

**Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури**

Обн. L ОВ. бр.319 от 29 Ноември 2008г.

Серия, номер на ОВ, дата, страници

ОВ L 319, 29.11.2008 г. стр. 59-67

Celex номер: 32008L0096

Дата на документа: 19.11.2008 г.

Дата на транспониране: 19.12.2010 г.

**Библиография**

EUROVOC дескриптор:

транспортна инфраструктура  
пътна безопасност  
пътна мрежа  
транспортна мрежа

Предмет:

транспорт

Код на регистър:

Транспортна политика / Вътрешен транспорт / Структурна хармонизация / Технически условия и условия за безопасност

Автор: Европейски парламент; Съвет на Европейския съюз

Вид: Директива

Адресат на акта: Държавите-членки

Правно основание:

12006E251

12006E071 - P1

Засегнат от дело:

Член 8 P2 установяване на неизпълнение на задължение, поискано от 62014CN0116

Член 8 P1 установяване на неизпълнение на задължение, поискано от 62014CN0116

Следващи свързани актове :

поправен от 32008L0096R(01)

[07 Транспортна политика 07]

[0720 Вътрешен транспорт 07.20]

[072040 Структурна хармонизация 07.20.40]

[07204010 Технически условия и условия за безопасност 07.20.40.10]

Текст на документа в сайта на EUR-Lex

Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1, буква в) от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет( 1 ),

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора( 2 ),

като имат предвид, че:

(1) Трансевропейската пътна мрежа, определена в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на

трансевропейска транспортна мрежа( 3 ), е от първостепенно значение при оказването на подкрепа за европейската интеграция и сближаване, както и за осигуряването на висока степен на благосъстояние. По-специално, следва да се гарантира висока степен на безопасност.

(2) В своята Бяла книга от 12 септември 2001 г., озаглавена „Европейската транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“, Комисията изрази необходимостта от извършване на оценки на въздействието върху безопасността и проверки за пътна безопасност, за да се установят и управляват участъците с висока концентрация на произшествия в Общността. В нея се определя и цел за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата в Европейския съюз в периода между 2001 г. и 2010 г.

(3) В съобщението си от 2 юни 2003 г., озаглавено „Европейска програма за действие в областта на пътната безопасност, намаляване наполовина броя на пострадалите при пътнотранспортни произшествия в Европейския съюз до 2010 г.: споделена отговорност“, Комисията определя пътната инфраструктура като третият стълб на политиката в областта на пътната безопасност, който следва значително да способства за постигане на целта за намаляване на произшествията в Общността.

(4) През последните години беше постигнат голям напредък по отношение на проектирането на превозни средства (мерки за сигурност и разработване и прилагане на нови технологии), което помогна за намаляване на броя на убитите или ранените при пътнотранспортни произшествия. За да бъде постигната определената за 2010 г. цел, трябва да се предприемат действия и в други области. Управлението на безопасността на пътната инфраструктура предлага значителни възможности за подобрене, които трябва да се използват в пълна степен.

(5) Установяването на подходящи процедури е важен инструмент за повишаване на безопасността на пътната инфраструктура в рамките на трансевропейската пътна мрежа. Оценките за въздействие върху пътната безопасност следва да демонстрират на стратегическо равнище последиците за пътната безопасност на различни алтернативи за планиране на инфраструктурен проект и следва да играят важна роля при избора на маршрути. Резултатите от оценките на въздействието върху пътната безопасност могат да бъдат изложени в набор от документи. Освен това, проверките за пътна безопасност следва подробно да установят опасните характеристики на определен пътен инфраструктурен проект. Поради това има смисъл да се разработят процедури, които да се следват в тези две области с цел повишаване на безопасността на пътните инфраструктури в трансевропейската пътна мрежа, като същевременно се изключат пътните тунели, които са уредени от Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа( 4 ).

(6) Редица държави-членки вече разполагат с добре функциониращи системи за управление на безопасността на пътните инфраструктури. На тези държави следва да бъде разрешено да продължат да използват своите съществуващи методи, доколкото те са в съответствие с целите на настоящата директива.

