

ОДОБРЯВАМ:

На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗД



РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
София 1000, ул. "Д-р Константин Мисирков" №8, тел. 02 9409, 568; 662; 650
Per. № <i>СТ-1/06.04.2021</i>

СЕКТОРНА СТРАТЕГИЯ
НА МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА
ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА В
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЗА ПЕРИОДА
2021 – 2030 г.

Съдържание

Увод	3
1. Национална транспортна политика	5
2. Стратегическа рамка в областта на безопасността на движението по пътищата	7
3. Показатели	11
4. Визия	13
5. Тематични направления и цели	14
6. Водачи на пътни превозни средства (ППС)	17
6.1. Обучение и изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС	17
6.2. Ред и начин на провеждане на теоретичните изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС	19
6.3. Провеждане на изпити на водачи на МПС за превоз на опасни товари	19
6.4. Обучение на водачи на автомобили за превоз на пътници и товари	20
6.5. Подобряване на качеството на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС	20
7. Контрол	22
8. Пътна инфраструктура	24
9. Пътни превозни средства	27
9.1. Технически изисквания към ППС	27
9.2. Техническа изправност на ППС	28
9.3. Превози на пътници и товари с автомобилен транспорт	30
10. Отчетност	32
11. Комуникация	34
Заключение	36

Увод

Секторната стратегия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) за безопасност на движението по пътищата за периода 2021 – 2030 г. е разработена в съответствие с Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г., приета с Решение № 775/26.10.2020 г. на Министерския съвет, както и с одобрената с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., в която са очертани основните насоки за развитие на националната транспортна система в дългосрочен план.

Стратегията е документ за политическата и професионалната ангажираност на работещите в системата на МТИТС за даване на конкретен принос за реализирането на визията и основните цели на Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г., изразено в значително намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия и последиците от тях и достигане нивото на показателите за аварийността на водещите държави в Европейския съюз (ЕС).

Във време, когато ЕС е изправен пред важни предизвикателства, транспортът остава един от най-важните елементи от процеса на европейска интеграция. Той гарантира икономическото, социалното и териториалното сближаване на всички региони в Европа и подобрява връзките в целия Съюз. Не на последно място, допринася за общите цели за стимулиране на растежа и заетостта и за справяне с изменението на климата.

На европейско ниво в транспортния сектор работят над 11 милиона души, което представлява 5% от общата заетост. Автомобилният транспорт заема почти половината от товарната дейност. Около 13% от всички разходи на домакинствата се разпределят за някакъв вид превоз.

До 2050 г. се очаква на ниво ЕС пътническият транспорт да нарасне с близо 42%, а товарният с 60% (ЕК: 2019 г.).

В същото време безопасната мобилност е индикатор за развитието на обществото. В силна зависимост от нея са не само средната продължителност и качеството на живот, но и транспортът, околната среда, образованието, здравеопазването, социалното дело и благосъстоянието. Последствията от пътнотранспортните произшествия ежегодно допринасят за намаляване на световния брутен вътрешен продукт в огромни размери.

Състоянието на безопасността на движението по пътищата на Европа сочи, че е начело в класацията за най-безопасни пътища в света със средно 49 загинали на един милион души. От 2010 г. до настоящия момент средногодишното намаление на броя на загиналите по пътищата на ЕС вследствие на ПТП е над 2%, което се равнява на общо намаление от около 20% при целево към 2019 г. от 43% (ЕК: 2019 г.).

В ЕС през 2018 г. 25 100 души са загубили живота си, а около 135 000 души са били тежко ранени. Голяма част от тях са най-уязвимите участници в движението: пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. Над 90% от фаталните случаи са в държави с ниски и средни доходи, към които се числи и България.

Статистиката показва стойности, непостигащи целево заложените от ЕС – 50% по-малко загинали и 20% по-малко ранени към 2020 г. спрямо 2010 г. Целта на ЕС за намаляване наполовина на загиналите към 2020 г. все още остава недостижима. Въпреки регистрираните положителни тенденции, задържането на високо ниво на травматизма в България поставя страната далеч от заложените цели в глобалните, европейските и националните политики.

През 2019 г. ЕК обяви нова цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. в сравнение с 2020 г. За изпълнение на тази нова общоевропейска цел националната политика на България в областта на безопасността на движението по пътищата изисква ангажирането на все по-голям обществен ресурс за ефективно противодействие на пътния травматизъм.

Безопасността на движението по пътищата е споделена отговорност.

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 приложната наука, неправителствената дейност, училището, работното място и семейството.

Секторната стратегия на МТИТС за безопасност на движението по пътищата споделя амбициозната визия на Националната стратегия за осигуряване на високо ниво на безопасност на движението по пътищата в Република България, както и изразения ангажимент на нашата страна да работи в по-дългосрочен план за постигане към 2050 г. на нулева смъртност в резултат на пътнотранспортните произшествия, както и реализиране на европейската политика за намаляване наполовина на годишния брой загинали и тежко ранени в края на десетилетието към 2030 г.

1. Национална транспортна политика

Транспортът играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, като средство за икономическо развитие и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. Транспортният сектор на България е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението.

Мисията на транспортния сектор на България е страната да притежава напълно интегрирана, модерна и устойчива транспортна система, която да удовлетворява потребностите на обществото и бизнеса.

МТИТС провежда устойчива, балансирана и последователна транспортна политика, съобразена с европейската и с реалностите в транспортния сектор. Целите и приоритетите са ясно определени в съответствие с разработените стратегически документи и с амбициите за прилагане на интегриран подход за развитие на транспортния сектор на Република България.

Основният стратегически документ в областта на транспорта е Интегрираната транспортна стратегия на Република България в периода до 2030 г. Това е един изключително всеобхватен и важен стратегически документ – отражение на последователната, целенасочена и мотивирана транспортна политика, която МТИТС следва през годините.

Стратегическите цели на транспортната политика до 2030 г. са:

- Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор
- Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)
- Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор.

Стратегическите приоритети в развитието на транспорта са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура
- Подобряване на управлението на транспортната система
- Развитие на интермодален транспорт
- Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар
- Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта
- Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство
- Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната

- Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората
- Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система.

Транспортната свързаност допринася за реализиране на икономически растеж, за устойчивостта и за достъпа до основни услуги, както и за повишаването на конкурентоспособността. Бързото развитие на транспортната инфраструктура е основно условие за подобряване на свързаността, за балансирано развитие и предпоставка за привличане на инвестиции.

В тази връзка, усилията на МТИТС са насочени към създаването на подходящи условия за развитие на по-сигурна, безопасна и екологична транспортната инфраструктура. Стремешът е да се отговори на нарастващите потребности на населението и бизнеса, като се използват всички възможни финансови инструменти – европейски фондове и програми, средства от Държавния бюджет, заеми от международни финансови институции, частни инвестиции.

Не на последно място остават приоритетите за развитие на екологосъобразен транспорт, повишаването на сигурността и безопасността на транспорта, в т.ч. и подобряване на безопасността на движението по пътищата.

Визията за развитие на транспортния сектор е към 2030 г. България да притежава модерна, ефективна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

2. Стратегическа рамка в областта на безопасността на движението по пътищата

Политиките и стратегиите на Република България за пътната безопасност са в съответствие с европейските и глобални политики в областта на пътната безопасност, както и с новата стратегическа рамка на ЕК, която определя акцентите на общоевропейските политики в областта на безопасността на движението по пътищата за периода 2021 – 2030 г.

