отношения, пряко свързани с безопасността на ППС (напр. дейностите по продажба на употребявани части за превозни средства и дейностите, свързани с ремонт и техническо обслужване на пътните превозни средства);
- Необходимо е да се даде самостоятелна уредба на правилата за придобиване на правоспособност от водачите на пътните превозни средства, провеждането на

теоретичните и практически изпити и ясно регламентирани на правомощията на контролните органи;

- Със Заповед № 81213-967/21.07.2017 г., № РД-08-301/31.07.2017 г. и № РД-02-14-651/02.08.2017 г. на МВР, МТИТС и МРРБ е сформирана междуведомствена работна група за подготовката на три нови законопроекта: Закон за движението по пътищата, Закон за пътните превозни средства и Закон за водачите на моторни превозни средства. На практика, с разделянето на ЗДвП на три самостоятелни закона, общият брой на законите, регулиращи материята в областта на движението по пътищата, ще е пет - новите ЗДвП, ЗППП и ЗВМПС и действащите ЗП и ЗАП. Ефектът от разделянето на материята, уредена в ЗДвП в три самостоятелни закона, в случай че бъде възприет, следва тепърва да бъде оценен. Възможно е да се окаже, че кодифицирането на материята е по-подходящ способ за уреждане на тези обществени отношения;
- Понастоящем приложение намират голям брой подзаконовите нормативни актове към действащите ЗДвП, ЗП и ЗАП – приети са два правилника за прилагане, 43 наредби по ЗДвП, 11 нареди по ЗП и 16 наредби по ЗАП. Твърде големият брой подзаконовите нормативни актове създава трудности при прилагането на нормативната уредба както от страна на държавните органи, така и от страна на адресатите на правните норми. Справка на нормативните промени установява, че през последните 5 години (2014 – 2018 г.) ЗДвП е изменян 31 пъти, ЗП – 16 пъти и ЗАП – 15 пъти. Всяка промяна в основен закон следва да намери съответно отражение и в подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане. Честите промени не винаги водят до своевременно привеждане на подзаконовата нормативна уредба в съответствие със закона. С развитието на технологиите в областта на автомобилостроенето, информационните технологии и строителството се очаква процесът на чести законодателни промени да се задълбочи;
- В документа „Функционален анализ на политиката по пътна безопасност“ е обследвана подзаконовата нормативна уредба и се достига до следните заключения: правилниците по прилагане на ЗДвП и ЗП не уреждат основната част от обществените отношения по прилагане на тези закони. Съгласно чл. 7, ал. 1 и ал. 2 от ЗНА правилникът е нормативен акт, който се издава за прилагане на закон в неговата цялост, а наредбата е нормативен акт, който се издава за прилагане на отделни разпоредби или подразделения на нормативен акт от по-висока степен. Издаването на правилници е целесъобразен подход, тъй като систематизира правните норми по прилагането в един документ. Видно от чл. 44, ал. 1 от Указ № 883 за прилагане на ЗНА, актът по прилагане на закон урежда изчерпателно материята, до която се отнася, с правилника следва да се уреди прилагането на закона изцяло и не следва да съществуват паралелно с него наредби. При идентифицирането на нормативните актове в политиката по БДП се установи, че има три наредби, издадени от министъра на регионалното развитие и благоустройство по прилагане на една и съща разпоредба – чл. 14, ал. 1 от ЗДвП - Наредба № 17 от 23.07.2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали, Наредба № 18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци и Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка. Анализът на подзаконовата нормативна уредба показва, че в правилниците и наредбите са възпроизведени текстове от законите, с което е нарушено и изискването подзаконовият нормативен акт да възпроизвежда разпоредби на закона само по изключение (чл. 44, ал. 1 от Указ № 883). От друга страна, прегледът на промените показва, че последното изменение в ППЗДвП е от м. февруари 2015 г., след което законът е изменян още 29 пъти. Това показва, че измененията в подзаконовата уредба не са синхронизирани със законовите изменения. Многобройните наредби също така затрудняват администрацията при актуализирането им след законовите изменения. Така например правното основание (чл. 7б, ал. 5 и чл. 7г, ал. 4 от ЗАП), на което е приета Наредба № 41 от 04.08.2008 г. за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация, не е изменено след промяна на номерацията на разпоредбите на закона. Наредба № РД-02-20-19 от 12.11.2012 г. за поддържане и текущ ремонт на

пътищата и Наредба № 1 от 17.01.2001 г. за организиране на движението по пътищата не са актуализирани и са в противоречие със ЗП. Издаването на преобладаващия брой наредби е в компетентността на два и повече органа на власт, като указанията по прилагане на конкретната наредба и контролът по изпълнението ѝ са възложени едновременно на всички компетентни органи;

- Част от действията на компетентните органи по прилагане на политиката по БДП се уреждат с вътрешни правила, инструкции и други вътрешноведомствени актове. Необходимо е допълнително да се обследва каква част от тези отношения е подходящо да бъдат уредени с нормативен акт. С Постановление № 156 на МС от 27.06.2019 г., в изпълнение на т. 3.10 от Решение № 16 на МС от 17.01.2019 г. бе създаден Националният координационен център за безопасност на движението по пътищата със задача да осъществява координация и взаимодействие на компетентните органи при възникване на пътнотранспортни произшествия, пожари, бедствия, извънредни ситуации и аварии. За извършване на дейността си Центърът ще следва да разработи процедури за действие при настъпване на подобно обстоятелство, които могат да бъдат в основата на бъдещи законодателни промени;
- В Националната стратегия за подобряване на БДП на Република България за периода 2011-2020 г. е определен като основополагащ принципът на ограничените човешки възможности. Съгласно този принцип за осигуряване безопасността на движението по пътищата следва да се откриват, систематизират и анализират човешките грешки (които по същество са неизбежни) и да се прилагат подходи за тяхното елиминиране и смекчаване на тяхното действие – така наречената „прощаваща грешките инфраструктура“. Интегрираният подход „Безопасна система“ следва да намери своето систематично място в законите, уреждащи политиката по БДП;
- Съществуват известни дефицити в регламентацията на функциите и отговорностите на компетентните структури;
- До 2019 г. липсата на държавен орган с подходящ административен капацитет, който да осъществява единна и координирана държавна политика за БДП, се свързва с фрагментарност и прехвърляне на отговорност между различни ведомства, без да има определен специален публичен орган, който да лидерства процеса;
- Политиката по БДП все още не е напълно интегрирана в съответните секторни политики. Процесът на стратегическо планиране и впоследствие на изпълнение на политиката за БДП все още не е напълно концентриран и координиран;
- Базите данни между различните институции не са синхронизирани и се използват фрагментарно от гледна точка на целите и правомощията на отделните структури;
- До момента се констатира недостатъчност на данните, свързани с ПТП. Съществуващите статистически и бази данни съдържат пропуски, свързани с механизма за настъпване на ПТП, точните причини за произшествието и ефекта им върху участниците, а те представляват важен източник за научноизследователската и развойната дейност в областта на мерките за безопасност. По тази причина липсва възможност за извършване на многоаспектен анализ на данните, свързани с ПТП, който да позволи извеждането на тенденции и набелязване на максимално адекватни мерки за въздействие. Досега не са изследвани и установени взаимовръзките между системните фактори на риска от ПТП и количеството загинали, ранени и материални щети, предизвикани от ПТП;
- Липсва ефективна система за управление на риска при ПТП на национално, областно и общинско ниво;
- На областно ниво до м. март 2019 г. не бяха налице единни критерии за изготвяне на годишните доклади и план-програми на Областните комисии по БДП, съответно, не бяха регламентирани изисквания към обхвата и съдържанието на информацията с цел обхващане на всички аспекти от проблематиката. Документите не се разработваха в условията на необходимата експертна ангажираност и професионализъм, гарантирайки пълнота на данните и систематизираност на информацията. Статистическите данни се

представяха самостоятелно, без да се анализират определени тенденции, които да служат като адекватна отправна точка за всички планирани мерки. Годишните доклади и план-програми не се публикуваха на интернет страниците на областните администрации, в ущърб на принципите за отчетност, прозрачност и публичност. Все още не е припозната пълноценно ролята на Областните комисии по БДП като координатор, регулатор и двигател на процеса на областно ниво;

- Няма механизъм за прилагането на приетия като БДС международен стандарт ISO39001:2014;
- Научно-изследователският капацитет в страната не се използва ефективно. Внедряването на положителните световни практики по БДП все още не е оформено като целенасочен процес;
- Обществените разходи, предизвикани вследствие от ПТП, значително надвишават средствата, инвестирани в превенция на произшествията съгласно изчислената стойност на статистическия човешки живот (2.22 млн. евро за ЕС по данни на Европейския съвет за транспортна безопасност);
- Липсва единна концепция за популяризиране на проблемите, свързани с БДП (информирание, обучение, обществен дебат);
- До създаване на ДАБДП не съществува единно информационно пространство, което да интегрира всички аспекти от планиране и изпълнение на политиката по БДП.

3.1.4 Области на въздействие

- Усъвършенстване на законодателството в областта на БДП;
- Планиране на политиката по БДП;
- Пълноценно интегриране на политиката по БДП във всички секторни политики, имащи отношение към БДП;
- Отчитане, мониторинг и оценка на политиката по БДП;
- Активна дейност на ДОККПБДП;
- Взаимодействие и обмен на информация между ДАБДП и организациите, поддържащи бази данни с информация, свързана с БДП;
- Активна дейност на Националния координационен център за безопасност на движение по пътищата по утвърдени стандартни оперативни процедури;
- Пълноценна дейност на областните комисии по БДП като двигател на процесите по подобряване на БДП на областно ниво;
- Извършване на анализ на областно ниво от страна на областните комисии по БДП на адекватността, своевременността и ефективността на спасителната верига при настъпило ПТП;
- Създаване и активизация на общинските комисии по БДП;
- Завършване на стартирания през 2019 г. анализ, касаещ приложимото законодателство в областта на БДП;
- Въвеждане и поддържане на единна система в ДАБДП за събиране и обработка на данни чрез ГИС-базирани информационни технологии;
- Разработване и прилагане на нова методология за обследване на ПТП, интегрираща всички влияещи фактори;
- Системни анализ и синтез на пътнотранспортния травматизъм, влияещите му фактори и причинно-следствените зависимости за настъпването на ПТП;
- Интегриране на специализираните ресурси на гражданския, корпоративния, научния и академичен сектор за провеждане на експертни изследвания и анализи;

- Интегриране на иновациите в политиката по БДП;
- Участие в международни мрежови организации, развиващи дейност в областта на БДП;
- Разширяване на кръга от наблюдатели, представени в ДОККПБДП;
- Професионално обучение на заетите в структурите, имащи отношение към БДП;
- Унифициране на работните стандарти и методологията за работа по БДП в различните териториални поделения на държавните структури.

3.2 ПОВЕДЕНИЕ НА УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

3.2.1 Обобщена информация

Ефективността на политиката за БДП зависи в голяма степен от поведението на участниците в движението по пътищата. Последните **с поведението си** не следва да създават опасности и пречки за движението, да поставят в опасност живота и здравето, да затрудняват други участници в движението и живеещите в крайпътните имоти, да нарушават хармонията и чистотата на околната среда. Въпреки това участниците в движението по пътищата са хора, а всяка човешка дейност се характеризира с присъщ риск. Системата за БДП **следва да признае и отчете адекватно ролята на човешкия фактор и неговите грешки**. Според различни автори **влиянието на факторите, свързани с човека**, са над 70%. Следва да се направи уточнението, обаче, че причинно-следствената връзка между поведението на участниците в движението и настъпило ПТП се нуждае от допълнителен задълбочен анализ, с оглед коректност на статистическите заключения и адекватност на набелязаните мерки за въздействие.

Водачи

По данни на МВР, от загиналите през 2018 г. при тежки ПТП 611 участници в движението по пътищата **315 (51,55%) са водачи**. В разпределението на произшествията по основни причини през 2018 г. най-висок дял се отдава на тези, настъпили най-вероятно поради нарушения на водачите – 6470, към които се отнасят 96,80% от всички 6684 тежки ПТП. През 2018 г. най-често допусканите от водачите нарушения са свързани със скорост (основно несъобразена), неправилни маневри и отнемане на предимство. Наложилото се статистическото отчитане за настъпване на ПТП основно поради грешки на водачите следва да се приеме за условно предвид липсата на системен многоаспектен анализ на причинно-следствените връзки между поведението на водачите и настъпило ПТП, извършван във времето.

Поведението на водачите на превозни средства по време на управлението на МПС следва да се разглежда като **многостранно детерминирано от индивидуалните особености**, формирани под въздействието на природната и социалната среда, придобитите по време на подготовката знания, умения и навици за управление на моторното превозно средство, функционалното и психично състояние по време на кормуване и други фактори. Научно е установено, че от всички изброени фактори, **психологическите са определящи**.

Управлението на МПС се характеризира с голямо **психическо напрежение**. То се обуславя от непрекъснато възприеманата информация от пътната среда и контролните уреди на превозното средство, от необходимостта бързо да се анализира тази информация, да се вземе правилно решение и съевременно да се извършват действия за управление на автомобила. При равни други условия, основните операции, които водачът следва да извършва при появата на една или друга информация, са предварително известни. Остават неизвестни, обаче, времето и последователността на появата на различните сигнали. Освен това, в процеса на управление на превозното средство възникват и ситуации, които са неочаквани и непознати. Тази особеност поставя водача в условия на високо напрежение, предизвикано от постоянното състояние на готовност за реагиране на различните внезапно възникващи промени на пътя.