(7) Научните изследвания са от първостепенно значение за подобряване на безопасността на

пътищата в Европейския съюз. Разработването и демонстрацията на елементи, мерки и методи (включително телематични) и разпространението на резултатите от научните изследвания играят важна роля в повишаването на безопасността на пътната инфраструктура.

(8) Следва да се повиши безопасността на съществуващите пътища чрез целенасочени инвестиции в пътни участъци с най-висока концентрация на произшествия и/или с най-висок потенциал за намаляване на произшествията. За да могат да приспособят поведението си и в по-голяма степен да спазват правилника за движение по пътищата, по-специално ограниченията на скоростта, водачите следва да бъдат информирани за пътни участъци с висока концентрация на произшествия.

(9) Категоризирането на безопасността на пътната мрежа има висок потенциал в периода непосредствено след прилагането му. След обработката на пътните участъци с висока концентрация на произшествия и след предприемането на мерки за отстраняване на недостатъците, инспекциите за безопасност, като превантивна мярка, следва да придобият по-важна роля. Редовните инспекции са важен инструмент за предотвратяване на възможни опасности за всички ползватели на пътя, включително уязвими ползватели, и в случай на ремонтни работи по пътя.

(10) Обучението и сертифицирането на персонала, отговарящ за безопасността, чрез одобрени от държавите-членки учебни програми и средства за квалификация следва да гарантират, че професионалистите в областта получават необходимите актуални знания.

(11) С цел повишаване на безопасността на пътищата в рамките на Европейския съюз следва да бъдат взети мерки за по-чест и по-систематичен обмен на най-добри практики сред държавите-членки.

(12) За да се гарантира висока степен на пътна безопасност на пътищата в рамките на Европейския съюз, държавите-членки следва да прилагат насоки относно управлението на безопасността на инфраструктурата. Нотифицирането на тези насоки на Комисията и редовното докладване относно прилагането им следва да проправят пътя към систематичното повишаване на безопасността на инфраструктурата на общностно равнище и да предоставят основа за по-нататъшно развитие в посока към установяването на по-ефективна система с течение на времето. Освен това, докладването относно прилагането на насоките следва да позволи на други държави-членки да намерят най-ефективните решения, а систематичното събиране на данни за състоянието преди/след проучванията следва да предостави възможност за избор на най-ефективната мярка за бъдещи действия.

(13) Разпоредбите на настоящата директива, свързани с инвестиции в безопасността на пътищата, следва да се прилагат, без да се засягат правомощията на държавите-членки по отношение на инвестициите за поддържане на пътната мрежа.

(14) Доколкото целта на настоящата директива, а именно установяване на процедури, чрез които да се осигури постоянно висока степен на пътна безопасност в трансевропейската пътна мрежа, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, предвид мащаба на тези действия, може да бъде по-добре постигната на общностно равнище,

Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.

(15) Мерките, необходими за прилагане на настоящата директива, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията( 5 ).

(16) По-специално на Комисията следва да бъдат предоставени правомощията за приемане на критериите, необходими за подобряване на практиките за управление на пътната безопасност и за адаптиране на приложенията в съответствие с техническия прогрес. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

(17) Наличието на достатъчно крайпътни зони за паркиране е много важно не само за предотвратяването на престъпления, но и за пътната безопасност. Зоните за паркиране дават възможност на водачите да правят навременни почивки и да продължават пътуването си в пълна концентрация. Осигуряването на достатъчно безопасни зони за паркиране следователно следва да съставлява неразделна част от управлението на безопасността на пътните инфраструктури.

(18) В съответствие с точка 34 от Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество( 6 ) държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността свои собствени таблици, които, доколкото е възможно, илюстрират съответствието между настоящата директива и мерките за нейното транспониране, и да ги направят обществено достояние,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

### Член 1

#### Предмет и приложно поле

1. Настоящата директива налага установяването и прилагането на процедури за оценка на въздействието върху пътната безопасност, проверки за пътна безопасност, управление на безопасността на пътната мрежа, и инспекции за безопасност от страна на държавите-членки.