Разработена беше и се реализира Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020 г., която е одобрена от Министерския съвет през м. декември 2011 г.

Формулирана беше визията за безопасно движение по пътищата на България през периода 2011 – 2020 г. – „Безопасността на движението е право и отговорност на всички“.

Целеположено беше намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г.: 50% на загиналите и 20% на тежко ранените.

За периода 2010 – 2019 г. данните за тежките ПТП със загинали и ранени имаха променливи стойности. Намалението им не протече с планираната динамика.

През базовата 2010 г. по пътищата на Република България вследствие на ПТП са загинали 776 и са били ранени 8 078 души, от които 2 451 са тежко ранени.

През 2019 г. по българските пътища вследствие на ПТП са загинали 628 души, а 1 937 са тежко ранени. Целта на ЕС за намаляване броя на тежко ранените към 2020 г. е постигната. България регистрира устойчив спад на броя им към 2019 г. в относителен размер от около 20% – тенденция, която отговаря на аналогичните средни стойности за ЕС (21%). Целта за намаляване броя на загиналите към 2020 г. с 50% остава недостижима.

По брой на загиналите, въпреки сериозния напредък, страната все още е далеч от постигане на планираните стойности.

След 2016 г. се наблюдава траен спад на броя им, който в края на сравнителния период – 2019 г. е в относителен размер от 20%. Както наблюдаваната динамика в статистическия ред, така и общата тенденция на намалението отговарят на аналогичните средни стойности за ЕС.

Броят на загиналите при ПТП в ЕС намалява средно със сходен размер от около 21%, като достига 25 100 за 2018 г.

Следва изводът, че положените от страната усилия за предотвратяване на последствията от пътнотранспортния травматизъм ни доближават до постигнатия резултат на средноевропейско ниво.

Страната успява да постигне трайно намаляване броя на тежко ранените четири години преди края на плановия период.

Още през 2017 г. броят им за първи път спада под 2 000 на година. Тази тенденция остава устойчива и през 2018 г. и 2019 г.

При броя на леко ранените се наблюдава трайна тенденция за увеличаване и, ако през 2010 г. леко ранените са 5 627, то към края на 2019 г. те са 6 562. Това представлява значително увеличение от 17% или 935 повече леко ранени, като тази тенденция се наблюдава в много от страните членки на ЕС. Тя показва, че в общия брой на ранените, който към 2019 г. нараства с 421 спрямо 2010 г., значително намалява делът на тежко ранените: от над 30% до 23%. Към 2019 г. броят им е с 27% по-нисък от базовата 2010 г.

За периода 2010 – 2019 г. броят на загиналите намалява трайно с 19%.

Голяма част от тежките ПТП са настъпили поради управление на моторно превозно средство с превишена или несъобразена скорост.

За изпълнение на целите и задачите на Националната стратегия водещите в пътната безопасност държавни институции и областни управи разработиха свои конкретни стратегии.

В тази връзка в МТИТС беше разработена Стратегия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020 г., която беше одобрена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на 28.03.2012 г.

Визията на стратегията на МТИТС е в съответствие с визията на Националната стратегия – „Безопасността на движението е право и отговорност на всички“.

Основните направления на дейността за реализирането на стратегията са:

- Подобряване на обучението и уменията на участниците в движението:
 - В системата за обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС
 - В системата за провеждането на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС
 - Обучение след придобиване на правоспособност.
- По-безопасни пътни превозни средства (ППС)
 - Технически изисквания към ППС
 - Техническа изправност на ППС.
- Обществен превоз на пътници и товари
 - Условия за извършване на превозите
 - Водачи на МПС за обществен превоз на пътници и товари.
- Повишаване на ефективността на контрола
- Усъвършенстване на нормативната уредба
- За по-безопасна инфраструктура
- Стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност

- Провеждане на кампании и участие в национални кампании, с цел повишаване на знанията и отговорността на участниците в движението.

По-голямата част от тези направления ще продължат да бъдат обект на реализация и в бъдещата дейност на МТИТС и Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА) през следващите години.

През 2019 г. в сътрудничество с всички заинтересовани страни започна разработването на **Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. и План за действие 2021 – 2023 г.**

Документите са приети с Решение № 775/26.10.2020 г. на Министерския съвет

Те са изготвени в изпълнение на Решение на Министерския съвет № 16 от 17.01.2019 г. в сътрудничество и координация с Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата (ДОККПБДП).

Националната стратегия и План за действие отчитат:

- Новата стратегическа рамка на ЕК от 19.06.2019 г., която определя акцентите на общеевропейските политики в областта на безопасността на движението по пътищата за предстоящото десетилетие 2021 – 2030 г.
- Заключениета и дефинираните области на въздействие в Доклада за състоянието на безопасността на движение по пътищата към 2019 г., приет с Решение № 776/2019 г. на Министерския съвет
- Визията, тематичните направления и стратегическите цели на националната политика по безопасност на движението по пътищата, разработени от ДОККПБДП
- Разбирането, че безопасността на движението по пътищата е споделена отговорност на цялото общество, която изисква формирането на публични политики в условията на конструктивен дебат и широк обществен консенсус.

Стратегическите документи са в съответствие с приоритетите на националните, европейските и глобалните политики по пътна безопасност, аналитичните изводи от изпълнението на политиката по безопасност на движението по пътищата до момента, съществуващите добри практики в областта и спецификата на средата, характерна за България.

Стратегията включва преглед и мащаб на проблематиката, свързана с пътнотранспортния травматизъм, статистически данни, изводи и тенденции, основни влияещи фактори, анализ на ключовите дефицити, тематични направления, визия, принципи, стратегически цели и конкретни мерки, които са определени в Плана за действие за периода 2021 – 2023 г.

Документите предвиждат прилагането на интегрирана система за планиране, изпълнение, наблюдение, отчитане, контрол и оценка на държавната политика по безопасност на движението по пътищата в единна стратегическа рамка, която обхваща компетентните органи на централно, областно и общинско ниво.

На 19.06.2019 г. ЕК представи новата европейска стратегическа рамка „Следващи стъпки към Визия 0“, определяща акцентите на политиките в областта на безопасността на движението по пътищата за предстоящото десетилетие 2021 – 2030 г.

Заедно с приетата дългосрочна визия за нула загинали към 2050 г. ЕС определи нови междинни цели за намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания с 50% към 2030 г. ЕК взе решение рамката на политиката по безопасност на движението по пътищата да се основава на подхода „Безопасна система“, който произтича от най-добрите европейски практики.

Като работи в тясно сътрудничество с държавите членки по въпросите на безопасността на движението по пътищата, Комисията акцентира върху целенасочен политики и национални инициативи, насочени към стратегическо планиране, нормативно регламентиране, подпомагане на обществени кампании, насърчаване обмена на опит между държавите и осигуряване на подходящо финансиране.

Националната стратегия интегрира подхода „Безопасна система“, съгласно който хората ще допускат грешки и могат да попаднат в пътнотранспортни произшествия, но стремежът винаги следва да е насочен към създаване на среда, която е щадяща и пригодна да смекчава нежелателните тежки последици.