Основните групи нарушения в дейността на водача на превозно средство условно биха могли да се разделят на две: **несъзнателни грешки**, в основата на които е недостатъчното ниво на определени качества от познавателната и/или психомоторната сфера на психиката на човек. Несъзнателните грешки от своя страна могат да се разграничат на: грешки, продиктувани от отклоняване на внимание, ненавременни реакции, неосъзнаване или неразпознаване на

опасността, пропускане на белезите или индикациите за опасността; грешки, свързани с вземане на неправилно решение поради незнание, неопитност или вследствие от стресова ситуация; **съзнателни грешки** – тези на приетото решение, при които водачът знае, че неговите действия могат да бъдат опасни за него и другите участници в движението, но не се съобразява с това. В основата на тези грешки са качества от личностната сфера на психиката, опита, знанията и уменията на водача.

Близо **2,5 млн. са активните шофьори в Република България**. По данни на ИААА, през 2018 г. 123 635 кандидати са записани в протоколи за теоретични и практически изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС, от които 85 066 издържали и 33 359 неиздържали. През 2018 г. общият брой проведени психологически изследвания по Наредба 36/15.05.2006 г. на МТИТС е 76 684, в които са засегнати 65 626 кандидати за придобиване на категории (С, D, Ттб и Ттм) съгласно чл. 9, ал. 1, т. 1; лица с отнета правоспособност или временно отнето свидетелство за управление на МПС съгласно чл. 9, ал. 1, т. 2; председатели на изпитни комисии съгласно чл. 9, ал. 1, т. 3.

Изследванията за установяване на **психологическата годност** на водачите на МПС са от ключово значение. Целта е да се сведе до минимум рискът от допускане на пътнотранспортни произшествия, като до пътното движение не се допускат водачи, които имат значими отклонения от изискванията за безопасно управление на МПС. Изискванията за психологическа годност, както у нас, така и в европейската практика, включват качествени и количествени критерии. Психологическият подбор не се изчерпва с прилагането на методики за изследване на определени качества. Подборът и експертната оценка на психологическата годност на водачите пряко зависи от квалификацията на психолозите, които работят към лицата, получили удостоверение за регистрация за организиране и провеждане на първо и второ психологически изследвания по чл. 152, ал. 1, т. 2 и ал. 2 от ЗДвП.

Основните аспекти, определящи поведението на водачите, върху което следва да се въздейства, са:

Умения на водача: В основата на несъзнателните и съзнателните грешки на водача са неговите възможности да бъде в съответствие с изискванията на дейността за управление на МПС – функция от неговата квалификация и личностни характеристики. Към личностните характеристики спада и склонността на водача да нарушава правилата за движение (което се генерира още от ранна детска възраст, влияние на околна среда, ценности придобити в училище и семейна среда). Квалификацията се обвързва с качествата от познавателната сфера (придобити от школата по кормуване и практиката), които имат особено важно значение при осъществяване на първата функция на водача - да открива и осъзнава събития или обекти на пътя, да реагира своевременно и адекватно. За получаването на най-значимата информация както за самото МПС, така и за пътната обстановка, от значение са качествата на познанията – теоретични и практически, в т.ч. и придобитият опит. Не по-малко важни са и личностните характеристики на водача, които обуславят протичането на био-химичните процеси в тялото, особено в условията на действащ силен стресов фактор. Комбинацията от квалификация и личностни характеристики обуславят общия статус на възприятието и вниманието, оперативната памет, интелекта като цяло и в частност на логическия невербален интелект. Взаимовръзката между качествата на възприятието и способността на приемане и преработка на информация е свързано с необходимостта от отделянето на значимата визуална информация, получавана от водача на пътя. При управлението на МПС е особено важно и взаимодействието между така наречените централна и периферна част на зрителното поле. При начинаещи водачи това обикновено е информация от централното зрение с чести премествания и фиксации на погледа. С опита обаче, се наблюдава изместване в полза на периферното зрение.

Ситуационно състояние (нарушение в концентрацията): Въпреки че няма точни данни за броя на произшествията, причинени от отвлечане на вниманието поради стрес, умора, влошено здравословно състояние, външно разсейване или други причини, холандско проучване изчислява, че неизползването на мобилни телефони по време на управление на МПС би предотвратило близо 600 смъртни случая и тежко ранени на пътя в Холандия само за една година. Това важи еднакво за физическо разсейване (използване на една или две ръце от водача, за да отговори на повикване, да изпрати текстово съобщение, да промени радиостанцията, да се храни,

пие или пуши); визуално разсейване (когато водачът отнема поглед от пътя); слухово разсейване (когато водачът чуе звънене на телефона, говори по телефона или с друг пътник); психическо разсейване (когато водачът изпълнява две мисловни задачи едновременно или е под въздействие на силна умора); моментното психическо и здравословно състояние на водача (като стрес от ежедневно натоварване, прием на определени медикаменти, здравословни проблеми и много др. които пряко влияят на концентрацията и реакциите). Умората при шофиране е една от причините за стотици смъртни случаи всяка година. Умората е причина за около 30% от тежките катастрофи. Тя може да е също толкова смъртоносна, колкото са и управлението на МПС след употребата на алкохол и/или наркотични вещества, и превишената/несъобразена скорост. Умората е коварна, защото настъпва неусетно и често пъти водачът не осъзнава, че е твърде изтощен, за да шофира. Въпреки това, водачите следва да могат да разпознават дадени симптоми на умората и да преустановят шофирането преди да е станало твърде късно. Един от основните фактори за появяване на умора е болестта сънна апнея. В редица държави се обръща сериозно внимание за своевременно диагностициране на това заболяване.

Употреба на алкохол/наркотични вещества или техни аналози: фактор за почти 25% от автомобилните инциденти в Европа, което води до загуба на около 9 000 живота всяка година. Тези субстанции се абсорбират в кръвта бързо, засягайки тялото по много различни начини – нарушават концентрацията, намаляват видимостта, отнемат от времето за реакция и от контрола на движенията; могат да предизвикат еуфория и желание за поемане на риск; отслабват мускулите на тялото, което води до по-тежки физически последствия при евентуално настъпване на ПТП. Много водачи неправилно смятат, че са в безопасност когато шофират със съдържание на алкохол в кръвта, което е под законовата граница. Рискът от попадане в пътнотранспортно произшествие нараства пропорционално с абсорбираното количество алкохол. Алкохолът пречи на мозъка да функционира пълноценно. Дори едно питие може да повлияе на способностите за шофиране. За периода 2011 – 2018 г. са регистрирани над 1300 пътнотранспортни произшествия в Република България с участие на водач на превозно средство с над позволеното ниво на съдържание на алкохол в кръвта. За 2018 г. са установени над 10 хил. водачи, управлявали превозно средство след употреба на алкохол, но в допустимите от закона граници.

Подходящо обезопасяване: Предпазните колани и системите за обезопасяване на деца са предпазни устройства, предназначени главно за предотвратяване или минимизиране на наранявания, причинени вследствие от катастрофа. Те намаляват риска от нараняване с по-висока тежест вследствие на пътнотранспортно произшествие.

Рискови възрастови групи: С особеностите на развитието на психичните функции могат да бъдат обяснени и статистическите данни за съществуването на няколко пика на произшествията в автомобилния транспорт на ниво ЕС – при млади водачи на възраст 20-25 г., при начинаещи водачи и при възрастни водачи с дългогодишен стаж. В световен мащаб ПТП са основната причина за смъртност сред младежите на възраст между 5 и 29 години. Процентът на смъртни случаи сред водачите на възраст между 15 и 24 години е два пъти по-висок от този сред по-опитните шофьори. И рискът не е само за тях - когато млад шофьор загива при катастрофа, загиват и други хора (средно 1,3 души). Този висок риск е обусловен от комбинация от фактори, в т.ч. биологични и социални характеристики на възрастта, които определят възприемането на риска от младите хора и водят до повишаване на социалната активност и свързания с тях натиск от страна на връстниците. От друга страна, със застаряване на населението се увеличава и процентът на възрастните водачи. До 50-55-годишна възраст нарастването на опасността от произшествия обикновено се компенсира със стажа (опита), но след тази възраст това е по-трудно. През 2018 г., в сравнение с 2017 г., се отчита увеличение с 3 в броя на загиналите (56 срещу 53) и с 29 в броя на ранените (420 срещу 391) водачи на възраст над 65 години. Спрямо средната стойност (45) за периода 2011 г. – 2017 г. загиналите 56 водачи над 65 г. през 2018 г. са повече с 11, а ранените 420 – със 102 повече (средна стойност – 318). При загиналите от разглежданата група водачи от 2013 г. до 2016 г. се отчита трайно нарастване и макар през следващите две години загиналите да са по-малко спрямо достигнатата най-висока стойност през 2016 г. (62), отново се отчита увеличение през 2018 г. спрямо 2017 г. При ранените линията на трайно увеличение започва през 2011 г. и стига до 2016 г. с единствено намаление през 2017 г. През 2018 г. освен че се отчита ново увеличение, то същевременно е и най-високата стойност

сред всички от осемте години. Въпреки че няма специална уредба за участниците в движението по пътищата от тази възрастова категория, техните намалени физически способности изискват от тях да бъдат особено внимателни. В европейски мащаб, честотата на смъртните случаи при водачите над 75 години е повече от 5 пъти по-висока от средната, а процентът им на наранявания е 2 пъти по-висок. Около 13% от хората над 64 годишна възраст в България са шофьори, а според статистиката на регистрираните пътно-транспортни произшествия четири пъти е по-голяма вероятността те да загинат като водачи в инцидент на пътя. Тези данни дават основания за провеждане на допълнителни изследвания на тази проблематика.

Пътници

Пътниците в МПС са **участници във всяко ПТП**. Въпреки, че пътниците рядко са причина за настъпване на такова, те много често попадат в статистиката като ранени или загинали. Една от основните причини за това е **нарушаване на правилата за движение**, непоставяйки задължителния предпазен колан. Подобно обстоятелство застрашава не само техния живот, но и този на останалите, тъй като съществува висока вероятност от нанасяне на травми с изключително тежки последствия за околните при настъпване на ПТП. Не по-малко са тежките последствия от неправилен превоз на деца. Неизползване на детски столчета, неправилно захващане на същите и непоставяне на предпазни колани обрича децата на тежки травми и фатални последствия. Подобни инциденти се случват както на къси, така и на дълги разстояния независимо дали управлението на МПС се извършва в градска или извън градска среда. Пътниците със своето поведение в превозното средство не следва да пречат на водача, да го разсейват и да го стимулират да нарушава правилата за движение. Не по-маловажно е разпределянето на багажа и вещите в превозното средство. Те следва да са добре закрепени и в купето на автомобила да няма вещи, които биха причинили сериозни наранявания при ПТП.

Пешеходци

През последните години се увеличава риска от реализиране на ПТП с пешеходци, които отклоняват своето внимание при използване на средства за комуникация или използване на слушалки, поради което не могат да чуят приближаващо към тях МПС. **Пешеходците са най-уязвимите** участниците в движението по пътищата. Рискът за пешеходец да бъде убит при произшествие на един пропътуван километър е **9 пъти по-висок**, отколкото за пътник в моторно превозно средство.

По данни на МВР през 2018 г. са настъпили 1 731 ПТП от вида блъскане на пешеходец, загинали са 120 участници в движението по пътищата и са ранени 1 703. След нарушения от страна на водачите, втората основна причина за настъпване на ПТП е вследствие на **нарушения от пешеходци**. През 2018 г. по тази причина са настъпили 52 ПТП (0,78% от всички 6 684 ПТП), при които са загинали 5 (4,07% от всички 123 загинали пешеходци и 0,82% от всички 611 загинали) и са ранени 50 (2,81% от всички 1781 ранени пешеходци и 0,59% от всички 8 466 ранени) участници в движението по пътищата. През 2018 г. най-голям е броят на загиналите участници в движението по пътищата при ПТП поради нарушения на пешеходците от вида „пресичане на платното за движение при ограничена видимост“ (3 загинали), а на ранените – при ПТП от вида „внезапното навлизане на платното за движение“ (28 ранени). Пешеходците най-често са допускали нарушението от вида внезапно навлизане на платното за движение, при което са настъпили 27 ПТП. По един загинал участник в движението по пътищата има при ПТП поради нарушения на пешеходците от видовете преминаване на платното за движение и прескачане на ограждения от парапети и вериги.

Разпределението на пострадалите пешеходци по възрастови групи съобразно данни, предоставени от МВР (2018), е следното: до 17-годишна възраст (деца): загинали – 8, ранени – 381; от 18 до 64-годишна възраст: загинали – 44, ранени – 832; над 65-годишна възраст: загинали – 71, ранени – 568.

Налага се изводът, че пешеходците най-често стават причина за ПТП поради: подценяване или несъобразяване с пътнотранспортната обстановка – пътните и атмосферните условия, видимостта; несъобразяване с пътната маркировка и сигнализация и неспазване на задълженията, регламентирани в ЗДП. Следва отново да се отчете и фактът, че ПТП с участието на пешеходци настъпват и по взаимна вина на водачи и пешеходци.

Особено внимание следва да се обърне на травматизма при **пешеходците на възраст** между 18 и 64 години. Броят на загиналите 44 съставлява 35,77% от всички 123 загинали при ПТП пешеходци, а на ранените 832 – 46,72% от всички 1 781 ранени пешеходци.

Тенденцията за високо ниво на травматизъм при **пешеходците над 65-годишна възраст** се запазва. През последните осем години тази категория пешеходци са най-уязвимата възрастова група участници в движението по пътищата, като само през 2018 г. са загинали 71 или повече от половината от всички 123 загинали пешеходци (57,72%). Загиналите 71 възрастни пешеходци са 11,62% от всички 611 загинали участници в движението по пътищата (за 2017 г. – 84 загинали възрастни пешеходци или 12,32% от общо 682 загинали). В сравнение с предходната година през 2018 г. се отчита намаление с 13 на загиналите пешеходци над 65 г. или с 1,2 пъти. Ранените пешеходци над 65-годишна възраст са 568 или близо една трета от общия брой 1 781 ранени пешеходци (31,89%). През 2018 г. се отчита намаление с 18 спрямо 2017 г.