2. Настоящата директива се прилага за пътища, които съставляват част от трансевропейската пътна мрежа, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация.

3. Държавите-членки могат също да прилагат разпоредбите на настоящата директива, като

набор от добри практики, за национални пътнотранспортни инфраструктури, които не са включени в трансевропейската пътна мрежа и които са изградени изцяло или частично с общностно финансиране.

4. Настоящата директива не се прилага за пътните тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

1. „трансевропейска пътна мрежа“ означава пътната мрежа, определена в раздел 2 на приложение I към Решение № 1692/96/ЕО;
2. „компетентно образувание“ означава всяка публична или частна организация, установена на национално, регионално или местно равнище, която участва в изпълнението на настоящата директива с оглед на компетентността си; включително органи, определени като компетентни образувания, които са съществували още преди влизането в сила на настоящата директива, ако отговарят на изискванията на настоящата директива;
3. „оценка на въздействието върху пътната безопасност“ означава стратегически сравнителен анализ на въздействието на нов път или на съществено изменение на съществуващата мрежа върху безопасността на пътната мрежа;
4. „проверка за пътна безопасност“ означава независима, подробна систематична проверка за техническа безопасност, свързана с проектните характеристики на пътен инфраструктурен проект, която обхваща всички етапи от планиране до начална експлоатация;
5. „категоризиране на участъци с висока концентрация на произшествия“ означава метод за установяване, анализиране и категоризиране на участъци от пътната мрежа, които са били в експлоатация повече от три години и по които са настъпили голям брой произшествия, предизвикали смърт в съотношение с пътния поток;
6. „категоризиране на безопасността на пътната мрежа“ означава метод за 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;
7. „инспекция за безопасност“ означава обичайна периодична проверка на характеристиките и недостатъците, които налагат работи по поддръжка от съображения за безопасност;
8. „насоки“ означава мерки, приети от държавите-членки, в които се определят стъпките,

които трябва да се следват, и елементите, които трябва да се вземат предвид при прилагане на предвидените в настоящата директива процедури за безопасност;

9. „инфраструктурен проект“ означава проект за изграждане на нова пътна инфраструктура или за значителна промяна на съществуваща мрежа, която оказва въздействие върху пътния поток.

### Член 3

#### Оценка на въздействието върху пътната безопасност за инфраструктурни проекти

1. Държавите-членки гарантират, че за всички инфраструктурни проекти се извършва оценка на въздействието върху пътната безопасност.

2. Оценката на въздействието върху пътната безопасност се извършва на началния етап на планиране преди одобряване на инфраструктурния проект. Във връзка с това държавите-членки се стремят да изпълняват критериите, установени в приложение I.

3. В оценката на въздействието върху пътната безопасност се посочват съображенията за пътна безопасност, допринесли за избора на предлаганото решение. В нея се предоставя и цялата необходима информация за извършване на анализ на разходите и ползите на различните оценявани възможности.

### Член 4

#### Проверки за пътна безопасност за инфраструктурни проекти

1. Държавите-членки осигуряват извършването на проверки за пътна безопасност за всички инфраструктурни проекти.

2. При извършване на проверките за пътна безопасност държавите-членки се стремят да изпълняват критериите, установени в приложение II.

Държавите-членки гарантират назначаването на проверител, който да извърши проверка на проектните характеристики на даден инфраструктурен проект.

Проверителят се назначава в съответствие с разпоредбите на член 9, параграф 4 и притежава необходимата професионална квалификация и е преминал обучение съгласно предвиденото в член 9. Когато проверките се извършват от екипи, поне един от членовете на съответния екип трябва да притежава сертификат за професионална квалификация, както е посочено в член 9, параграф 3.

3. Проверките за пътна безопасност представляват неразделна част от процеса на проектиране на инфраструктурния проект на етапа на предварителен проект, изготвяне на подробен проект, предварително въвеждане в експлоатация и начална експлоатация.