Стратегията отчита, че голяма част от произшествията на пътя са предотвратими. Намаляването на пострадалите и на загубите е функция най-вече на регулаторната база, пътната инфраструктура, автомобилния парк, поведенческите модели на участниците в движението по пътищата, контролната дейност, адекватната спасителна и спешна медицинска помощ. Взаимодействието върху тези определящи фактори не би могло да бъде ефективно, ако към тях се подхожда фрагментирано. Това налага придържането към целенасочена национална политика, координирани действия, системност и последователност на мерките, подходящи инвестиции и високо ниво на социална отговорност.

3. Показатели

ЕК състави списък с 8 ключови показатели за ефективност на политиката по безопасност на движението по пътищата. Те бяха изготвени от Комисията в тясно сътрудничество с държавите членки, като изпълнението на показателите следва да се наблюдава и отчита текущо в отделните страни.

Ключовите показатели са променливи величини на основни рискови фактори, които се използват в допълнение към статистиката за ПТП с цел измерване на промените в средата.

Те могат да дадат по-пълна картина на нивото на безопасността на движението по пътищата, като превантивно сигнализируют за проблеми и рискове, свързани с безопасността на движението по пътищата.

Показателите целят да разширят познанията на администрациите и обществото за причините, поради които настъпват инциденти.

Посредством качествена и количествена информация държавите ще могат да определят доколко ефективни са политиките по безопасност на движението по пътищата.

Въвеждането и прилагането на ключовите показатели е доброволен ангажимент за страните в ЕС.

Въпреки това успехът на тази инициатива изисква държавите да участват активно и в съответствие с намеренията, изразени от министрите на транспорта в Декларацията от Валета.

С цел подкрепа на процеса по определяне и измерване на показателите, ЕК ще предостави финансова подкрепа за разработване на подходяща методология.

Определени са следните показатели:

- Скорост
- Предпазни колани и детски седалки
- Предпазни средства
- Алкохол
- Разсейване на водачите поради използване на мобилни електронни устройства
- Безопасност на превозните средства
- Безопасност на инфраструктурата
- Спешна медицинска помощ.

Изследването на факторите с влияние върху ПТП и травматизма е важен аспект в управлението на безопасността на движението по пътищата. Осигуряването на по-добро разбиране на проблематиката е определящо за планирането на подходящите методи и мерки за въздействие.

Влиянието на всички известни (и неизвестни) фактори е комплексно и взаимосвързано, като от статистическа гледна точка то е различно по сила и посока.

Науката не е в състояние да определи точно и количествено нито единичното, нито взаимното влияние на тези фактори. Ето защо, единствено многоаспектните мерки за подобряване на пътната безопасност могат да доведат до устойчиви резултати.

Основните влияещи фактори върху безопасността на движението по пътищата са: регулаторна рамка, пътна инфраструктура, автомобилен парк, поведение на участниците в движението, контрол, спасителна и спешна медицинска помощ.

4. Визия

Безопасността на движението по пътищата е неразделна част от ежедневието на хората навсякъде по света.

Визията на Секторната стратегия на МТИТС за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. се изразява с активно участие за реализиране на визията на Националната стратегия, приета с Решение № 775/26.10.2020 г. на Министерския съвет, в съответствие със спецификата на дейността на МТИТС и неговите структури.

Визията предлага еволюционен подход към безопасността на движението по пътищата, при който въздействието върху определени аспекти от безопасността на движението по пътищата променя своя фрагментарен характер.

Единичните интервенции се интегрират цялостно в подхода „безопасна система“, при който безопасността на движението по пътищата вече не е отделна и самостоятелна тема.

Безопасната универсална мобилност:

- Интегрира жизненоважни знания и умения за опазване живота и здравето на човека при взаимодействие с пътната система
- Не създава предпоставки за рискови ситуации, породени от средата
- Компенсира човешките грешки, намалява тежестта им и смекчава последиците от тях
- Не натоварва околната среда и я съхранява за идните поколения
- Гарантира правото на свободно придвижване за всеки член на обществото
- Осигурява достъп до работното място, дома и обществените услуги
- Прави мобилното население културно и социално динамично
- Стимулира икономическото развитие и увеличава благосъстоянието
- Ангажира отговорността и обединява ресурсите на обществото.

Визията на Република България за безопасност на движението по пътищата включва определените в Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. тематични направления за въздействие, стратегически цели и показатели за ефективност.

Визията предполага нов и цялостен подход към разбиране и интерпретиране на темата за безопасност на движението по пътищата в Република България.

5. Тематични направления и цели

Стратегическите цели, определени в Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г., са обвързани с 12-те цели на Световната здравна организация и рамковата политика на ЕС в областта на безопасността на движението по пътищата за периода 2021 – 2030 г.

В стратегията са включени 6 тематични направления, като към всяко направление са определени и конкретни цели.

- **Управление, основано на интегритет – включва следните цели:**
 - Прилагане на интегрирана система за планиране, изпълнение, контрол и оценка на държавната политика по безопасност на движението по пътищата в единна стратегическа рамка
 - Подобряване на координацията и задълбочаване на взаимодействието между институциите при изпълнение на държавната политика в областта
 - Усъвършенстване на националното законодателство в областта на безопасността на движението по пътищата
 - Ефективност на методологиите за набиране и обработка на данни за ПТП и безопасност на движението по пътищата
 - Гарантиране на партньорство и прозрачност в политиката по безопасност на движението по пътищата чрез сътрудничество с гражданския сектор, бизнеса, научните и академичните среди
 - Повишаване на капацитета на работещите в държавната администрация в изпълнение на политиката по безопасност на движението по пътищата
 - Осъществяване на ефективна комуникация и създаване на широка рамка на сътрудничество и съпричастност за различните аспекти от безопасността на движението по пътищата.
- **Социално отговорно поведение: учене през целия живот – включва следните цели:**
 - 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, притежаващи квалификация и отговорно поведение за безопасно управление на пътни превозни средства
 - Повишаване на обществената чувствителност към темата за безопасност на движението по пътищата
 - Развитие на социално отговорна организационна култура за безопасност на движението по пътищата.

- **Контрол: ефективен и превантивен – включва следните цели:**
 - Подобряване на материално-техническото и ресурсно обезпечаване на Министерството на вътрешните работи (МВР) за спазване правилата за движението по пътищата и провеждане на спасителна дейност
 - Оптимизиране на способите за осъществяване на контрол от МВР за спазване правилата за движението по пътищата
 - Ефективност и ефикасност на административно-наказателния процес за постигане превантивната функция на санкцията
 - Усъвършенстване на реда за събиране, обработка и анализ на данни за ПТП.
- **Щадяща пътна инфраструктура – включва следните цели:**
 - Интегриране на пътната безопасност в управлението на пътната инфраструктура на национално, областно и общинско ниво за ефективно ограничаване на отрицателните ефекти на транспортния сектор
 - Поддържане и развитие на толерантни към човешките грешки републикански пътища, осигуряващи универсална мобилност при подхода „безопасна система“
 - Поддържане и развитие на ниско-конфликтна общинска пътна и улична инфраструктура с ясни послания към участниците в движението и защита от рисковете на градската среда.
- **Превозни средства в защита на човека – включва следните цели:**
 - Развитие на цялостна държавна политика за обновяване на автомобилния парк в Република България
 - Интегриране на техническото състояние на пътните превозни средства в цялостния отчет и анализ на пътнотранспортния травматизъм
 - Постигане на висока ефективност на контролната дейност, свързана с автомобилния парк
 - Повишаване безопасността на транспорта, превозващ пътници и опасни товари.
- **Спасителна верига за опазване на живота – включва следните цели:**
 - Обективна отчетност на статистическите данни за пътнотранспортния травматизъм въз основа на единни критерии за оценка тежестта на травмите
 - Подобрена комуникация между съставните части на единна спасителна система
 - Усъвършенстване на организацията за реакция на екипите в единната спасителна система.