Деца

Децата като участници в пътното движение **са предимно пешеходци и пътници**, като много злополуки с тази уязвима група стават по пътя към и от училище. Рискът се повишава за учениците, които напускат основното училище и започват средното си образование. Тогава е възможно за пръв път да трябва сами да се придвижват от дома до училище и обратно. По данни на МВР за периода 2014 г. до 2018 г. при тежки ПТП са загинали общо 161 и са ранени 5 546 деца (лица до 17 г. включително), от които като пътници са загинали 100 и са ранени 2 762 деца, като пешеходци за загинали 32 и са ранени 1 903 деца, а като водачи са загинали 20 и са ранени 881 деца. През 2018 г., в резултат на ПТП са загинали 35 и са ранени 1 132 деца. През 2018 г. травматизмът сред подрастващите по вид на участник в ПТП е разпределен, както следва: пътници – 23 загинали и 564 ранени; водачи – 4 загинали и 187 ранени; пешеходци – 8 загинали и 381 ранени. Броят на загиналите и ранените деца-пътници в ППС през 2018 г. е намален спрямо предходната година (съответно с -4 и с -49). Загиналите и ранените деца-пешеходци са се увеличили (съответно с 4 и с 33). Броят на загиналите през 2018 г. деца-пътници (23) съставлява 65,71% от всички 35 загинали при ПТП през годината деца и 13,37% от всички 172 загинали пътници. Отчита се задържане на високия дял (65,71% при 75,00% през 2017 г.) на загиналите деца-пътници, показващо все още ниска култура на поведение на водачите, в чиито ППС пътуват деца, а така също и на водачите като цяло, тъй като вината за ПТП не във всички случаи е на водача на ППС, в което пътува детето.

Работещи на пътя

Въпреки ясно разписаните правила (Наредба № 3 за временна организация на движението) за извършване на строително-монтажни работи на пътя, честа практика е **неправилната или липсата на каквато и да било временна сигнализация**, указваща предстоящата опасност за участниците в движението. За 2018 г. в следствие на ПТП е загинал един работник на пътя, а осем са били ранени.

3.1.2 Тенденции и изводи

- Сред водачите, пешеходците, пътниците и работниците на пътя липсва култура на поведение в посока дисциплинираност, отговорност и самоконтрол на поведението по време на участие в движението по пътищата;
- За младите водачи продължава да съществува значително по-голям риск от ПТП, който е до 4 пъти по-голям в сравнение с водачите на възраст 30 до 59 години. По-голям е рискът и за начинаещите шофьори;
- Затвърждава се тенденцията за по-висок травматизъм при водачите и пешеходците на възраст над 65 години;
- Предвид изведените най-чести нарушения, довели до ПТП, пешеходците не съобразяват поведението си с пътнотранспортната обстановка, не преценяват правилно ситуацията, взимат неправилни решения за придвижване в участъците с пресечна точка с ППС,

надценяват се, не познават добре правата и задълженията си като пешеходци и не на последно място, разсейват се по време на придвижването си;

- В системата за обучение и изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС са извършени подобрения - въведена е електронна система, обслужваща дейността, включваща електронен регистър на кандидатите, електронен график, електронен жребий за определяне на лицата, които ще провеждат изпитите, електронна контролна карта за нанасяне на допуснатите от кандидатите грешки и автоматично нанасяне на резултатите от практическите изпити. С цел повишаване на качеството на теоретичните и практически изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС е въведено видеонаблюдение на изпитите, както и провеждане на теоретичните изпити на електронен носител (таблет). Изградена е информационна система за обучение и изпити за придобиване на свидетелство за водач на МПС за превоз на опасни товари и на удостоверение за консултант по безопасността при превоза им. Извършени са обучения за повишаване на професионалната компетентност на служителите, провеждащи изпити, в т.ч. повишаване на уменията и качеството на работа, безопасно управление на МПС при минимален разход на гориво и опазване на околната среда, усъвършенстване на критериите за оценка на подготовката на кандидатите, обективизиране на процеса за провеждане на практическите изпити. Облекчена е комуникацията между учебните центрове и ИААА;
- В периода 2017 – 2018 г., в рамките на сключен договор между МТИТС и Институт за изследване на населението и човека към Българската академия на науките е направена разработка на тема „Нови методики за изследване на психологическата годност на водачи на МПС“. Предстои внедряването на тези методики;
- Констатира се, обаче, дефицити в системата за придобиване на правоспособност за управление на МПС;
- Системата за обучение на преподавателите и за провеждане на подготовката на водачите се нуждае от усъвършенстване;
- Наблюдава се формалност на провежданите психологически изследвания;
- Налице е необходимост от прецизиране на програмите за обучение на кандидатите и тяхното по-силно обвързване с опасностите в пътното движение, ПТП и начините за тяхното предотвратяване, в т.ч. и актуализиране на изпитните въпроси;
- От страна на МОН са изготвени и се изпълняват Концепция за възпитанието и обучението по БДП в детската градина и българското училище, Стратегия за изпълнение на Националната стратегия на Република България за подобряване безопасността на движението по пътищата за периода 2011-2020 г. и Система за организация и управление на дейностите, свързани с възпитанието и обучение по БДП в системата на предучилищното и училищното образование. Повишена е и ролята на училищните комисии по БДП за опазване живота и здравето на децата и учениците, създаване на безопасна инфраструктура в „училищните зони“, повишаване компетентностите и ангажиментите на родителите. През последните 3 години 3 училища са сертифицирани по международния стандарт БДС/ISO 39001 „Системи за управление на БДП“. Създадена е самостоятелна рубрика с информационно методически материали по дейностите за БДП на сайта на министерството, като се събира и се обобщава ежегодно унифицирана информация по повече от 20 показателя на регионално и национално ниво. Все пак, естеството на материята налага оптимизиране на подхода към децата и поднасяне на теоретичните и практически знания по по-ефективен начин;
- Всички категории участници в движението по пътищата имат необходимост от информиране и ефективно обучение по проблемите на БДП с цел ефективно предпазване от пътни произшествия. Съществуват дефицити по отношение на системно и адекватно въздействие върху човешкото съзнание;
- През последните години се наблюдава покачване на броя на напускащите преждевременно средно образование. Поради своето недовършено обучение, тези участници в движението

имат потенциални пропуски в знанията си за правилата на движение и спазването на реда в правовата държава. Това създава опасност за евентуално рисково поведение на тези млади водачи и пешеходци;

- По отношение на контролната дейност - несъвършенствата в процедурата по установяване на нарушение, връчване и налагане на наказание, а в допълнение и затрудненията на специализираните държавни органи за събираемостта на съответните глоби и/или имуществени санкции, води до неизпълнение на основната функция на административнонаказателната отговорност, а именно – превенцията. Процесът по установяване на извършените нарушения на ЗДвП и санкциониране на виновните водачи с наказателни постановления по реда на сега действащия ЗАНН е много бавен и неефективен. В някои случаи, при прилагане на международни регламенти, сега действащият ЗАНН е неприложим, предвид факта, че е невъзможно да се установи мястото на извършване на нарушението (например при неспазване времената за управление и почивки на водачите или при превишаване на максимално допустимите скорости за определени превозни средства или когато нарушението е извършено извън пределите на Република България). Често липсва реализиране на административнонаказателната отговорност. Създават се условия за пораждаване на чувство за безнаказаност, което е един от факторите, водещи до риск от ПТП вследствие от поведението на водачите.

3.1.3 Области за въздействие

- Подобряване на регламентацията на защитата на деца и ученици от ПТП в системата на МОН;
- Преодоляване на дефицити в регламентацията на функциите и отговорностите на административните звена в системата на МОН;
- Подготовка и изпълнение на рамкова концепция за фазово обучение по БДП: оптимизиране и развитие на методологията за подготовка на деца и ученици в детските градини, училищата, центровете за подкрепа за личностно развитие и Националния дворец на децата;
- Допълнително ресурсно обезпечаване на дейността на МОН;
- Подкрепа за творческите изяви на децата по темата за БДП;
- Изпълнение на мерки за ограничаване на рисковете от ПТП при осъществяване на организиран превоз на деца, свързан с учебна и/или извънучебна дейност в системата на предучилищното и училищно образование – документална легитимност на пътуването; годност на водачите; пасивни и активни мерки за безопасност на превозното средство;
- Обучителна и кампанийна дейност на органите на Министерство на вътрешните работи, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Български Червен кръст;
- Подготовка и изпълнение на рамкова концепция за обучение по БДП: оптимизиране и развитие на методологията за подготовка на водачи;
- Прецизиране и стандартизиране на изискванията към специалистите, подготвящи бъдещите водачи на МПС в специализираните школи и към председателите на изпитни комисии;
- Усъвършенстване на системата за провеждане на изпити за получаване на свидетелства за управление на МПС;
- Обръщане на специално внимание на определени категории водачи, в т.ч. санкционирани с отнемане на точки; интегриране на демографския профил и неговите характеристики;
- Допълващо и надграждащо обучение за водачите на МПС след придобиване на правоспособност;
- Обръщане на специално внимание на наркозависими водачи на МПС;
- Повишаване качеството на провежданите психологически изследвания;

- Прецизиране на изискванията към квалификацията на психолозите, които провеждат психологически изследвания;
- Създаване и поддържане на централизиран регистър на лицата с психически заболявания;
- Разработване на концепция за организиране и провеждане на общонационални кампании за опазване живота и здравето на хората в пътното движение;
- Разработване и провеждане на целенасочена комуникационна и медийна политика;
- Разработване и изпълнение на тематични програми за информираност на отделните целеви групи от населението;
- Разработване и поддържане на единно информационно пространство на страницата на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“;
- Рутинно и системно прилагане на комплекс от мерки по БДП спрямо работещите в организациите на бюджетна издръжка за предпазването им от ПТП при взаимодействие с пътната система съгласно разработената от ДАБДП стандартизирана методология;
- Провеждане на инициативи за насърчаване и популяризиране на корпоративни практики на отговорния бизнес, които подпомагат устойчивото социално, икономическо и екологично развитие.

3.3 КОНТРОЛНА ДЕЙНОСТ

3.3.1 Обобщена информация

На **службите за контрол на МВР** са възложени **контролни функции** със ЗП, ЗДвП и КЗ.

Организацията на движението и на дейностите за безопасност на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътната инфраструктура, видът и начинът на поставяне на пътна маркировка, пътни знаци, пътни светофари и други средства за сигнализация също се контролират от службите за контрол на МВР (чл. 9, ал. 6 и чл. 36и, ал. 2 от ЗП).

Съгласно чл. 165, ал. 1 от ЗДвП службите на МВР контролират спазването на правилата за движение от участниците в движението, техническата изправност и обезопасяването на товарите на движещите се по пътя пътни превозни средства; следят за състоянието на пътя и пътните принадлежности и издават писмени предупреждения, сигнални писма или разпореждания до собствениците или до администрацията, управляваща пътя, и до фирмата, поддържаща пътния участък, за отстраняване на установени неизправности по тях; осъществяват контрол по изпълнение на учебните програми за извършване на допълнително обучение, като извършват проверки по документи и на място; осъществяват контрол по спазване на задължението за движение на пътните превозни средства по републиканските пътища след заплащане на съответната такса, определена в Закона за пътищата. Службите за контрол на МВР посещават задължително мястото на пътнотранспортното произшествие в установените със закона случаи (чл. 170, ал. 1 от ЗДвП).

Службите за контрол на МВР провеждат специализирани полицейски операции в районите на училищата и детските заведения в началото на учебната година. Преди началото на учебната година се извършва преглед на организацията на движение и се установява липсата на пътни знаци, маркировка, сигнализация и предпазни огради. Изпраща се информация за установените недостатъци и предписания към компетентните институции. Службите за контрол на МВР осъществяват контрол за спазване правилата за БДП в същите райони и през учебната година.

Следва да се отбележи, че с последните изменения в ЗДвП (ДВ, бр. 105 от 2018 г.) на службите за контрол на МВР е възложено събирането на дължими глоби (чл. 165, ал. 2, т. 12 от ЗДвП), което не е във връзка с другите разписани функции на МВР по този закон.

При разработване на политиката по контрол на безопасността на движението по пътищата министърът на вътрешните работи се подпомага от служители на Главна дирекция "Национална полиция", които участват в разработването на нормативни актове и други документи (чл. 35, ал. 9, т. 5 от Правилника за устройството и дейността на МВР. Контролните и регулаторните правомощия на министъра се осъществяват чрез същата дирекция. Нейни служители осъществяват контрол за спазването на правилата за движение по пътищата, съгласуват заповеди за въвеждане на временна организация на движението при извършване на строителство и ремонт по автомагистралите и първокласната пътна мрежа (чл. 35, ал. 6, т. 1 и 3 от Правилника).

Действащият ЗАНН урежда провеждането на двуетапно административнонаказателно производство. Дейността по административно наказване в общия брой случаи преминава през два сравнително равностойни, но взаимосвързани етапа: установяване на административното нарушение (в който се включва съставяне на акт за установяване на административното нарушение - АУАН) и налагане на административно наказание (който завършва с издаване на наказателно постановление) на извършителя му. Наказателното постановление се причислява към категорията на правораздавателните актове (Тълкувателно постановление № 2/2014 на Върховния касационен съд) и по отношение на него не се прилага Административно-процесуалния кодекс.