4. Държавите-членки гарантират, че за всеки етап на инфраструктурния проект проверителят изготвя доклад за проверка, в който посочва проектните елементи, които могат да се окажат критични за безопасността. Когато в хода на проверката се установят опасни характеристики, но проектът не бъде коригиран преди края на съответния етап, посочен в приложение II, компетентното образувание посочва причините за това в приложение към посочения доклад.

5. Държавите-членки гарантират, че докладът, посочен в параграф 4, води до съответни препоръки от гледна точка на безопасността.

## Член 5

### Категоризиране и управление на безопасността на пътната мрежа в експлоатация

1. Държавите-членки гарантират, че категоризирането на участъците с висока концентрация на произшествия и категоризирането на безопасността на пътната мрежа се извършват въз основа на прегледи на експлоатацията на пътната мрежа, провеждани най-малко веднъж на всеки три години. Във връзка с това държавите-членки се стремят да изпълняват критериите, установени в приложение III.

2. Държавите-членки гарантират, че пътните участъци, които са с по-голям приоритет в съответствие с резултатите от категоризирането на участъците с висока концентрация на произшествия и от категоризирането на безопасността на пътната мрежа, се оценяват от експертни екипи посредством посещения на място, като за насока служат елементите, посочени в точка 3 от приложение III. Най-малко един от членовете на експертния екип трябва да отговаря на изискванията, определени в член 9, параграф 4, буква а).

3. Държавите-членки гарантират, че недостатъците се отстраняват целенасочено по отношение на посочените в параграф 2 пътни участъци. Приоритет се дава на мерките, посочени в точка 3, буква д) от приложение III, като се обръща внимание на онези от тях, при които съотношението на ползите и разходите е най-високо.

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

5. Държавите-членки гарантират, че ползвателите на пътя се уведомяват по подходящи начини за съществуването на пътен участък с висока концентрация на произшествия. Ако държава-членка реши да използва пътна сигнализация, тя трябва да съответства на разпоредбите на



Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали от 1968 г.

## Член 6

### Инспекции за безопасност

1. Държавите-членки гарантират извършването на инспекции за безопасност на пътищата в експлоатация с оглед установяване на свързаните с пътната безопасност характеристики и предотвратяването на произшествия.
2. Инспекциите за безопасност включват периодични инспекции на пътната мрежа и проучване на възможното въздействие на ремонтни работи по пътя върху безопасността на пътния поток.
3. Държавите-членки гарантират извършване на периодични инспекции от компетентното образование. Такива инспекции се извършват достатъчно често с оглед гарантиране на достатъчни равнища на безопасност на въпросната пътна инфраструктура.
4. Без да се засягат насоките, приети съгласно член 8, държавите-членки приемат насоки относно приложимите временни мерки за безопасност при ремонтни работи по пътя. Те прилагат и подходяща схема за инспекции, чрез която да се гарантира правилното прилагане на тези насоки.

## Член 7

### Управление на данни

1. Държавите-членки гарантират, че за всяко произшествие, предизвикало смърт, настъпило на път, посочен в член 1, параграф 2, компетентното образование съставя протокол за пътно произшествие. Държавите-членки се стремят да включат в този протокол всеки от елементите, изброени в приложение IV.
2. Държавите-членки изчисляват средните социални разходи за произшествие, предизвикало смърт и средните социални разходи за тежко произшествие, настъпило на тяхна територия. Държавите-членки могат да извършват допълнителна диференциация на размера на разходите, който се актуализира най-малко веднъж на всеки пет години.

## Член 8

### Приемане и съобщаване на насоки

1. Държавите-членки гарантират приемането на насоки, ако такива не са вече налице, в срок

до 19 декември 2011 г., за да подпомогнат компетентните образувания в прилагането на настоящата директива.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията тези насоки в срок от три месеца след приемането или изменението им.

3. Комисията публикува насоките на обществен уебсайт.