Дейността на МТИТС и ИААА има отношение и към 6 тематични направления, определени в Националната стратегия, а именно:

- **Управление, основано на интегритет**
- **Социално отговорно поведение: учене през целия живот**

- **Контрол: ефективен и превантивен**
- **Щадяща пътна инфраструктура**
- **Превозни средства в защита на човека**
- **Спасителна верига за опазване на живота.**

Конкретните цели и мерки от компетентността на МТИТС и ИААА към всяко едно от тези направления са заложи в Плана за действие за периода 2021 – 2023 г. към Националната стратегия, както и в секторния План за действие за 2021 г.

Периодично тези планове за действие ще се актуализират и ще обхванат пълния период на действие на Националната стратегия – до 2030 г.

6. Водачи на пътни превозни средства (ППС)

Водачите на ППС са основен фактор за осигуряване на безопасността на движението по пътищата. Статистиката през последните години показва, че над 90% от всички ППП в страната са настъпили поради нарушения на изискванията и правилата за движение от страна на водачите. В тази връзка е от изключително значение подготовката на образовани, обучени и информирани водачи, притежаващи квалификация и отговорно поведение за безопасно управление на ППС.

В периода 2021 – 2030 г. основните направления във връзка с водачите на ППС ще бъдат насочени към:

- Подобряване на качеството на провежданите изпити за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство (МПС)
- Въвеждане в дейността на ИААА на основните принципи, насоки, конкретни направления и мерки, залегнали в Концепцията за обучение по безопасност на движението по пътищата, приета с Решение № 7/7.01.2021 г. на Министерския съвет
- Обучение на водачи на МПС за превоз на пътници и товари
- Провеждане на изпити на водачи на МПС за превоз на опасни товари
- Съвместно с всички заинтересовани страни организиране и провеждане на превантивни кампании за опазване живота и здравето на водачите на ППС с акцент върху превишената/несъобразената скорост, шофирането след употреба на алкохол, наркотични вещества и техните аналози, ползването на предпазни средства, техническата изправност на МПС и др.
- Изпълнение на специализирани мерки за рискови групи водачи: нови водачи, водачи с регистрирани нарушения, водачи над 65 г. и др.

6.1. Обучение и изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС

Введена е електронната система, обслужваща дейността по обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС:

- Електронен регистър на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС – учебните центрове въвеждат информация за всеки кандидат, който обучават и имат достъп до цялата информация за обучението и изпитите, касаеща съответния център
- Електронен график – учебните центрове имат достъп до всички комисии и могат сами да изберат датата, на която да представят кандидатите, които са обучили; протоколите за провеждане на изпитите се създават по електронен път

- Електронен жребий за определяне на лицата, които ще провеждат изпитите – премахва възможността за манипулиране на разпределението на служителите за провеждане на изпитите
- Електронна контролна карта – електронно нанасяне на допуснатите от кандидатите грешки и автоматично нанасяне на резултатите от практическите изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС в изпитния протокол. Системата осигурява възможност за последващо проследяване на маршрута от съответния изпит и местата, където изпитвания е допуснал грешка.

С цел повишаване на качеството на теоретичните и практическите изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС, последователно бяха въведени:

- Видеонаблюдение на теоретичните изпити
- Видеонаблюдение на практическите изпити
- Автоматизирана електронна проверка на резултатите от проведените теоретични изпити на хартиена листовка
- Провеждане на теоретичните изпити на електронен носител (таблет)
- Електронно определяне на резултата от практическия изпит на база на въведените от изпитващия грешки по време на изпита
- Провеждане на теоретичния изпит в изпитни терминали, оборудвани със система за проверка за електронни устройства, лицево разпознаване и видеонаблюдение, организирано в център за видеонаблюдение.

С внедряването на по-горе посочените системи е постигнато следното:

- Улесни се комуникацията между учебните центрове и ИААА – отпадна ангажиментът на представителите на учебните центрове да посещават областните отдели, за да представят необходимите за обучението и изпитите документи
- Отпадна необходимостта да се водят и издават на хартиен носител документите във връзка с обучението и изпитите – административен капацитет беше пренасочен към контрола на дейността
- Повиши се ефективността от контролната дейност на провежданото обучение – осигурен е достъп до необходимата за контрола информация
- Прекрати се възможността за манипулиране на теоретичния изпит
- Ограничи се субективният фактор и възможностите за допускане на грешки при теоретичния изпит
- Повиши се прозрачността при провеждане на изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

Съвкупността от тези резултати дават гаранция, че правоспособност получават по-подготвени кандидати, а възможните манипулации на изпита са сведени до минимум.

От голямо значение за подобряване на обучението и уменията на участниците в движението са и изискванията за психологическа годност и условията и реда за

провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС и на водачи на МПС.

6.2. Ред и начин на провеждане на теоретичните изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС

Изградени са самостоятелни работни места за провеждане на изпитите в кабинети на администрацията, които са оборудвани с компютърни конфигурации за решаване на електронен изпитен тест, камера и микрофон.

Изградена е система за видеонаблюдение в реално време с цел повишаване на сигурността на провежданите изпити, чрез лицево разпознаване на лицата, решаващи електронните тестове. Изпитният кабинет е оборудван с допълнителна панорамна видеокамера.

Внедрена е високотехнологична система за откриване на електронни устройства у кандидатите преди и по време на изпитите и автоматизирано сигнализиране при установени електронни устройства в централната зала за видеонаблюдение.

Изградена е локална мрежа в кабинетите на ИААА, защитена от външна намеса чрез защитна стена.

Информационната система подава автоматичен сигнал в реално време към Центъра за мониторинг на изпитите, както и към информационната система на ИААА, при наличието на установени външни електронни устройства, като с помощта на ръчен детектор, с който е оборудван изпитващият, може да се локализира точното местонахождение на външното устройство. Изпитващият разполага и с уред за засичане на радио, GSM, Bluetooth и Warless сигнали, излъчвани по време на изпита с цел допълнителна защита против преписване.

Осигурена е техническа възможност чрез отдалечен достъп в Центъра за мониторинг на изпитите да се следи състоянието на комуникационната мрежа и състоянието на системата за видеонаблюдение в цялата страна, във всички изпитни кабинети, която съхранява сигналите от констатираните аларми по време на изпита с цел последващи проверки.

6.3. Провеждане на изпити на водачи на МПС за превоз на опасни товари

Автомобилният превоз на опасни товари представлява значителен риск за пътнотранспортни произшествия с тежки последици, както по отношение на хората, така и за околната среда. Затова следва да бъдат предприети мерки, които да гарантират, че този превоз се извършва при възможно най-добрите условия на безопасност. В ИААА е изградена информационна система за обучението и изпитите за придобиване на свидетелство на водач на МПС за превоз на опасни товари и на удостоверение на консултант по безопасността при превоза на опасни товари. Информационната система осигурява възможност за:

- Електронно регистриране на лицата, на които се провежда обучение (електронен регистър)
- Регистриране на графика за провеждане на обучението на кандидатите по електронен начин (електронен график)

- Електронно въвеждане на присъствията и отсъствията на кандидатите на теоретичното обучение (електронен дневник)
- Публикуване на графика за провеждане на изпитите
- Изготвяне на протоколите и отчитане на резултатите от проведените изпити
- Електронен жребий – лицата, които ще провеждат изпитите се определят по електронен начин
- Възможност за електронно провеждане на изпитите за придобиване на ADR свидетелство на водач, превозващ опасни товари.