Съгласно ЗАНН, първият етап на административнонаказателното производство обхваща съставянето на АУАН. АУАН се съставя в присъствието на нарушителя и свидетелите, които са присъствали при извършване или установяване на нарушението. Когато нарушителят е известен, но не може да се намери или след покана не се яви за съставяне на акта, актът се съставя и в негово отсъствие. Актът се подписва от съставителя и поне от един от свидетелите, посочени в него, и се предявява на нарушителя да се запознае със съдържанието му и го подпише. Когато актът е съставен в отсъствие на нарушителя, той се изпраща на съответната служба, а ако няма такава - на общинската администрация по местоживеенето на нарушителя за предявяване и подписване. При подписване на акта на нарушителя се връчва препис от него срещу разписка, а в акта се отбелязва датата на неговото подписване. Освен възраженията при съставяне на акта в 3-дневен срок от подписването му нарушителят може да направи и писмени възражения по него. Когато нарушителят няма постоянен адрес в Република България, съставеният акт се предоставя незабавно на наказващия орган като към него се прилагат писмени обяснения или възражения на водача. Вторият етап от административно-наказателното производство обхваща налагането на административно наказание. Преписката се разглежда от административнонаказващия орган, който се произнася по нея в месечен срок от получаването ѝ, съответно в деня на получаването ѝ - ако нарушителят няма постоянен адрес в Република България. Ако се установи, че актът не е бил предявен на нарушителя, наказващият орган го връща веднага на актосъставителя за предявяване. Преди да се произнесе по преписката, наказващият орган проверява акта с оглед на неговата законосъобразност и обосновааност и преценява възраженията и събраните доказателства, а когато е необходимо, извършва и разследване на спорните обстоятелства. Не може да участва в разглеждането на административнонаказателна преписка и в издаването на наказателно постановление длъжностно лице, което е съставило акта за нарушението или е свидетел по него. Когато се установи, че нарушителят е извършил деянието виновно, наказващият орган издава наказателно постановление, с което налага на нарушителя съответно административно наказание. Наказателно постановление се издава и когато е допусната нередовност в акта, стига да е установено по безспорен начин извършването на нарушението, самоличността на нарушителя и неговата вина. Голяма част от административните наказания за нарушения на ЗДвП се налагат по общия ред, уреден в ЗАНН. ЗДвП въвежда и съкратени административно-наказателни производства, при които не се издават АУАН и наказателни постановления, а фишове и електронни фишове, като изключение от общите правила на ЗАНН. Съгласно трайната съдебна практика, законът третира еднакво наказателното постановление и електронния фиш. Институтът на електронния фиш урежда изключение от единното административнонаказателно производство, като едновременно въплъщава в себе си функциите и на АУАН, и на НП.

3.3.2 Тенденции и изводи

- Съгласно предоставената информация от МВР, налице са съществени трудности при реализирането на административнонаказателната отговорност за нарушения по ЗДвП. Процесът по установяване на извършените нарушения на правилата за движение по пътищата с актове за установяване на административни нарушения и санкциониране на виновните лица с наказателни постановления, по реда на сега действащия ЗАНН, е много бавен и неефективен. У редица нарушители, предимно извършващи многократни нарушения на ЗДвП, се поражда чувство за безнаказаност, което води до увеличаване на пътно-транспортния травматизъм и неизпълнение на целите на ЗДвП – да се опазват животът и здравето на участниците в движението по пътищата;
- Необходима е промяна в регулационната нормативна база, уреждаща материята, свързана с движение по пътищата, превозните средства и водачите;
- Административно-наказателните процедури при установяване на нарушения консумират изключително големи ресурси без да предоставят достатъчна ефективна възможност за идентифициране на нарушителя, връчване, навременност и събиране на дължимите глоби. Съответно, това поражда дефицити в дисциплираността на водачите и ограничава превантивното действие на контролната дейност. Налице е необходимост от облекчаване на административно наказателния процес;
- Изследването и разкриването на причините за настъпване на пътнотранспортни произшествия се нуждае от прецизиране както с оглед коректност на поддържаните статистика и база данни, така и с оглед възможност за извършване на обективен анализ, целящ ефективно въздействие върху факторите, влияещи на настъпването на ПТП;
- Извършването на конвенционалния контрол за спазване на правилата за движение по пътищата от страна на Пътна полиция (чрез патрули) консумира голям ресурс. Този ресурс би могъл да бъде пренасочен към специализирани акции, ако част от дейностите, извършвани от патрулните екипи, бъде ефективно заместена от технически средства за контрол;
- Не е извършван подробен анализ на дейността и ефективността на Фонд безопасност на движението към министъра на вътрешните работи. Необходимо е прецизиране на механизма за дейността му предвид липсата на разписан регламент по отношение на процедурите за набиране, оценка, изпълнение и мониторинг на проектите;
- Общественото внимание към проблемите на пътната безопасност с цел информираност на възможно най-широк спектър от целеви групи (водачи, пътници, пешеходци) все още не е канализирано в достатъчна степен;
- Автоматизираните информационни системи на МВР се нуждаят от надграждане и подобряване;
- Междуведомственото взаимодействие при прилагане на мерки за безопасност на движението по пътищата - обработката на тежки ПТП и на нарушения не е координирана достатъчно ефективно. Не е приет протокол за действията, които следва да предприемат службите за въведена на временна организация на движение и информиране на гражданите за обходните маршрути.

3.3.3 Области за въздействие

- Обучение за повишаване професионалната квалификация на кадрите в системата на МВР;
- Техническо обезпечаване на контролната дейност на МВР;
- Използване на метода за широкообхватен контрол като един от основните методи за контрол;
- Освобождаване на човешки ресурс, който да бъде насочен към подобряване БДП на уязвимите участници и пренасочване на сили и средства, които да осъществяват контрол в малките населени места;

- Използване на функционалността на Единния център за обработка на нарушения;
- Повишаване събираемостта на глобите и намаляване на административната тежест;
- Предоставяне на правомощия на служителите от охранителна и териториална полиция да осъществяват контрол на пътното движение;
- Оправомощаване на полицейските органи да издават ЗППАМ в законоустановените случаи в съответствие с правомощията;
- Подобриване на свързаността на МВР с доставчика на пощенски услуги;
- Прилагане на нов подход, включващ количествени и качествени методи за изследване на причините за настъпване на ПТП;
- Усъвършенстване на капацитета за извършване на аналитични справки на данните за ПТП;
- Усъвършенстване на капацитета на МВР за регистриране на ПТП;
- Осигуряване на прозрачност на дейността на МВР във връзка с БДП.

3.4 ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

3.4.1 Обобщена информация

Пътната инфраструктура е един от основните елементи на транспортната система, който осигурява мобилността на хората и същевременно **оказва огромно влияние върху безопасността на движението**. Тя следва да осигурява **оптимални условия за придвижване** на всички участници, да изпраща ясни и разбираеми послания към тях, да ги предпазва от грешки, а в случай на допускане на грешки да бъде щадяща към последствията от тях. Съответно, при планирането, проектирането, изграждането, ремонта и поддържането на пътната инфраструктура, следва да се спазват изискванията на действащите технически стандарти и норми, директиви и регламенти на ЕС в тази област, както и да се отчитат и прилагат най-добрите практики, доказали своята ефективност в други страни по света. **Ефективната и качествена транспортна инфраструктура** е предпоставка за безопасната мобилност на хора и стоки, за европейския икономически растеж, конкурентоспособността и териториалното сближаване. Транспортната политика има нужда от ефикасна, оперативно съвместима и взаимосвързана транспортна инфраструктурна мрежа, която може да предложи достъпност, оптимални връзки между видовете транспорт, управление на трафика, основано на обща база данни за различните средства транспорт, повишена безопасност и сигурност, намалено въздействие върху околната среда и пространството, икономичност по отношение на общите разходи на собствениците.

Безопасността е от основно значение за всяка транспортна система. На европейско ниво, една от ролите на Европейската комисия е да отговори на тези очаквания като гарантира, че **в целия ЕС са създадени необходимите стандарти за безопасност** във всички видове и средства транспорт. Целта на управлението на безопасността на пътната инфраструктура е подобряване на състоянието на съществуващата и планирана за изграждане нова пътна

инфраструктура и на транспортната система, така че да се минимизират рисковете от възникване на пътнотранспортни произшествия със загинали и тежко ранени.

Всяка година ЕС разходва **между 1,5 и 2 млрд. евро от бюджета на ЕС за изграждане на пътища**. Насоките за TEN-T, въведени през 2014 г., включват конкретно позоваване на двете основни директиви за инфраструктурата: Директива 2008/96 и Директива 2004/54. ЕК ще продължава да насърчава използването на финансова подкрепа от ЕС за подобрения в пътната безопасност на инфраструктурата - особено в държавите-членки с лоша ефективност на пътната безопасност, като ще насърчи използването на Механизма за свързване на Европа и регионалните фондове. ЕК ще рационализира и засили финансирането на дейностите по пътна безопасност, каквито например са съвместните трансгранични операции по правоприлагане. Освен това се проучват и възможностите за финансова подкрепа за изграждането на капацитет на ниво държави-членки за разработване на ключови показатели за ефективност. В допълнение, ЕС увеличава с 50% финансирането за **изследвания и иновации в транспорта**. Рамковата програма „Хоризонт 2020“ за научни изследвания и иновации за 2014-2020 г. има бюджет от 80 милиарда евро. Програмата е финансовият инструмент за изпълнение на „Съюза за иновации“ — водеща инициатива на стратегията „Европа 2020“ за гарантиране на конкурентоспособността на Европа в световен план. По линия на „Хоризонт 2020“ към сектора на транспорта са насочени средства за изследвания и иновации на стойност 6,3 милиарда евро. Целта е постигане на по-интелигентно проектиране, строеж и поддържане, както и разработване на ресурсно ефективна, рентабилна, интелигентна, безопасна и екологосъобразна транспортна инфраструктура в съответствие с целите на Бялата книга за транспорта.

На национално ниво са приети **стратегическите документи** Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. и Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016 - 2022 г.

Републиканските пътища в страната се стопанисват и управляват от АПИ. Републикански пътища са автомагистралите и пътищата от първи, втори и трети клас, които осигуряват транспортни връзки от национално значение и образуват държавната пътна мрежа. Някои от републикански пътища са част от Транс-европейската мрежа. Във връзка с управлението на републиканските пътища, АПИ е отговорна за финансиране на тяхното строителство, ремонт и поддръжка извън градовете и при пътните възли. МРРБ определя лимита за капиталовите разходи в бюджета на Агенцията. Общинските пътища и уличната мрежа в населените места в страната се стопанисват и управляват от кметовете на съответните общини. Общинските пътища осигуряват транспортни връзки от местно значение и са свързани с републиканските пътища или с улиците. Общините финансират изграждането, ремонта и поддръжката на общински пътища, пътни възли и кръстовища, както и частите от тях, които са част от общинската пътна мрежа. Те използват средства, осигурени чрез целеви трансфери от централния бюджет (включващи средства от европейските фондове), както и други средства на общините, включително безвъзмездни средства и заеми. АПИ и общините съвместно финансират проекти за строителство и основен ремонт на участъци от републиканските пътища в рамките на градски територии, използвайки съответни финансови съотношения.

По отношение на републиканската пътна мрежа се констатира следното:

Състояние на настилката (км)				
Отлично	Добро	Задоволително	Незадоволително	Лошо
2 408	5378	4416	2601	4804
12.3%	27.4%	22.5%	13.3%	24.5%
Общо: 19 607.41 км				
Състояние на банкетите в м ²				
Задоволително		Незадоволително		

15 611 408	17 004 765
47.9%	52.1%
Общо: 32 616 173 м ²	
Състояние на отводнителните окопи в м	
Задоволително	Незадоволително
5934088	7853853
43.1%	56.9%
Общо: 13 787 941 м	
Състояние на водостоци в м	
Задоволително	Незадоволително
407 956	181 764
69.2%	30.8%
Общо: 589 720 м	
Състояние на ограничителни системи за пътища в м	
Задоволително	Незадоволително
4907975	1981381
71.2%	28.8%
Общо: 6 889 356 м	
Състояние на вертикална сигнализация в бр.	
Задоволително	Незадоволително
111 173	21 900
83.5%	16.5%
Общо: 133 073 бр.	
Състояние на хоризонтална маркировка в м ²	
Задоволително	Незадоволително
1 625 015	3 263 936
33.2%	66.8%
Общо: 4 888 951 м ²	

Забележка: Категоризирането на състоянието на „задоволително“ и „незадоволително“ се основава на заложените изисквания към съответните елементи в приложимите нормативни документи, техническа спецификация 2014 на АПИ и други вътрешноведомствени документи. Под „добро“ състояние следва да се разбира наличието на пълно съответствие с изискванията, а под „лошо“ - наличието на отклонения от изискванията, характерни за инфраструктурата, намираща се в състояние на дългогодишна експлоатация.

По отношение на състоянието на общинската пътна мрежа се констатира дефицит на системно събирана и обработвана информация. Тази мрежа не е разгледана в достатъчна степен в наличните стратегически документи на национално ниво, свързани с транспортната и пътна инфраструктура. В Стратегия за развитие на пътна инфраструктура 2016 - 2022 е представена неактуална информация за състоянието на общинската пътна мрежа по данни на общините, която информация не би могла да се ползва като представителна. Данни за уличната мрежа въобще липсват.