С внедряването на тази система се повишава ефективността от контролната дейност при провеждане на обучението, осигурява се достъп на Регионалните звена до необходимата за контрола информация и се повишава качеството на провежданите изпити за придобиване на свидетелство на водач на МПС за превоз на опасни товари.

6.4. Обучение на водачи на автомобили за превоз на пътници и товари

Сформирана е работна група, която разработи проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41 от 4.08.2008 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, както и таблица на съответствието на проекта на наредба с Директива (ЕС) 2018/645. С проекта се цели да се актуализират и усъвършенстват определени изисквания на тази наредба във връзка с прилагането на Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15.07.2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои ППС за превоз на товари или пътници, за изменение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета и Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета.

Проектът на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41 премина процедура за съгласуване в рамките на Работна група 9 „Транспортна политика“ и беше публикуван за обществено обсъждане на Портала за обществени консултации на Министерския съвет, както и на интернет сайта на МТИТС. Към настоящия момент постъпилите бележки и предложения са в процес на обсъждане.

Така предвидените изменения ще направят системата на обучение по-ефективна с оглед на осигуряването на по-голяма безопасност и ползи за околната среда. Също така с проекта се цели да се подобри системата за контрол на обучението и изпитите. С проекта се предлага усъвършенстване на механизма по одобрение на преподавателите по теоретично и практическо обучение, както и по отношение одобрение на кабинетите и превозните средства, използвани за обучение по реда на Наредба № 41. Проектът предвижда и терминологични промени с цел по-точно отразяване на текстовете от Директива 2003/59/ЕО.

6.5. Подобряване на качеството на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС

Подобряването на качеството на проведените изпити и повишаването на уменията за ефективно и обективно оценяване на кандидатите по време на практическите изпити за

придобиване на правоспособност за управление на МПС, са част от мерките за повишаване на безопасността на движението по пътищата, намаляването на броя на пътнотранспортните произшествия, опазването на здравето на участниците в движението, значителното намаляване на материалните разходи от щети и опазването на околната среда. ИААА реализира проект „Повишаване квалификацията на служителите, които могат да бъдат определяни за председатели на изпитни комисии за провеждане на практическите изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС“. Проектът беше осъществен с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Административен капацитет“, по Приоритетна ос 2 „Управление на човешките ресурси“. Целта на проекта бе повишаването на професионалната компетентност на служителите, провеждащи изпити, за по-ефективно и обективно оценяване на знанията и уменията на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

В рамките на проекта бяха обучени служителите от 27-те регионални звена на ИААА в страната, провеждащи изпити на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Беше проведено обучение за подобряване на качеството на провежданите практическите изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС за:

- Повишаване на уменията на служителите на ИААА за оценяване
- Повишаване качеството на работата
- Безопасно управление на МПС при минимален разход на гориво и опазване на околната среда
- Усъвършенстване на критериите за оценка на подготовката на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС
- Обективизиране на процеса за провеждане на практическите изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС (знания и умения за оценка и избягване на рисковете в движението, за неагресивно, икономично и екологично управление).

В изпълнение на проекта беше разработен интерактивен проект за електронен тест за проверка на знанията на служителите, провеждащи практическите изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

С цел уеднаквяването на критериите за проверка и оценка на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и ограничаването на субективния фактор при оценяването, бяха разработени и Методически указания за оценяване при провеждане на практически изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

През 2019 г. ИААА приключи изпълнението на проект BG05SFOP001-2.006-0016 „Подобряване на специализираните знания и умения на служителите, извършващи практически изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС и служителите, извършващи контрол върху тази дейност“, с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Добро управление“ 2014 – 2020 г., съфинансирана от Европейския съюз, чрез Европейския социален фонд.

7. Контрол

Контролът върху спазването на изискванията за пътната безопасност от страна на системата човек – пътни превозни средства – път – среда на движение е ключов фактор за осигуряване на пътна безопасност.

Дейността на контролните органи на ИААА е свързана с всеки един от тези елементи.

Повишаването на квалификацията, знанията и уменията на контролните органи е от съществено значение за извършване на ефективен контрол на пътя с цел подобряване на безопасността на движение.

През 2020 г. ИААА спечели следните нови проекти по Оперативна програма „Добро управление“:

- Провеждане на обучение съфинансирано от Европейския съюз, чрез Европейския социален фонд на тема „Специализирано обучение на инспекторите за контрол на специфични превози на товари“, проект № BG-05SFOP001-2.019-0071
- Провеждане на обучение съфинансирано от Европейския съюз, чрез Европейския социален фонд на тема „Специализирано обучение на инспекторския състав относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, проект за контрол на специфични превози на товари“, проект № BG-05SFOP001-2.019-0070
- Провеждане на обучение съфинансирано от Европейския съюз, чрез Европейския социален фонд на тема „Специализирано обучение на инспекторския състав с контролни функции, осъществяващи надзор на пунктовете за извършване на периодичен технически прегледи на ППС“, проект № BG-05SFOP001-2.019-0072.

В периода 2021 – 2030 г. основните направления на контролната дейност ще бъдат насочени към:

- Усъвършенстване на обхвата, обема и качеството на извършваните проверки от контролните органи на ИААА в рамките на тяхната компетентност
- Подобряване на материално-техническата база за извършване на контрола – специализирани автомобили и необходимото техническо оборудване
- Организиране, участие и провеждане на тематични проверки, съвместно с други институции. Оказване на влияние върху средата за сигурност чрез общ контрол от органите на институциите с правомощия – Министерството на вътрешните работи, Министерството на регионалното развитие и благоустройството и общини
- Подобряване на информираността на обществото за резултатите от контролната дейност

- Оптимизиране на реда за реализиране на административно наказателната отговорност за нарушения по Закона за движението по пътищата и Закона за автомобилните превози
- Осигуряване на оборудване за извършване на повторни крайпътни технически проверки с подвижни технически пунктове. Оптимизация на контролната дейност във фирмите и на пътя
- Повишаване обхвата и качеството на контрола върху провеждането на периодичните технически прегледи
- Използване на интегрирана информационна система, която да обхваща всички етапи на пътния контрол над пътните превозни средства
- Повишаване на квалификацията на служителите и контролните органи в съответствие с Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета
- Усъвършенстване на контрола за безопасен превоз на деца и ученици в пътните превозни средства 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.

8. Пътна инфраструктура

Пътната инфраструктура е основен елемент на транспортната система, който осигурява мобилността на хората и същевременно оказва огромно влияние върху безопасността на движението по пътищата. Инфраструктурата следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници, като изпраща ясни и разбираеми послания към тях, предпазва ги от грешки, а в случай на допускане на грешки, е щадяща към последствията.

Когато безопасността е интегрирана в процеса на планиране, проектиране, строителство и поддържане на пътищата, може да се постигне сериозно намаление в нивото на травматизма.

Адаптирането на инфраструктурата към нуждите на уязвимите участници в движението способства за осигуряване на тяхната по-висока защита. Развитата и нискоконфликтна пътна инфраструктура е предпоставка за безопасна мобилност на хора и стоки, икономически растеж, конкурентоспособност и териториално сближаване.

По линия на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. (ОПТ) е финансирано изпълнението на 12 пътни проекта на обща стойност над 1,7 млрд. лв.

Успешно са изпълнени проектите за доизграждане на АМ „Тракия“, лотове 2, 3 и 4; връзката на АМ „Хемус“ със Софийски околовръстен път; АМ „Струма“, лотове 1, 2 и 4; АМ „Марица“, лотове 1 и 2; път Е-85 (I-5) Кърджали – Подкова; обходен път на гр. Враца – Път I-1 (Е79); обходен път на гр. Монтана – Път I-1 (Е79); обходен път на гр. Габрово и изграждане на АМ „Калотина – София – Лот 1: „Западна дъга на Софийски околовръстен път“ – фаза 1, които са финансирани по Приоритетна ос 2 на ОПТ 2007 – 2013 г.

В резултат на изпълнението на тези проекти са изградени и въведени в експлоатация 310 км нови пътища и са рехабилитирани 19 км съществуващи пътища.

Едни от основните приноси на проектите, финансирани по ОПТ, по отношение на пътната безопасност е извеждането на трафика извън населените места, както и безконфликтното движение по автомагистралните участъци, което води до намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия.

Освен проекти за подобряване на пътната инфраструктура по ОПТ 2007 – 2013 г. и Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. (ОПТТИ) се финансират и проекти за стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност.

Успешно е изпълнен проект за изграждане на „Интегрирана система за анализ и оценка на трафика по автомагистралите и I-ви клас пътища на територията на Република България, които са част от TEN-T“. Реализацията на този проект надгражда съществуващата ръчна система и дава възможност за по-точно и прецизно събиране и обработване на постъпилите данни, както и за подобряване на безопасността на движение.

По линия на ОПТТИ 2014 – 2020 г. се финансират проектите за доизграждане на АМ „Струма“, Лот 3.1, 3.3 и тунел Железница и изграждане на АМ „Калотина – София – Лот 1: „Западна дъга на Софийски околовръстен път“ – фаза 2. Също така се изпълнява

проект „Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на АМ „Тракия“, който предвижда в тунел „Траянови врата“ да бъде изградена уникална за България интелигентна система за автоматична идентификация на инциденти (Automatic Incident Detection – AID), позволяваща чрез система от подвижни бариери да се управлява и пренасочва трафика в една от двете тунелни тръби при настъпване на инцидент. Предвидено е изграждане на модерно LED-осветление, електронни информационни табели, светофарни уредби, хоризонтална и вертикална сигнализация, метеорологични станции при порталите на съоръжението и др.

По ОПТТИ 2014 – 2020 г. се реализират и проекти за техническа помощ за „Подготовка на проект: Път I-1/E-79/ Видин – Монтана – Браца“ и за „Подготовка на проект АМ „Русе – Велико Търново“.

В строителство е АМ „Европа“, в участък ГКПП Калотина – Драгоман, съфинансиран по Механизма за свързване на Европа. Участъкът Драгоман – п.в. Храбърско е в експлоатация от м. ноември 2020 г., а към настоящия момент е изготвен техническият проект за последната трета отсечка на АМ „Европа“: от п.в. Храбърско до връзката със Северната скоростна тангента и предстоят тръжни процедури.

В строителство е и АМ „Хемус“ в участъците п.в. Боаза до връзката с път I-5 Русе – Велико Търново и Белокопитово – Буховци (участъкът Ябланица – п.в. Боаза беше изграден и пуснат в експлоатация през м. октомври 2019 г.).

Участъкът Видин – п.в. „Макреш“ (от пътя Видин – Ботевград) е в строителство. Участъкът Мездра – Ботевград, от същото направление, е също в строителство. Осигурено е финансиране за изграждане на участъка от п.в. „Макреш“ до обходния път на гр. Монтана. В тръжни процедури за избор на строител са участъкът АМ „Русе – Велико Търново“ (в участъка от Русе до Бяла) и тунела под връх Шипка.

Изграждането на автомагистрала и скоростни пътища е приоритет за правителството, тъй като влияе пряко върху подобряването на безопасността и намаляването на броя на инцидентите по пътищата.

До 2030 г. амбициите са насочени към завършване на магистралната мрежа на страната. В последните години инвестициите в пътна инфраструктура бяха насочени основно към изграждането на автомагистралите в южната част на страната, по направленията с най-натоварен пътен трафик от ГКПП Капитан Андреево (турска граница) до ГКПП Калотина (сръбска граница) и от София до Бургас и до ГКПП Кулата (гръцка граница).

В следващите години усилията за подобряване на качеството на пътната инфраструктура в страната, както и за осигуряване на по-ефективни транспортни услуги, ще бъдат продължени.

Ще продължи работата по изграждането на Трансевропейската транспортна инфраструктура, с фокус върху доизграждането на автомагистралните връзки в Северна България, с оглед повишаването на пътната безопасност в тази част на страната и осигуряването на условия за преминаване на трафика по направлението София – Варна и в посока север – юг по направленията Дунав мост 1 – Русе – Велико Търново – тунел под Шипка – Южна България и Дунав мост 2 – Видин – София – Южна България, както и Варна – Бургас. Ще продължат усилията за подобряване на качеството на мрежата чрез ефективно поддържане на пътищата в републиканската пътна мрежа.

Усилията ще бъдат фокусирани върху надграждането на пътната инфраструктура чрез внедряване и интегриране на интелигентни транспортни системи и осигуряване на покритие с wi-fi свързаност. В голяма степен интелигентни транспортни системи ще бъдат внедрени за обслужване на трафика по основните транзитни пътни направления. Ще се работи активно и за изграждането на единни платформи, предоставящи информационни услуги за движението по пътищата в реално време, места за безопасно и сигурно паркиране, мултимодални превози и др., както и за въвеждането на електронна комуникация при превоза на товари. Усилия ще бъдат насочени и към изграждане на интелигентни транспортни системи и по участъци от републиканските пътища, които са извън Трансевропейската пътна мрежа, с цел повишаване на безопасността на движение и навременното сигнализиране на водачите на МПС за пътните условия.

9. Пътни превозни средства

Техническото състояние, натоварването и оборудването на ППС оказва сериозно въздействие върху пътното движение в т.ч. и върху безопасността.

В периода 2021 – 2030 г. основните дейности ще бъдат насочени към:

- Разработване и усъвършенстване на цялостна концепция за допускането в движение и контрол на техническото състояние на движещите се по пътищата ППС
- Активно участие във формулирането и реализирането на държавна политика за обновяване на автомобилния парк съвместно със заинтересованите страни и отговорните ведомства и организации
- Обследване на превозното средство като част от всички основни и съпътстващи причини за настъпване на ПТП. Отчитане влиянието на техническото състояние на ППС като част от причините за настъпване на ПТП
- Повишаване качеството на ремонтите и техническото обслужване на ППС, с които се извършват обществени превози, както и завишаване на отговорността на ангажираните с тази дейност лица
- Прилагане на мерки за повишаване отговорността на работодателите по отношение на техническата изправност на МПС, с които се извършва обществен превоз и превоз за собствена сметка
- Адаптиране и прилагане на европейските директиви и международни стандарти, свързани с безопасността на ППС (технически изисквания към ППС).