3.4.2 Тенденции и изводи

- Съотнесено към нивото в ЕС общата транспортна инфраструктура на страната като цяло е с незадоволително качество;
- Третокласните пътища формират 61.3% от общата дължина на републиканската пътна мрежа, следвани от второкласните пътища с 20.3%, първокласните пътища с 14.7% и автомагистралите с едва 3.7%. Средната гъстота на пътищата I-III клас възлиза на 0.172 км/км², което е съпоставимо със стойностите на показателя в страните от ЕС, но покритието с автомагистрала и скоростни пътища (0.006 км/км²) продължава да изостава;
- Покритието на страната с автомагистрала и пътища I клас все още остава неравномерно в регионален план. Пътните направления изток – запад са много по-добре развити от тези в посока север – юг, което до голяма степен се обуславя от релефа на страната. По-високата гъстота на изградените автомагистрала и първокласните пътища в Североизточен, Югозападен и Югоизточен район определя по-добрата им достъпност и комуникативност;
- Страната все още изостава в процеса на изграждане на основната TEN-T мрежа. По данни на ЕК към 2015 г. степента на завършеност на отсечките на мрежата възлиза на едва 50%;
- България през последните 10 години отбелязва интензивно развитие в областта на пътното строителство. Все още, обаче, по-голямата част от мрежата остава изградена преди повече от 20 години. Това съответно изисква влагането на значителни финансови ресурси за извършване на основен ремонт, в допълнение към необходимите за текущо пътно поддържане;
- Общото състояние на републиканската пътна инфраструктура е обект на системно и целенасочено въздействие, развитие и подобрене, което е изключително времеемък и капиталоемък процес. По тази причина, подобренията се извършват поетапно, приоритетно и в условията на разходване на ограничен финансов ресурс, което обуславя все още незадоволителното техническо състояние на определени елементи от системата и териториалните различия;
- При изготвяне на своите план-програми областните пътни администрации обикновено залагат изпълнение на основен ремонт / рехабилитация на републиканската пътна инфраструктура след 7-мата година от нейната експлоатация. Въпреки това, практиката показва, че за голяма част от пътищата в България не е било необходимо изпълнението на подобни дейности в този период, което от своя страна е индикатор за устойчивост в посока качество на изпълнените обекти и вложените в тях материали. Това обстоятелство, обаче, има и негативен ефект за дългосрочното планиране на ремонтните дейности, поради възможно последващо натрупване на голям брой обекти, изискващи извършването на ремонтни дейности по едно и също време или в кратък период;
- Стартиран е процесът по усъвършенстване на нормативната уредба с цел развитие на републиканската пътна инфраструктура в посока нейната безопасност. Предприети са действия за извършване на анализ на необходимостта от определяне на нов вид класификация на пътищата според тяхното предназначение, интензивност на движение и безопасност. Предприета е актуализация на методиката за установяване и обезопасяване на участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия. Използва се ресурсът на съществуващите добри европейски практики по обезопасяване на пътната инфраструктура, изследват се възможностите за тяхното интегриране в нормативната уредба, както и предприемане на последващи действия. Инициран е процес по извършване на анализ на регистрираните тежки ПТП от гледна точка на влиянието на пътната инфраструктура върху тяхното настъпване с цел предприемане на мерки за ограничаване на тяхната повтораемост. Разработват се краткосрочни и дългосрочни мерки за обезопасяване на крайпътното пространство, осигуряване на т.нар. "свободна от препятствия крайпътна зона" с цел намаляване на ПТП от вида "напускане на платното за движение", "челен удар между МПС", ПТП в зоните на хоризонталните криви и в зоните на кръстовищата и др.;

- Въпреки предприетите през последните години мерки, подобрието на цялостното състояние на пътищата все още не е с необходимата ефективност. Около 1/3 от републиканската пътна мрежа е с незадоволително качество на настилката. Особено тежко е състоянието на пътищата от III клас, по които се осъществяват вътрешно-регионалните връзки;
- Видно от представената статистика 39.7% от настилката по републиканската пътна мрежа покрива изискванията за добро състояние, но 37.8% са под задоволителното ниво и като такива представляват риск и от гледна точка на пътната безопасност;
- Не е обосновано наличното съотношение между добро и лошо състояние на банкетите и отводнителните съоръжения. Предвид структурните и функционални им характеристики тези съоръжения изискват сравнително ниски разходи за текущо поддържане;
- Пътеуказателната система, разглеждана от гледна точка на организация на движението – маркировка и сигнализация, е в незадоволително състояние. Липсата на светлоотразителност, видимост и съпротивление на хлъзгане са предпоставка за сериозни пътни инциденти. На тази система следва да се направи цялостна инспекция, а не просто инвентаризация;
- Над 20% от републиканските пътища попадат в границите на населените места, което увеличава риска от пътнотранспортен травматизъм;
- Липсват достатъчно на брой преброителни рамки за автоматизирано събиране на информация относно интензивността на движение по цялата пътна мрежа;
- По отношение на организацията на движението (сигнализация и маркировка) – липсва интегриран подход при управление на този елемент от пътната инфраструктура, като се констатира известна фрагментираност на мерките. Приоритетно се подновява асфалтовото покритие, което поглъща наличните ресурси, за сметка на мерките за пътна маркировка и сигнализация. В допълнение, поддържането на пътната маркировка и сигнализацията в населените места, през които преминават републикански пътища, е проблематично;
- Почистването на растителността и поддържането на банкетите в добро състояние влияят пряко върху пътната безопасност. Тези задължителни елементи от пътното поддържане са и основен фактор за влошаване на пътното отводняване, а от там и на пътищата като цяло. Необходимите средства за тези дейности са незначителни в сравнение с произтичащите от неподдържането им последващи разходи;
- Често срещана практика е ограничителните системи по републиканските пътища да не са предвидени или да не отговарят на „Техническите правила за приложение на ограничителни системи по пътищата“ на АПИ и на БДС EN 1317;
- Идентифицира се проблем, свързан със заслепяване на водачите от насрещно движещи се МПС, дължащо се на липса на противозаслепителни съоръжения, недостатъчен контрол върху състоянието на осветителните системи на МПС и подмяната на фабричните с нерегламентирани такива;
- Специфичен дял от рекламната дейност се осъществява чрез монтиране на рекламни съоръжения в крайпътното пространство, както в населени, така и в извън населени места. Тези съоръжения често не са обезопасени и представляват непосредствена опасност за участниците в движението;
- В изискванията на възложителя към договорите за строителство/инженеринг пътната безопасност не е обособена като отделен акцент;
- Липсва цялостно изградена интелигентна транспортна система за управление на трафика – под формата на единен контролен център и необходимите елементите на системата по автомагистралите и скоростните пътища;
- В годините са извършени немалко нововъведения в ЗДвП, без впоследствие да е направен необходимия анализ на ефекта от съответните мерки (въвеждане на задължителни дневни светлини на МПС, премахване на елементи от точковата система за сметка на електронни

фишове, увеличаване на максимално допустимата скорост на движение по магистрали на 140 км/ч, задължително ползване на колани на задните седалки и др.);

- Съгласно действащото законодателство допустимите максимални скорости на движение са: 140 км за магистрали, 90 км за извън населени места и 50 км за населени места (изключение правят улични магистрали и жилищни зони). Допустимата скорост за движение по магистралите изисква високо ниво на поддържане, което не е изцяло обезпечено. За извън населените места и по-конкретно пътища със специфични теренни особености се наблюдава голяма амплитуда в ограниченията на скоростта, водеща до неравномерно движение и предпоставка за рисково шофиране;
- Липсва задълбочена координация между службите на Пътна полиция и АПИ по отношение на изграждането на контролно-технически средства;
- По отношение на инспекциите на републиканските пътища: наблюдава се практиката провеждането им да представлява инвентаризация на пътищата и техните принадлежности. Набират се подробни данни за дефекти и липси, но не се осъществява обективна оценка на съществуващата организация на движение и други системи от съществено значение за пътната безопасност. По данни на Института за пътища и мостове липсата на ефективност при провеждане на инспекциите се дължи и на липса на достатъчно персонал в областните пътни управления;
- По отношение на одитите на републиканските пътища: същите обхващат само пътищата от трансевропейската пътна мрежа. На практика останалата пътна мрежа остава необезпечена, което дава възможност за много грешки и пропуски. Наблюдава се негативната тенденция тези доклади да са формални, като те не се изпълняват на място или се изпълняват частично, което ги прави неефективни;
- На 17 май 2018 г. ЕК представи на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на Директива 2008/96/ЕО като част от т.нар. Трети пакет за мобилността. С предлаганите от Комисията изменения се предвиждат 4 процедури по управление на безопасността на пътната инфраструктура: процедура за оценка на въздействието върху пътната безопасност, одити за пътна безопасност, инспекции за пътна безопасност и цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа от страна на държавите-членки. Целта на тези процедури е да се обследва състоянието на пътната инфраструктура, от гледна точка на това дали тя осигурява безопасно движение;
- Липсата на достатъчен финансов ресурс за изграждане и поддържане на пътната инфраструктура е съществен проблем, който изисква наличните средства да се разходват оптимално и с максимален ефект върху състоянието на пътната мрежа и БДП;
- Статистиката за ПТП, загиналите и ранените насочва към необходимостта от подобряване на пътната инфраструктура. Специфични показатели за това са: видът на пътния инцидент, мястото на настъпване на ПТП, частта от пътната инфраструктура - пешеходни пътеки, автобусни ленти, спирки, класът на пътя, часовете интервали;
- Установените 77 бр. участъци с концентрация на ПТП по републиканските пътища изискват допълнителни мерки по отношение на техническо им състояние – непочистено крайпътно пространство, недобро състояние на маркировка, липса на разпознаваемост и идентифициране на потенциалните опасности;
- На АПИ са възложени функции по разработване на политика (стратегия и нормативни актове), което е нетипично за изпълнителна агенция;
- Като цяло, пътната безопасност на републиканската пътна мрежа до момента не е пълноценно интегрирана в етапите на планиране и бюджетиране на цялостния инвестиционен процес. Изграждането на нова транспортна инфраструктура и рехабилитацията на съществуващата с цел повишаване на нейната безопасност за всички участници в движението предполага осигуряване на значителни финансови средства. Част от тях се предоставят от европейските фондове чрез Оперативна програма „Транспорт и

транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. и Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 г.;

- Необходим е анализ на необходимостта от допълнително ресурсно обезпечаване на Дирекция ПБПДРПМ към АПИ;
- Съществува кадрови дефицит в областта на пътното дело;
- Видно от статистиката за ПТП, по-голямата част от тях се случват в границите на населените места и по общинската пътна мрежа. Съвсем естествено общинските пътища и улиците следва да бъдат неразделна част от анализа на състоянието на пътната безопасност в страната, като по отношение на тях се формира целенасочена политика за подобряване на състоянието им, аналогично на необходимостта от въздействие върху републиканската пътна мрежа. Констатира се дефицит на информация по отношение на състоянието на този вид мрежа. Същото не се разглежда и третира в достатъчна степен в наличните стратегически документи на национално ниво, свързани с транспортната и пътна инфраструктура. В Стратегията за развитие на пътната инфраструктура 2016 - 2022 е представена неактуална информация за състоянието на общинската пътна мрежа по данни на общините, която информация не би могла да се ползва като представителна. Данни за уличната мрежа въобще липсват;
- Разработваните от общините общински планове за развитие и интегрирани планове за градско възстановяване и развитие са стратегически документи, които обвързват потенциала за растеж на местно ниво с ясно дефинирана визия, цели и приоритети, свързани общо от стремежа към по-висок жизнен стандарт на хората в общината и устойчиво развитие на територията. В изпълнение на тези документи и с финансовата подкрепа на оперативните програми, финансирани от фондовете на ЕС, местните общности са в процес на постоянно подобряване на състоянието на общинската пътна инфраструктура и безопасността на градската среда. Налице е, обаче, необходимост от обединяване, обобщаване и анализ на тази фрагментарна информация, с цел получаване на пълна и актуална картина за състоянието и на тази част от пътната инфраструктура;
- Процедурите по пътна безопасност (одити и инспекции), валидни за републиканската пътна мрежа, остават извън ползването на общинските администрации, а същите биха имали положителен ефект върху пътнотранспортния травматизъм по тази част от пътната мрежа;
- Областните комисии за БДП разработват ежегодно план-програми за подобряване на БДП на областно ниво, които следва да включват мерките за обезопасяване на общинската пътна инфраструктура на общините, попадащи в административната територия на съответната област. За ефективно подпомагане на усилията на общинско ниво е необходимо засилване на ролята на областните комисии по БДП в посока засилване на експертния (в т.ч. инженерен капацитет), познаване и прилагане на добрите практики в областта на пътната безопасност, координация на действията и контрол на резултатите.