9.1. Технически изисквания към ППС

В Държавен вестник, бр. 24 от 16.03.2018 г., беше обнародвана Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 117 от 10.01.2005 г. за одобряване типа на нови моторни превозни средства от категория L.

С измененията на наредбата е постигнато своевременно адаптиране и прилагане на европейското законодателство, свързано с безопасността на пътните превозни средства от категория L, въведени са изискванията на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15.01.2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву, три и четириколесни превозни средства (ОВ, L 60 от 2013 г.).

Основните изменения са свързани с опростяване на правната рамка, като целта е намаляване на вредните емисии от превозните средства от категория L, увеличаване на общото равнище на безопасност, осигуряване на адаптиране към техническия прогрес и укрепване на правилата за надзор на пазара.

9.2. Техническа изправност на ППС

В Държавен вестник, бр. 38 от 8.05.2018 г., беше обнародвана Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, с която се въвеждат изискванията на Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3.04.2014 г., относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО.

Целта на извършените промени е повишаване на качеството на периодичните технически прегледи чрез усъвършенстване и разширяване на обхвата им и повишаване на квалификацията и отговорността на ангажираните лица в тази насока.

В Наредба № Н-32 бяха направени следните изменения:

- Разширяване на обхвата на категориите превозни средства, които подлежат на периодични прегледи за проверка на техническата им изправност.

Отчетено е, че колесните трактори с максимална конструктивна скорост, надвишаваща 40 км/ч, все повече се използват за заместване на товарните автомобили в транспортните дейности на местно равнище и техния рисков потенциал е съпоставим с този на товарните автомобили, което е предпоставка същите да преминават на преглед за проверка на техническата им изправност. Предвид това, с измененията на Наредба № Н-32 се въведе изискване и колесните трактори с максимална конструктивна скорост, надвишаваща 40 км/ч, да преминават преглед за проверка на техническата им изправност. Въведено е и изискване за преминаване на периодичен технически преглед и на превозни средства от категория L6e (леко четириколесно моторно превозно средство).

- За нуждите на крайпътните проверки по отношение на техническата изправност на ППС и с оглед по-добро прилагане на принципа за контрол, в Удостоверението за техническа изправност, което се издава след прегледа за проверка на ППС, се въвеждат хармонизирани кодове на Съюза.

С измененията на Наредба № Н-32 се допълни образецът на удостоверение за техническа изправност на ППС, като пред някои от елементите са въведени съответните хармонизирани кодове на Съюза.

- Относно измамите с километропоказателите, които могат да доведат до неправилна оценка на техническата изправност на ППС, с измененията на Наредба № Н-32 е създадена възможност за достъп на техническия специалист до показанията на километропоказателя от предходните периодични прегледи на ППС. Визуализацията на тази информация има за цел улесняване откриването на вмешателство или манипулация на километропоказателя.
- За постигане на високо качество на проверките и гарантиране на точност при измерване на спирачната ефективност на превозни средства от категория L (дву и триколесни моторни превозни средства), бяха въведени допълнителни изисквания към стенда за измерване на спирачните сили на тези ППС, като стендът за измерване на спирачните сили да е от удобен тип по реда на Закона за измерванията и да са преминали първоначална и последваща проверка.
- Високите стандарти на прегледите за проверка на ППС изискват техническите специалисти да разполагат с високо ниво на умения и професионална компетентност.

С измененията на Наредба № Н-32 са актуализирани специалностите, които се придобиват след завършване на висше образование. Относно професионалния опит, който до приемането на наредбата беше задължителен само за председателите на комисии, с измененията на Наредба № Н-32 се въведе изискване всички технически специалисти, които ще извършват прегледи за проверка на ППС да притежават най-малко 3 години професионален опит.

- С измененията на Наредба № Н-32 се въведе изискване допълнителното обучение на техническите специалисти да включва теоретична и практическа подготовка, уточнени са темите, които са включени в учебната документация за провеждане на обучение и е определено, че обучението завършва с полагане на изпит пред комисия, в състава на която има представител на ИААА.

Допълнително е въведено и изискване за минимална информация, която следва да съдържа удостоверението, издавано след преминаване на допълнителното обучение. Целта на това обучение е постоянно поддържане нивото на компетентност, знанията и уменията на техническите специалисти. Предвид бързоразвиващите се технологии в автомобилния сектор и постоянната промяна в правилата, нормите и законодателството в областта на превозните средства, знанията и възможностите на техническите специалисти трябва да се поддържат на високо ниво с цел осигуряване на високи стандарти и гарантиране на качество при прегледите за проверка на техническата изправност на ППС.

В Държавен вестник, бр. 80 от 11.09.2020 г. беше обнародвана Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. С измененията на Наредба № Н-32 се цели повишаване качеството на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, както и намаляване замърсяването на въздуха от моторните превозни средства. За изпълнение на заложените цели с измененията на Наредба № Н-32 са въведени следните мерки:

- Въвеждане на екологични групи за леките и лекотоварните автомобили, съобразно степента на отрицателното им въздействие върху околната среда и качеството на атмосферния въздух и в зависимост от екологичната им категория (EURO категория) или датата на първа регистрация и резултатите от измерването на съдържанието на въглероден оксид (CO) за моторните превозни средства с двигатели с принудително запалване на работната смес или от измерването на коефициента на поглъщане на светлината (димност) за моторните превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване на работната смес
- Създаване на условия за автоматично въвеждане в информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС на данните, получени от средствата за измерване (газоанализатор, димомер и стенд за измерване на спирачните сили на ППС) при извършените по време на прегледа измервания
- Допълване на задълженията на техническите специалисти, участващи в комисии за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС

- Въвеждане на отделен ред и условия за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, с които се извършват превози с атракционна цел
- Изпълнение на мярката от Решение № 704/5.10.2018 г. на Министерския съвет за приемане на мерки за трансформация на модела на административно обслужване, свързана с отпадане на изискването за издаване на удостоверение за техническа изправност с част I и част II, като данните от прегледа да се отразяват в един документ
- Намаляване на административната тежест, чрез въвеждане на изискване към учебните заведения, които извършват първоначално и периодично обучение на техническите специалисти, извършващи периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС да въвеждат резултатите от проведените изпити в информационната система за електронна регистрация на извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС и увеличаване срока на периодичност на обучението на техническите специалисти
- Въвеждане на изискване контролно-техническите пунктове да бъдат оборудвани с техническо средство, което да може да чете информацията от знака за технически преглед и да позволява ясно и четливо заснемане на VIN/рама на превозното средство на поставената задължителна табела на производителя и на показанията на километропоказателя, и прилагане на цифрово графични изображения към протокола от съответния преглед
- Подробно и изчерпателно посочване на документите, които са нужни за доказване на необходимата степен на образование и специалност за лицата, които ще бъдат определени за технически специалисти за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС.

9.3. Превози на пътници и товари с автомобилен транспорт

Осигуряването на безопасността на превозите на пътници и товари с автомобилен транспорт е основен фактор за развитието на цялостния икономически, стопански и културен живот в страната.

В това отношение особено внимание ще бъде обърнато на:

- Изпълнение на изискванията на Директива 2001/85/ЕО относно критериите за безопасност на МПС, които осъществяват услуги по организиран или обществен превоз на пътници
- Прилагане на мерки за повишаване отговорността на работодателите по отношение на техническата изправност на МПС, с които се извършва обществен превоз и превози за собствена сметка
- Повишаване нивото на безопасността при превозите на опасни товари
- Прилагане на мерки за подобряване на взаимодействието с браншовите организации за ограничаване и намаляване на ПТП по вина на професионалните водачи

- Участие съвместно с Министерството на здравеопазването в прилагането на мерки за повишаване качеството на медицинските прегледи и проверките на водачите, които извършват обществени превози, както и за завишаване на изискванията към водачите.

10. Отчетност

Ръководенето, координацията и контролът на изпълнението на държавната политика за повишаване безопасността на движението по пътищата се осъществява от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

В изпълнение на тази политика, наред с други компетенции, Агенцията:

- Обезпечава наблюдението и оценката върху изпълнението от държавните администрации на дейностите за постигане на заложените в Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата цели и планове за действие
- Одобрява областните програми за безопасност на движението по пътищата и наблюдава изпълнението им
- Извършва системен анализ на безопасността на движението по пътищата и оценка на риска
- Представя най-малко веднъж годишно информация на Министерския съвет за състоянието на безопасността на движението по пътищата и отчита изпълнението на поставените стратегически цели и приоритети в тази област

Към Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. се разработват обобщени Планове за действие с хоризонт 3 години.

Първият План за действие 2021 – 2023 г. съдържа мерки, произтичащи от определените в условията на национален консенсус стратегически цели по тематични направления, както и от областите на въздействие на националната политика по безопасност на движението по пътищата, дефинирани в Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата към 2019 г., приет с Решение № 776/19.12.2019 г. на Министерския съвет.

Планът за действие е обект на актуализация в началото на всяка година, както и при друга обективно настъпила необходимост. Актуализацията е необходима с оглед конкретизиране на мерките на годишна база, както и планиране на нови мерки, които да бъдат включени в плана за действие съгласно годишните приоритети и оперативни цели на държавната политика по безопасност на движението по пътищата. Планът за действие поражда ангажимент за всички посочени в него отговорни институции да организират изпълнението на планираните мерки в процеса на реализиране на своите секторни политики.

Отчитането на изпълнението на плана е:

- Тримесечно отчитане – чрез докладване от отговорните ведомства към Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ и чрез докладване от членовете на областните комисии по безопасност на движението по пътищата за целите на заседанията на ДОККПБДП и на областните комисии по безопасност на движението по пътищата

- Годишно отчитане – за целите на годишното докладване на цялостната държавна политика по безопасност на движението по пътищата към Министерския съвет и обществеността – в рамките на годишните доклади на отговорните ведомства и областните комисии по безопасност на движението по пътищата към Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

Съблюдавайки принципите на отчетност, заложен в Националната стратегия и Плана за действие 2021 – 2023 г., Секторната стратегия на МТИТС следва определената рамка на планиране, изпълнение и докладване на политиката.

Към настоящата Секторна стратегия е разработен Секторен план за действие на МТИТС и ИААА за 2021 г., който регулярно (тримесечно и годишно) ще се отчита пред Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, както и пред ДОККПБДП. На база на годишното отчитане, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ ще разработва Годишен доклад до Министерския съвет за изпълнение на държавната политика по безопасност на движението по пътищата.

Всяка цел за подобряване на безопасността на движението по пътищата изисква огромно количество информация и експертиза, както и мобилизация, сътрудничество и координация на голям брой хора и организации, които трябва да действат по определени начини в точно определен момент. От значение е още по-ефективното интегриране на неправителствения сектор, научните и академичните среди. За постигане на устойчивост на въздействието върху различните групи в обществото е необходимо да се търсят и прилагат мерки, които са социално приемливи и разпознаваеми. Този процес отнема време, за да даде пълноценен резултат.

11. Комуникация

Управлението на политиката по безопасност на движението по пътищата включва разработването и прилагането на единна комуникационна рамка, която мотивира социално отговорно поведение на обществото за безопасно движение по пътищата и опазване на човешките живот и здраве.

Комуникационната политика определя основните области на системно взаимодействие между институциите, гражданския, научния, академичния и частния сектор за ефективно повишаване на информираността и устойчива превенция на пътнотранспортния травматизъм. Тази политика е насочена към оптимизиране на ресурсите и подобряване на координацията между различните партньори, ангажирани с темата, като дефинира основните целеви групи и комуникационни инструменти за тяхното обхващане.

Разработването на комуникационната стратегия е първата стъпка към подобряване на дейностите по информация и публичност – процес, който изисква ангажираност на цялото общество.

Според ООН прилагането на мерки, които могат ефективно да повлияят на поведението на участниците в движението, е ключово за постигане целите на политиката по безопасност на движението по пътищата. В тази връзка важна роля в подкрепа на прилагането на законодателни мерки имат информационните кампании за повишаване осведомеността на хората за опасностите в движението и размера на санкциите при нарушаване на закона (*ООН: 2011 г.*).

Кампаниите за безопасност на движението по пътищата, насочени към конкретна целева група от участници в движението по пътищата, са предназначени да променят поведението им и следва да ангажират възможно най-широк кръг от партньори, в това число средствата за масова информация.

Посланията следва да бъдат създадени не само за да привлекат вниманието, но и да подчертаят, че всеки човек е изложен на риск и съществува вероятност да попадне в пътнотранспортно произшествие. Посланието следва да бъде възможно най-конкретно, за да се възприема като вярно от обществото. В този смисъл организацията, която го отправя, следва да се ползва с висока степен на обществено доверие.

Не по-малко важни са информационните канали, по които се предава посланието, които трябва да използват достоверна, коректна и актуална информация.

Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ инициира подготовката на единна комуникационна стратегия в областта на безопасността на движението по пътищата за периода 2021 – 2030 г. Тя отразява спецификите на страната, отчита добрите практики и набелязва основните мерки в посока подобряване на координацията и оптимизиране на ефекта в областта на информацията и публичността.

Единната комуникационна стратегия конкретизира всички аспекти на комуникационната политика, като специфичните мерки ще бъдат определяни в тригодишните планове за действие към Националната стратегия.

Ангажиментите на всички заинтересовани страни по отношение на комуникационната политика, в т.ч. на МТИТС и ИААА, за определени в плановете за действие.

Дългосрочната цел на единната комуникационна стратегия е свързана с осъществяване на ефективна комуникация и създаване на широка рамка на сътрудничество и съпричастност за различните аспекти от безопасността на движението по пътищата. Това е дълъг процес, който включва осъзнаването на потенциалните рискове за всеки индивид да попадне в ПТП, последствията и отговорността от неговите действия, както и нуждата от повече толерантност на пътя.

Заклучение

Подобряването на безопасността на движението по пътищата и осигуряването на сигурна транспортна система за всички граждани е един от основните приоритети до 2030 г., както на европейско така и на национално ниво.

С прилагането на подхода „Безопасна система“ мерките, предложени с дългосрочната рамка за пътна безопасност до 2030 г., следва да окажат реално въздействие и да осигурят по-нататъшни значителни и необходими подобрения в постиганите по отношение на пътната безопасност резултати по пътищата, и най-важното – да спасяват човешки живот.

Реализацията на заложените направления и цели в Секторната стратегия на МТИТС за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. в сътрудничество със съвместните усилия на всички заинтересовани страни ще допринесе за намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия и за цялостното подобряване на безопасността на движението по пътищата в Република България.

На пътя животът е с предимство!