3.4.3 Области за въздействие

- Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна уредба за въвеждане на международните и европейски стандарти за устойчива безопасна инфраструктура;
- Изрично регламентиране на пътната безопасност във функционалните задължения на държавните структури на национално, областно и общинско ниво;
- Извършване на текущ анализ и оценка на организацията на дейностите по управление на пътната инфраструктура в централната, областните и общинските администрации с цел оптимизацията ѝ;
- Извършване на детайлни технически обследвания и инженерно-икономически анализи, предхождащи съставянето на инвестиционните програми за въздействие върху пътната инфраструктура – текуща и системна оценка на безопасността от страна на стопаните на пътищата (АПИ/областни пътни управления, общини);

- Предвиждане на приоритетни и бюджетирани мерки по безопасност на пътната инфраструктура в национални, областни и общински стратегии, планове и програми, на база извършените анализ и оценка;
- Координация и взаимодействие между стопаните на пътища (общинските администрации, областните пътни управления) и органите на МВР с цел съвместни действия по подобряване на безопасността на пътната инфраструктура, чрез дейността на Областните комисии по БДП;
- Разширяване обхвата на процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура (оценки, одити, инспекции) върху всички републикански пътища;
- Създаване и изпълнение на механизъм за събиране, обобщаване и анализ на данни от стопаните на пътища за състоянието на републиканската, общинската и улична пътна мрежа в единна система от база данни;
- Извършване на анализ от стопаните на пътя на ПТП и оценка на риска от гледна точка на влиянието на пътната инфраструктура върху тяхното настъпване;
- Определяне на участъци с висока концентрация на ПТП;
- Създаване на интерактивна карта с информация за всички участъци с концентрация на ПТП в страната;
- Изпълнение на целенасочени инвестиции в пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП и/или с най-висок потенциал за намаляване на риска от ПТП;
- Категоризиране на безопасността на пътната мрежа посредством установяване, анализиране и класифициране на части от съществуващата пътна мрежа според потенциала им за повишаване на безопасността и за икономия на свързаните с произшествия разходи;
- Създаване на методика за оценка на щетите от ПТП;
- Разработване и изпълнение на планове за устойчива градска мобилност от общините за по-големите градове;
- Прилагане на процедури за управление на пътната безопасност в границите на населените места;
- Организация на движението в населените места;
- Подобряване на процедурите по текущ ремонт и поддържане за бързото възстановяване на повредени защитни съоръжения вследствие на ПТП;
- Осигуряване на инвестиции за проектиране и рехабилитация на общински пътища;
- Подсигуряване дейността на персонала, отговарящ за безопасността на пътната инфраструктура в АПИ и общините;
- Увеличаване на приходите от ползването на пътищата (увеличаване на доходите за АПИ);
- Стандартизиране на изискванията към изпълнителите на инженеринг и строителство на пътна инфраструктура;
- Осигуряване на дългосрочно, предвидимо финансиране с цел реализиране на последователна и устойчива политика по отношение на пътната инфраструктура;
- Интегриране на научните изследвания в областта на пътната безопасност;
- Обмен на добри практики сред държавите-членки на ЕС;
- Изпълнение на инвестиции за интегриране на българската транспортна система в европейската;
- Изпълнение на инвестиции за усъвършенстване свързаността между териториите с цел осигуряване на безопасно, комфортно и бързо транспортно обслужване за населението в условията на универсална мобилност (мобилност за всички);
- Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейската транспортна мрежа;

- Развитие на интермодален и алтернативен на автомобилния транспорт;
- Въвеждане на интелигентни транспортни системи;
- Извършване на рехабилитация, текущ ремонт и ново строителство по републиканската пътна мрежа на база обследване, анализ и оценка на безопасността ѝ;
- Предприемане на цялостни обходи и огледи на състоянието на републиканската пътна мрежа преди настъпване на летния и зимния сезон;
- Текуща актуализация на организацията на движение;
- Извършване на периодичен преглед на съществуващите ограничителни системи на пътищата;
- Обозначаване, обезопасяване и проследимост на места с концентрация на пътнотранспортни произшествия;
- Почистване на растителността и поддържане на банкетите;
- Почистване и възстановяване на републиканската пътна мрежа след края на зимния сезон с особено внимание към почистване и възстановяване на пътни знаци и светлоотразителни елементи;
- Оптимизиране на диаграмата скорост-път на пътища със специфични теренни особености и въвеждане на по-ниска проектна скорост;
- Разработване и изпълнение на Програма за обезопасяване на крайпътното пространство;
- Разработване и изпълнение на Програма за ограничаване на челните удари по пътищата от първокласната и второкласната пътна мрежа;
- Разширяване обхвата на пътищата, за които има данни за интензивността на движението;
- Съобразяване на скоростните режими на движение с категоризираната безопасност на пътната инфраструктура;
- Привеждане на пътеуказателната сигнализация в съответствие с актуализиран „Списък на далечните и близки цели по републиканските пътища“;
- Изграждане на площадки за отдых по съществуващи пътища;
- Разработване и прилагане на методика за оценка на мерките по пътна безопасност на база щети от ПТП;
- Изпълнение на мерки по рехабилитация, текущ ремонт и изграждане на общинската и уличната пътна мрежа, на база обследване, анализ и оценка на безопасността ѝ;
- Предприемане на цялостни изрични обходи и огледи на състоянието на общинската и уличната пътна мрежа, съвместно между общинските администрации, областните пътни управления и ОД на МВР, преди настъпване на летния сезон, началото на учебната година и настъпване на зимния сезон;
- Текуща актуализация на организацията на движение;
- Анализ на конкретни участъци с неясна сигнализация и необходимост от премахване на излишни знаци и табели;
- Прилагане на решения с опростена и лесно разпознаваема от водачите хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация;
- Информираност за въведени ВОБД и други ограничения по пътища и улици;
- Ограничаване на скоростта в урбанизираните територии;
- Извеждане на транзитните потоци извън населените места за намаляване на трафика и задръстванията в градовете, повишаване на безопасността и осигуряване свободния поток на автомобилния трафик;
- Защита на уязвимите участници в движението;

- Изпълнение на инженерни мерки по пътната инфраструктура;
- Създаване и прилагане на система за контрол на настилките;
- Освобождаване на пътното платно от спрели и паркирани автомобили за намаляване на задръстванията и ускоряване придвижването на МПС.

3.5 АВТОМОБИЛЕН ПАРК

3.5.1 Обобщена информация

Усъвършенстването на дизайна и системите за безопасност на МПС са записани като трети стълб в Глобалния план на ООН за пътна безопасност 2011-2020 г. С дейностите по този стълб се цели подобряване на активната и пасивната пътна безопасност на МПС. Мерките по активна безопасност са насочени към намаляване броя на ПТП при определено излагане на риск, докато мерките по пасивна безопасност са насочени към намаляване последствията от тях. За

провеждане на дейностите и мерките по този стълб ЕК и правителствата редовно въвеждат нови регулации, изграждат и внедряват публични информационни системи, поощряват развитието на научната дейност в това изследователско поле.

След решението на Европейския съвет от 10-ти декември 1999 г. в Хелзинки за откриване на преговори за присъединение на България към ЕС започва **процесът на хармонизация на законодателството** на страната с действащите в Съюза регулации. Следвайки политиката за постепенно достигане на дългосрочната цел на „Визия нула“ до 2050 година, ЕК и Европейският парламент ежегодно издават директиви, които допълват и изменят, за да отразяват актуалната ситуация в областта на пътната безопасност в съюза. Директивите, целящи подобряване на пътната безопасност, са насочени основно в следните направления: шофьорски книжки, следене за спазване правилата на пътна безопасност, дневни светлини, устройства за ограничение на скоростта, злоупотреба с алкохол и наркотици, пътна инфраструктура, спешни повиквания, събиране на данни за ПТП, обучение на професионални шофьори, условия на труд в транспорта, спешни повиквания, превозване на опасни товари, регистрация на МПС, вътрешен и външен дизайн на МПС и др.

През 2014 г. ЕС прие пакет от законодателни мерки, наречен **„Пакет за техническа изправност“**. Трите директиви, които съставляват Пакета за техническа изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета, са: Директива 2014/45/ЕС относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност; Директива 2014/47/ЕС относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства и Директива 2014/46/ЕС относно документите за регистрация на превозни средства.

По отношение на задължителното използване на предпазни колани в превозните средства с тегло под 3,5 тона Директива 2003/20/ЕО от 8 април 2003 г. предвижда задължително използване на системи за обезопасяване на деца и предпазни колани за всички седящи пътници в автобусите, оборудвани с такива колани (с изключение на местния превоз в градските райони). Директива 92/6/ЕИО от 10 февруари 1992 г. утвърди задължителното поставяне на устройства за ограничаване на скоростта в моторни превозни средства над 3,5 тона. Директива 2002/85/ЕО от 5 ноември 2002 г. разшири задължението за използване на устройства за ограничаване на скоростта на всички товарни превозни средства и пътнически превозни средства с тегло между 3,5 и 12 тона с повече от осем места (без водача).

По отношение на активните системи за безопасност Регламент (ЕО) № 78/2009 от 14 януари 2009 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата определя някои изисквания за конструкцията и функционирането на системите за предна защита в случай на челен сблъсък с друго превозно средство. В него се предвижда, че технологията, която би могла да спомогне за избягване на сблъсък с велосипедисти и пешеходци, няма да бъде предмет на тези изисквания. В него се предвижда също така инсталирането на одобрена система за подпомагане на спирачното усилие (BAS).

Директива 2003/97/ЕО от 10 ноември 2003 г. предписва за новите тежкотоварни превозни средства, пуснати в движение в Съюза, допълнителни огледала за „мъртвите точки“ (широкоъгълни огледала, външни огледала за обратно виждане „в непосредствена близост“ и предни огледала). Директива 2007/38/ЕО от 11 юли 2007 г. предвижда оборудването и на съществуващия автомобилен парк с такива устройства.

През 2017 г. ЕК предложи голям **пакет от законодателни инициативи**, касаещи европейската мобилност, наречени **„Европа в движение“**. Целта на тези инициативи е да поставят основите на една екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност на континента. По отношение на пътната безопасност, пакетът отчита факта, че все повече превозни средства са оборудвани със системи за подпомагане на водача, а навлизането на напълно автономни МПС е въпрос на време. За ЕК Европа следва да е световен лидер в областта на системите за напълно автоматизирана и свързана мобилност и пакетът от предложени законодателни мерки е призван да изгради необходимата правна среда, подпомагаща тези промени.

ЕК предлага новите модели превозни средства задължително да бъдат оборудвани със следните усъвършенствани елементи за безопасност: система за аварийно спиране и поддържане на движението в избраната лента за автомобили; система за откриване на пешеходци или велосипедисти за камиони; система за записване на данни за настъпили ПТП; камера за заден ход; система за разпознаване на разсейване на шофьора; система за мониторинг на налягането на гумите; устройство за отчитане и блокиране на двигателя на автомобила при наличие на алкохол в кръвта на водача.

Също така, с цел да се подобрят някои технически елементи и контролни процедури и с оглед да се осигури ефективност и ефикасност на тахографската система, ЕК прие Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт текст от значение за ЕИП.

Използването на свързани към глобална навигационна спътникова система тахографи представлява подходящ и икономически ефективен начин за автоматично регистриране на местоположението на превозното средство на определени пунктове в рамките на дневното работно време с цел подпомагане на служителите на контролните органи при проверки. Връзката от разстояние за целите на пътните проверки между тахографите и контролните органи улеснява извършването на целеви пътни проверки, като позволява намаляване на административната тежест, създадена от случайни проверки на транспортните предприятия и ще повиши спазването на законодателството, като ще позволи ранното засичане на възможни измами или злоупотреби, които са в основата на възникване на тежки пътнотранспортни произшествия поради умората на водача.

Държавите от ЕС разполагат с 15 години, считано от 15 юни 2019 г., за да оборудват своите контролни органи със средства за работа с подобна връзка. Въпреки това трябва да се предприемат действия за възможно най-скоро оборудване на служителите на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ с оборудване позволяващо дистанционен контрол на интелигентните тахографи.

С цел да се подобрят някои технически елементи и контролни процедури и да се осигури ефективност, и ефикасност на тахографската система ЕК прие Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт текст от значение за ЕИП.

ЕК официално уведоми автопроизводителите, че от 2022 г. всички произвеждани нови автомобили задължително трябва да имат 11 функции за активна и пасивна безопасност.

Активна безопасност на МПС

Активната безопасност на МПС до голяма степен зависи от продължителността на тяхната употреба. Увеличаване на употребата им води до износване и увеличаваща се аварийност на техните части. Броят на техническите дефекти е в правопрпорционална зависимост от годините на употреба. По-старите МПС имат по-висока присъща аварийност, което намалява капацитета им за предоставяне на активна безопасност на участниците в пътното движение и увеличава риска от ПТП.

По данни на Пътна полиция за 2018 г. в България са регистрирани **над 3.66 млн. пътни превозни средства**, с около 220 000 повече в сравнение с 2017 г., когато са били регистрирани повече от 3.44 млн. автомобили от трите вида - леки, лекотоварни и камиони. Най-много са на възраст над 20 години, които са 40% или над 1.4 млн. броя. Значително по-малко са новите до 5 години, които съставляват само 6.03% от целия автомобилен парк.

Около 1.57 млн. от всички регистрирани в страната МПС са на възраст от **над 20 години**, а средната възраст на всички регистрирани МПС е над 18 години. В същото време, средната възраст на регистрираните МПС в ЕС е с **десет години по-ниска** (около 8 години).

По данни на Европейската асоциация на производителите на автомобили за първите четири месеца на 2019 г. **регистрираните нови автомобили** в ЕС са намалели с 2.6%, а само през м. април понижението е с 0.4 на сто при общо регистрирани 5 480 953 автомобили. Двата най-големи пазара - Германия и Франция, отчитат най-слабо понижението, съответно спад с 0.2% и с 0.4%. По-съществено е понижението на продажбите в Италия (-4,6%), Испания (-4,5%) и Великобритания (22.7%) в сравнение със същия период на 2018 година. За разлика от големите европейски пазари, за България се отчита ръст на регистрираните нови автомобили за периода януари - април 2019 г. с 2.1% или общо 11 427 автомобила спрямо 11 188 през същия период на 2018 г.

Периодичните технически прегледи в България се извършват съгласно чл. 147, ал. 1 от Закона за движение по пътищата, а ИААА води регистър на извършените периодични прегледи. Съгласно чл. 148а от ЗДВП лицата, получили разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, са длъжни да ги извършват безпристрастно, обективно и с високо качество. МВР извършва първоначална проверка на техническата изправност на употребяваните превозни средства, които се регистрират за първи път в държавата. Прегледът се извършва по реда на Наредба I-45 от 24 март 2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства. Наредбата не е хармонизирана с европейското законодателство в областта на техническите прегледи за проверка на техническата изправност.

По данни на ИААА през 2018 г. явилите се на преглед за техническа изправност ППС са както следва: 2 080 965 бр. леки автомобили; 255 751 лекотоварни ПС; 95 189 тежкотоварни ПС; 16 872 автобуса; 15 405 мотоциклета, мотопеда, дву – и триколесни; 72 718 ремаркета и полуремаркета. От тях, преминали преглед за техническа изправност са 2 080 746 бр. леки автомобили; 255 730 лекотоварни ПС; 95 165 тежкотоварни ПС; 16 870 автобуса; 15 403 мотоциклета, мотопеда, дву – и триколесни; 72 702 ремаркета и полуремаркета. Явилите се за преглед за техническа изправност и непреминали прегледа са 829 бр. леки автомобили; 199 лекотоварни ПС; 127 тежкотоварни ПС; 37 автобуса; 1 мотоциклет/мотопед/ дву – и триколесни; 42 ремаркета и полуремаркета.

Крайпътните технически проверки на пътя в България се извършват на товарни автомобили и на автобуси от служителите на ИААА. Те контролират трафика за: 1) нарушения, свързани с използването на тахографи и системи за ограничаване на скоростта; 2) технически неизправности на МПС; 3) укрепване и обезопасяване на товари; и 4) нарушения на разрешителния режим и „претоварване“ на технически допустимата маса на ПС.

За 2018 г. от ИААА са проверени 71 342 ППС. В европейското законодателство е предвидена възможност за извършване на проверки на техническата изправност на превозните средства от контролните органи с мобилни пунктове за проверка. Поради липса на финансиране контролните органи на агенцията не разполагат с такова оборудване.

През последните години важен инструмент за подобряване на активната пътна безопасност са усъвършенстваните и значително подобрени фарови системи на МПС. Потенциалният риск от настъпване на ПТП се увеличава обратнопропорционално на разстоянието, от което дадено МПС може да бъде забелязано от другите участници в движението. Запалените светлини увеличават разстоянието на забелязване и намаляват риска от ПТП. Новите фарови уредби вече не използват обикновени или халогенни светлини, а LED, поляризирани, саморегулиращи се, завиващи, ултравиолетови, полиелипсовидни светлини и др. Всички те увеличават разстоянието на забелязване и съответно намаляват риска от ПТП в различен обем.

В България старият режим на използване на задължително включване на светлините само в периода от 1-ви ноември до 1-ви март беше премахнат от 7-ми август 2012 г. След тази дата в

страната е задължително шофирането с включени дневни или къси светлини. Всички моторни превозни средства, произведени след 2012 година в ЕС, трябва да са снабдени с дневни светлини.

Всички изследвания на пътната безопасност еднозначно показват, че едно от най-рисковите поведения на участниците в движението, е шофирането в нетрезво състояние, вследствие употреба на алкохол и други упойващи вещества. Затова, на предложените от ЕК задължителни за вграждане във всяко МПС **устройства за отчитане и блокиране на двигателя** на автомобила при наличие на алкохол в кръвта на водача, се възлагат значителни надежди за подобряване на пътната безопасност. Ако алкохолното съдържание, измерено в пробата от дъха на водача, надвишава допустимата норма, устройството за отчитане и блокиране на двигателя на автомобила няма да позволи включването на неработещ двигател, но, ако двигателят работи, няма да го изключи. В такъв случай то ще стартира клаксона на автомобила.

Пасивна безопасност на МПС

Едно от важните изисквания, установени нормативно на европейско ниво, целящо увеличаване на пасивната сигурност представлява изискването всички нови МПС в ЕС, произведени след 31.03.2018 г., да са оборудвани с единната европейска **автоматична бордова система за известяване** на най-близкия център за оказване на спешна помощ при настъпило ПТП. Системата се нарича eCall.

Интересен инструмент за пасивна безопасност на МПС представлява и разработеното с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Техническа помощ“ през 2014 г. от АПИ **мобилното софтуерно приложение LIMA**. То предоставя информация за актуалната пътна обстановка в страната. С помощта на приложението може да се набави информация за времето, текущите ремонти, наличните обходни маршрути, трафика и задръстванията. То предоставя на потребителите възможност за използване на „Безопасен режим“ на работа. Когато работи в този режим, мобилното приложение подава автоматичен сигнал към дежурните екипи на АПИ за настъпване на ПТП, ако са налице специални данни за рязка промяна в кинетичната енергия, действаща върху уреда.

Най-ефективното и евтино пособие за безопасност на водачите и пътниците в превозните средства са **обезопасителните колани**. По данни на МВР използването на предпазен колан може да повиши с 40-60% шанса за оцеляване след потенциално смъртоносна катастрофа, като коланите са спасили най-малко 300 000 живота и са предотвратили повече от 9 милиона травми из високо моторизираните държави през последните 25 години. В ЕС, САЩ и Япония степента на използване на колани на предните седалки достига 80% и 90%, но съществуват и големи разлики, като в някои европейски страни тази степен е около 50-60%. По-рядко се използват коланите на задните седалки - често под 50%. Скорошно изследване на ЕС показва, че значително малцинство (20-34%) от водачите все още са съгласни с твърдението "Внимателният водач не се нуждае от колан". С промени в Закона за автомобилните превози от 2019 г. е въведено задължението, при определени превози на пътници (основно междуградските) да се извършва само от автобуси, оборудвани с обезопасителни колани за пътниците.

Важен инструмент за пасивна безопасност, разработен за най-малките участници в пътното движение, представляват **специализираните детски седалки**. При удар, преобръщане или внезапно спиране необезопасените деца рискуват да бъдат изложени на несъвместимо с живота им количество кинетична енергия. Обезопасената детска седалка намалява скоростта си със същата инерция като автомобила и по този начин разпределя кинетичната енергия, влияеща върху тялото на детето за по-дълъг период и за по-дълго разстояние. В ЕС утвърдените възрастови и теглови групи са пет (от 0 до 12 години и от 0 до 36 килограма).

Друг инструмент за пасивна безопасност са **каските и предпазното облекло**, които трябва да носят шофьорите на мотоциклети и мотопеди. Тези превозни средства практически не предлагат защита от наранявания при попадане в ПТП за водачите им и техните спътници. Ето защо, вероятността от тежки наранявания при управление на тези видове превозни средства, особено на главата, е много висока. Носенето на предпазни каски от мотоциклетисти, мотопедисти и техните спътници, велосипедисти и водачи на индивидуални превозни средства без място за сядане в България е задължително от 2007 г. В ЕС това е задължително от 2000 г.

3.5.2 Тенденции и изводи

- Към настоящия момент уредбата на обществените отношения, свързани с автомобилния превоз на пътници и товари, е на ниво закон (Закон за автомобилните превози). Издадени са подзаконовни нормативни актове по прилагането на отделни текстове – наредби. Извършен е анализ на подзаконовата уредба с оглед привеждане на правото на ЕС;
- Необходимо е да се отчете липсата на законодателство и технически ограничения за внос на употребявани автомобили. Повишаващите се рестрикции за употребявани автомобили от една страна и от друга страна, държавната политика за обновяване на парка в страните членки на ЕС през последните години, спомогнаха за увеличеният внос на употребявани автомобили на възраст над 10 години в нашата страна. Това неминуемо доведе до задълбочаване на неблагоприятните тенденции по отношение на структурата на автомобилния парк от гледна точка на активна и пасивна безопасност;
- Като един от системните фактори на риск от ПТП техническото състояние на автомобилния парк в България в сравнение с автомобилните паркове на страните с най-висока БДП в Европа, се намира в незавидно състояние;
- Със средна възраст от над 18 години, въпреки тенденцията за постепенно подновяване, автомобилният парк на България все още остава твърде стар. Страната ни е с най-стария автомобилен парк в Европа. По официални данни на ГД "Национална полиция" автомобилите на възраст над 10 години са 3 484 290 (86 %), а от тях 1 587 666 са на възраст над 20 години;
- При първоначална регистрация на употребявани превозни средства не се извършва ефективен преглед на техническата им изправност, поради липса на подходящо оборудване, недостатъчна квалификация и обучение на персонала и липса на достатъчно канали за проверка на ППС предвид броя на извършваните регистрации;
- Прегледите за проверка на техническата изправност са регламентирани от европейското право така, че да гарантират, че превозните средства се поддържат в безопасно състояние по време на използването им. Прегледите следва да бъдат основният инструмент за гарантиране на техническата изправност на автомобилите;
- България значително изостава по отношение на използването на екологични, сигурни и икономични автомобили;
- Некачествено извършваните ремонти и техническо обслужване на пътните превозни средства може да бъде определено като фактор с висок риск за безопасността на движението по пътищата и опазване на околната среда;
- Над 80% от ремонтите на автомобили се извършват от нерегистрирани сервиси, които в голяма част не познават и не спазват изискванията на производителите за техническо обслужване на автомобилите, не носят отговорност за качеството на извършените ремонти и последствията от тях и персонала, работещ в тези сервиси, не се контролира дали има необходимата квалификация и познания;
- Най-честите технически неизправности, които водят до произшествие са спукване на гума и повреда в спирачната уредба. Предвид възрастта и техническото състояние на автомобилния парк в нашата страна тези данни не могат да се считат за напълно реални. Твърде често техническите неизправности присъстват като съпътстваща причина за настъпването на произшествия, но това невинаги може да се установи и отчете;
- Резултатите от проверките на контролните органи на пътя, както и данните за неуспешно преминали периодични технически прегледи превозни средства, поради технически неизправности, показват, че част от превозните средства се движат с технически неизправности или без преминал преглед за проверка на техническата изправност, с което създават реална заплаха за безопасността на движението;
- Липсва анализ по отношение на състоянието на автомобилния парк като цяло;

- Не е ясна причинно-следствената връзка между настъпването на ПТП и неизправността на превозното средство. Констатира се дефицит на данни за ПТП, настъпили по причини, свързани с автомобила.

3.5.3 Области за въздействие

- Изготвяне на анализ за състоянието на автомобилния парк в България като база за по-нататъшно провеждане на цялостна национална политика в областта;
- Разработване и изпълнение на насоки за развитие на автомобилния парк въз основа на изводите от предприетия анализ;
- Изпълнение на стимулираща данъчна политика;
- Извършване на текущ и системен анализ на състоянието на автомобилния парк на шестмесечна база;
- Установяване на причинно-следствените връзки, свързани с техническата изправност на МПС и настъпило с него ПТП;
- Изследване на влиянието на управлението на МПС с десен волан за настъпване на ПТП;
- Извършване на структурни промени за подобряване капацитета на контролната дейност;
- Увеличаване на човешкия ресурс, зает с упражняване на контролни функции;
- Стимулиране на човешкия ресурс, зает с упражняване на контролни функции;
- Техническо обезпечаване на контролната дейност;
- Изграждане на интегрирана информационна система, която да обхване всички етапи на пътният контрол;
- Въвеждане на система за дистанционен контрол;
- Поставяне на фокус върху специфични групи рискови превозвачи;
- Подобряване на капацитета за анализ на регистрираните данни и контролиране на тахографите;
- Повишаване качеството и ефективността на периодичните технически прегледи на ППС;
- Регламентиране на сервизната дейност;
- Съблюдаване на минималните критерии за безопасност, регламентирани от Директива 2001/85/ЕО;
- Повишаване на квалификацията и дисциплината на водачите на МПС за обществен превоз на пътници и товари;
- Насърчаване използването на нови технологии за превозните средства;
- Повишаване на изискванията към условията за извършване на превозите;
- Превенция на шофирането след употреба на алкохол от страна на професионални водачи.

3.6 СПЕШНА МЕДИЦИНСКА ПОМОЩ

3.6.1 Обобщена информация

Пътнотранспортните произшествия възникват **неочаквано и внезапно**. Те се характеризират с бързо протичане, ограничена информация, ограничен опит на участниците в тях, полиетиологичен (от много причини) основен поразяващ фактор, необходимост от срочно оказване на техническа и медицинска помощ. Травмата е **увреда**, причинена от обмен на кинетична енергия с околната среда, който превишава резистентността на човешкото тяло и води до тежки наранявания. Голяма част от смъртните случаи настъпват **в рамките на първите минути след инцидента, както на сцената на настъпилото ПТП, така и при третирането на пострадалите по време на транспорта им** до болнични заведения.

Управлението на ПТП непосредствено след настъпването на травмата изисква добро взаимодействие на всички спасителни екипи. Изследвания сочат, че намаляването на времето между получаването на травматичната увреда и оказването на компетентна медицинска помощ, е от особена важност за ограничаване на тежестта на пътнотранспортния травматизъм. По данни на СЗО оказването на компетентна медицинска помощ в рамките на първите 10-15 минути след ПТП е от ключово значение за намаляване на смъртността и ограничаване на инвалидизацията. Намаляването на времето за оказване на адекватна медицинска помощ от 25 на 15 минути може да намали смъртността с една трета. Систематизираното обучение на спасителните екипи от всички институции може да намали значително времето за освобождаване и пренасяне на пострадалите до безопасна зона с цел по-навременно оказване на адекватна медицинска помощ.

Според **броя пострадали** ПТП се категоризират като ПТП с: един пострадал; множество пострадали (от 3 до 15 души); масово пострадали (от 15 до 100 души) и като ПТП с бедствен характер (над 100 души).

Необходимостта от добре координирани съвместни действия на различните институции е в основата на процеса на **управление и справяне с последствията от настъпило пътнотранспортно произшествие**. Този процес включва командване, контрол, координация и комуникация между отделните институции. Кризисният мениджмънт е интегрална част от командната система за справяне с негативните последствия от тежките ПТП и включва следните компоненти: единни принципи и стандарти; кризисни оперативни планове; адекватна, синхронизирана правно-нормативна база, указваща разпределението на отговорностите; междуведомствена координация и взаимодействие; интегрална комуникационно-информационна система; единна система за обучение и подготовка на персонала (МВР - ЕЕНСП-тел. 112, КАТ, ПАБ, Гранична полиция, Жандармерия; НС „Гражданска защита“; МЗ - ЦСМП, СО на ЛЗБП, а при необходимост и БЧК). Важен елемент от командната система за справяне с негативните последствия от тежките ПТП е формирането и ситуирането на временен Команден център на мястото на произшествието с ясно определен ръководител на спасителните дейности, който е в тясна връзка както с Общия център за комуникации, така и с представителите на останалите институции на мястото на инцидента (ЦСМП, военни, електроразпределение, автобусен превоз и др.).

На мястото на произшествието се извършва оценка на естеството и вида на ПТП и **триаж** на пострадалите чрез първоначална бърза оценка „АВС“, включваща проверка проходимостта на дихателните пътища, вида на дишането и нарушение на кръвообращението. След това се прилага скала за точково оценяване на травмите, настъпили в отделните анатомични области на тялото. В ЕС от 2012 година е въведено използване на скалата „MAIS3+“.

Видовете медицинска помощ за пострадали в ПТП са: Долекарска помощ (първа помощ, доброволческа) - задачата на първата помощ е максимална защита на пострадалия от продължаващо увреждащо въздействие и помощ за запазване на неговият жизнен потенциал; Извънболнична спешна медицинска помощ - да стабилизира и в повечето случаи да транспортира пострадалия до медицинско заведение.

Безспорен е огромният принос на Системата за спешна медицинска помощ за гарантиране на достъпно и качествено здравеопазване, което несъмнено води до повишаване на жизнения стандарт, създаване на условия за качествена заетост, социално включване и повишаване на ресурсната ефективност.

Подготвената от МЗ **Концепция за развитието на системата за спешна медицинска помощ 2014-2020 г.** е изцяло съобразена с целите и приоритетите на Националната здравна стратегия 2014-2020 г. и основно с Политика 4: Осигуряване на равен достъп на хората до качествени здравни дейности адекватни на техните здравни потребности, включваща модернизиране на дейността на системата за спешна извънболнична медицинска помощ. Осигуряването на равнопоставен достъп на населението до спешна медицинска помощ, съответстваща на най-добрите европейски практики и изисквания за своевременност, достатъчност, качество и безопасност, следва да бъде осъществено чрез дейности за подобряване на инфраструктурата на интегрираната система за спешна медицинска помощ. Това предполага да се осигури еднакво ниво на апаратурна и инфраструктурна обезпеченост на всички „точки“ за оказване на спешна медицинска помощ. Концепцията е документ, който се основава на анализ на ситуацията в страната и идентифициране на тенденциите за развитие като определя визията и общите стратегически цели на политиката в областта на спешната помощ до 2020 г., обхващайки всички направления на провежданата политика, както и нейните измерения по отношение общата политика за здравеопазване.

3.6.2 Тенденции и изводи

- Системата за спешна медицинска помощ в България функционира в настоящия си вид от 1996 г., когато са създадени 28-те самостоятелни Центъра за спешна медицинска помощ, съответстващи на областите, съставляващи административното деление на страната, с разкрити към тях филиали. Всеки Център за спешна медицинска помощ, в т.ч. и неговите филиали, осъществява дейността си на територията на съответната административна област. Разкритите филиали са 198 като по-голямата част от тях са разкрити в общински центрове;
- След осъществени промени през 2007 г. понастоящем спешната медицинска помощ в болнични условия се осъществява основно от 37 многопрофилни болници за активно лечение с разкрити спешни отделения в 28-те областни града на страната и от болници за активно лечение с различна собственост, финансов и кадрови ресурс, но без обособени спешни структури;
- Разработена е Карта на системата, утвърдена като част от Националната здравна карта с Решение № 361 от 29.05.2018 г. на МС (Приложение № 35 към т. 1, подточка 8). Картата на СП определя районите на обслужване от оперативните единици в системата на СМП в страната (центрове и филиали). Ежегодната оценка за дейността на системата за СМП включва броя на изпълнените повиквания, броя на хоспитализираните пациенти от мобилните екипи, манипулациите, осъществени от мобилните екипи, амбулаторните прегледи, осъществени от стационарните екипи на ФСМП;
- Въведен е нов подход за обслужване на големите градове. Освен центрове и филиали са определени точки за постоянно пребиваване на мобилните екипи извън базата. Такива точки засега има определени в София и Пловдив. В допълнение, в някои райони на страната в зависимост от времето за достъп са определени места за дислоциране на изнесени екипи. Такива са екипите в град Шабла от ФСМП Каварна-ЦСМП Добрич; в град Брацигово от ФСМП Пещера-ЦСМП Пазарджик; в град Ракитово от ФСМП Велинград-ЦСМП Пазарджик; в град Лъки от ФСМП Пловдив-ЦСМП Пловдив; в с. Фотиново от ФСМП Кирково-ЦСМП Кърджали; в с. Бенковски от ФСМП Кирково-ЦСМП Кърджали;
- В рамките на проект BG16RFOP001-4.001-0001 „Подкрепа за развитие на системата за спешна медицинска помощ“ е включено закупуването на 400 нови санитарни автомобили (линейки), модерно оборудвани за извършване на спешни реанимационни дейности. За осигуряване на специализиран медицински транспорт за трудно достъпни райони е предвидено част от автомобилите, които ще се закупят, да са със задвижване 4 x 4 и да осигуряват висока проходимост;

- Със Заповед № РД-01-339 от 12.10.2016 г. на Министъра на здравеопазването са утвърдени протоколи и алгоритми за извършване на „телекомуникационен и приоритетен екипен триаж“;
- През 2017 г. Министерството на здравеопазването реализира проект ПУЛСС - Практически увод при лечение на спешните състояния, насочен към обучението и развитието на човешките ресурси в системата на СМП. Логично продължение на проекта е планираното за 2019 г. обучение на около 7 000 медицински работници от центровете за СМП и спешните отделения на МБАЛ. В допълнение, с цел намаляване на текучеството и увеличаване мотивацията на служителите, работещи в системата на СМП, за периода 2015-2020 г. с постановление на МС е предвидено ежегодно увеличение на възнагражденията с 10%;
- С Постановление на МС № 239 от 13.09.2016 г. е предвидено изграждането на Национален център за обучение и квалификация в системата на спешна медицинска помощ (НЦОКССМП). След създаването му в Центъра се провежда продължаващо обучение за всички категории персонал (лекари, медицински специалисти, парамедицински персонал);
- Няма достатъчно обучени парамедици. Съгласно Наредба № 1 от 07.04.2016 г. за придобиване квалификация по професия "Парамедик" се предвижда обучението в различните категории да се извършва в медицинските колежи към медицинските университети;
- Съществува фактическа неравнопоставеност на населението на страната по отношение на времето за достъп до спешна медицинска помощ. Налице са съществени различия както в рамките на районите на обслужване на един Център за спешна медицинска помощ, така и между отделните области, в рамките на страната;
- По отношение на общата численост на персонала в отделните центрове се наблюдават съществени различия, които не могат да бъдат аргументирани с обективни показатели като брой на населението или площ на обслужваната територия в областта. Например, области с приблизително сходни показатели, определящи потребностите от структури на спешна медицинска помощ, имат различна, формирана на исторически, а често и на друг принцип, структура и численост на персонала;
- Съгласно действащото законодателство (чл. 19, ал. 3 от Закона за лечебните заведения), всяко лечебно заведение за болнична помощ трябва да осигурява прием на спешни пациенти 24 часа в денонощието. Въпреки това се наблюдава процес на натоварване на определени болници със спешни случаи (често и здравно неосигурени пациенти), докато други структури работят предимно планова и ограничена дейност. Това води до неприемливи ситуации, когато пациенти се транспортират между множество лечебни заведения преди да достигнат до болнично заведение, в което може да им бъде осигурена необходимата медицинска помощ;
- Осигуреността с мобилни екипи за първа помощ (лекарски; долекарски) на брой население варира от 1 екип на 15-16 000 души в Ямбол, Кюстендил, Кърджали, Ловеч до 1 екип на 140-210 000 души в областите Бургас, Пловдив, Велико Търново. В ЦСМП-Плевен, Русе, Пловдив този показател е 1 екип на 250-260 кв. км., докато в ЦСМП Добрич 1 екип обслужва 525 кв. км;
- Системата за спешна медицинска помощ не разполага с ясно регламентирани и обезпечени възможности за ползване на специализиран санитарен транспорт за труднодостъпни региони (въздушен, високопланински верижен и др.);
- Съществуващите спешни отделения не са добре обезпечени кадрово, технологично и финансово. Наблюдават се негативни тенденции на подбор на хоспитализираните болни и липса на мотивация за прием на тежки случаи, за които се разходват значителни парични средства;

- Налице е сериозен кадрови дефицит на лекари в спешните екипи на ЦСМП и в спешните отделения на приемащите лечебни заведения за болнична помощ. Това води до влошаване на качеството на осъществяваната дейност и нарастващо обществено недоволство. Направеният анализ на системата за спешна медицинска помощ показва големи дисбаланси в осигуреността и използваемостта както на извънболнично, така и на болнично ниво;
- Налице е недостатъчен директен контрол от Районните координационни центри върху дейността на мобилните лекарски екипи на терен. Няма установени задължителни алгоритми на медицинско поведение при третиране на спешни пациенти с различни оплаквания и симптоми, което намалява ефективността в дейността на мобилните лекарски екипи;
- Методиките на МВР и МЗ за обработка на статистическите данни за настъпилите ПТП и пострадалите в тях не са синхронизирани и не позволяват количествен и качествен анализ, въз основа на който да се препоръчат и въведат адекватни мерки за подобряване на БДП;
- Наблюдава се нарастваща неудовлетвореност и здравна несигурност на обществото от качеството на предоставяните здравни услуги, в т. ч. спешна медицинска помощ.

3.6.3 Области за въздействие

- Изграждане на единна система за отчитане на пътнотранспортния травматизъм;
- Оценка на пътнотранспортния травматизъм съгласно изискванията на ЕК;
- Изграждане на единна комуникационна система между службите за спешно реагиране;
- Провеждане на съвместно теоретично обучение;
- Адекватно обслужване на настъпило ПТП, включително с множество пострадали;
- Извършване на оценка на необходимостта от реструктуриране на системата за спешна медицинска помощ;
- Изграждане на системен капацитет за оказване на спешна аеромедицинска помощ чрез въздушен транспорт;
- Постоянно обучение за повишаване квалификацията на заетите в Системата на спешната медицинска помощ;
- Постоянно обновяване на материалната база в Системата на спешната медицинска помощ;
- Актуализация на транспортните планове, приети в ЦСМП.

Заклучение

Въпреки че продължаваме да обучаваме участниците в движението, да насърчаваме спазването на правилата и да възпитаваме безопасното поведение на пътя, фокусът на мерките по БДП не може да бъде ограничен до човешкия фактор.

Това означава, че следва да управляваме в не по-малка степен ефекта на скоростта, с която пътуваме; сигурността на превозните средства, които използваме; нивото на защита, осигурена от нашите пътища; ресурсите на медицинската помощ, която овладява травмата; регулаторните механизми на държавата като цяло - не само, за да сведем до минимум броя на произшествията, но и за да гарантираме, че вече настъпили катастрофи няма да водят до загуба на живот или сериозно нараняване.

Така ще бъде интегриран подходът „безопасна система“, който отчита, че хората ще допускат грешки и могат да попаднат в пътнотранспортни произшествия, но стремежът винаги следва да е към създаване на среда, която е щадяща и пригодна да смекчава нежеланите тежки последствия.

Представения към настоящия доклад План за действие по БДП за 2020 г. включва комплекс от области за въздействие, обхващащи разгледаните по-горе определящи фактори.

Следва да се направи уточнението, че процесът по подготовка, набиране и обработка на релевантната информация ще претърпява усъвършенстване. Това предполага известна условност на анализа, тъй като същият се извършва в условията на по-малко от година действаща ДАБДП и при частични дефицити на информация, за която методите за набиране и систематизиране предстоят да се регламентират. Въпреки това, очертаните области за въздействие са достатъчно меродавни и представляват адекватна основа за развитие на политиката по БДП в навечерието на новия референтен период на нейното планиране. В този смисъл и стъпвайки на този фундамент, ДАБДП ще надгражда разработката в процеса на подготовка на бъдещата национална стратегия за подобряване на БДП и ще актуализира текущо плановите документи на годишна база, така че същите в максимална степен да отразяват динамиката на наблюдаваната среда.

В рамките на отделните шест влияещи фактори (тематични направления) са определени стратегически цели и области за въздействие, валидни както за 2020 г., така и за новия планов период на политиката по БДП 2021-2030 г. Стратегическите цели и областите за въздействие, валидни за бъдещата Стратегия за БДП 2021-2030 обхващат и 2020 г., тъй като в Стратегията за БДП 2011-2020 не е извършено целеполагане. В този смисъл и с оглед гарантиране на приемственост на националната политика по БДП считаме, че този подход гарантира в оптимална степен обезпечаването на процеса по планиране. Съответно, на база дефинираните области за въздействие ще бъдат предвидени конкретни мерки на годишна база като за тази цел ще се разработват и изпълняват годишни планове за действие.

България се развива.

На прага стои ново десетилетие със свой специфичен обществен контекст.

Декада, която ще носи свои собствени черти, която ще ни сблъска както със стари, така и с нови предизвикателства. Този контекст ще изисква от нас да се усъвършенстваме: да подобрим средата, в която работим, пътуваме и почиваме, да надградим своите умения за намиране на хармония с околния свят, да се научим как се споделят отговорности, за да водим по-сигурен, природосъобразен, справедлив и щастлив живот.

Предстои да преминем отвъд настоящи стандарти и стереотипи, да изследваме нови сфери на научно познание, да привнесаме иновации и доказани практики, да търсим устойчиви решения и партньорства там, където знанията и уменията са в основата на опазването на човешките живот и здраве.