## Член 9

### Назначаване и обучение на проверители

1. Държавите-членки гарантират приемането на програми за обучение на проверители на пътната безопасност, ако такива не са вече налице, в срок до 19 декември 2011 г.

2. Държавите-членки гарантират, че при извършване на дейности по настоящата директива, проверителите на пътната безопасност преминават първоначално обучение, като след завършването му получават сертификат за професионална квалификация и участват в периодични курсове за допълнително обучение.

3. Държавите-членки гарантират, че проверителите на пътната безопасност притежават сертификат за професионална квалификация. Признават се сертификатите, издадени преди датата на влизане в сила на настоящата директива.

4. Държавите-членки гарантират, че проверителите се назначават в съответствие със следните изисквания:

а) проверителите притежават съответен опит или са преминали обучение в областта на пътното проектиране, техниката на пътна безопасност и анализ на произшествия;

б) две години след приемането на насоките по член 8 от държавите-членки, проверките за пътна безопасност се извършват единствено от проверители или екипи, в които участват проверители, отговарящи на изискванията по параграфи 2 и 3;

в) за целите на проверявания инфраструктурен проект, към момента на проверката проверителят не трябва да участва в планирането или експлоатацията на съответния инфраструктурен проект.

## Член 10

### Обмен на най-добри практики

С оглед подобряване на безопасността на пътищата в рамките на Европейския съюз, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, Комисията установява съгласувана система за обмен на най-добри практики между държавите-членки, обхващаща, *inter alia*, съществуващите проекти за безопасност на пътната инфраструктура и доказани технологии за пътна безопасност.

## Член 11

Продължаващо усъвършенстване на практиките за управление на безопасността

1. Комисията улеснява и структурира обмена на знания и най-добри практики между държавите-членки, като използва опита, натрупан в съответните съществуващи международни форуми, с оглед да се постигне продължаващо усъвършенстване на практиките за управление на безопасността на пътните инфраструктури в Европейския съюз.
2. Комисията се подпомага от комитета, посочен в член 13. Доколкото се изисква приемане на специфични мерки, такива мерки се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.
3. Когато е подходящо, по въпроси, свързани с аспектите на техническата безопасност, могат да се провеждат консултации със съответните неправителствени организации, които работят в областта на безопасността и управлението на пътни инфраструктури.

## Член 12

Адаптиране към техническия прогрес

Приложенията към настоящата директива се адаптират към техническия прогрес в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

## Член 13

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5а, параграфи 1—4 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

#### Член 14

##### Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива до 19 декември 2010 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

#### Член 15

##### Влизане в сила

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

#### Член 16

##### Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 19 ноември 2008 година.

За Европейския парламент Председател

H.-G. RÖTTERING

За Съвета Председател

J.-P. JOUYET

---

(1) ОВ С 168, 20.7.2007 г., стр. 71.

(2) Становище на Европейския парламент от 19 юни 2008 г. (все още непубликувано в Официален вестник) и Решение на Съвета от 20 октомври 2008 г.

(3) ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1.

(4) ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39.

(5) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

(6) ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

---

## ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ ЗА ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ

1. Елементи на оценката на въздействието върху пътната безопасност:

а) определение на проблема;

б) текущо състояние и сценарий на „бездействие“;

в) цели за пътна безопасност;

г) анализ на въздействието върху пътната безопасност на предложените алтернативи;

д) сравнение на алтернативите, включително анализ на разходите и ползите;

е) представяне на набор от възможни решения.

2. Елементи, които следва да бъдат взети под внимание:

а) смъртни случаи и произшествия; съпоставка на целеви мерки за намаляването им и сценарий на „бездействие“;

б) избор на маршрут и модели на движението;

в) възможни въздействия върху съществуващата мрежа (напр. изходи, пресечни точки, железопътни прелези);

г) ползватели на пътя, включително уязвими ползватели (напр. пешеходци, велосипедисти, мотоциклетисти);

д) движение (напр. интензивност на движението, категоризация на движението по тип);

е) сезонна зависимост и климатични условия;

ж) наличие на достатъчен брой безопасни зони за паркиране.

з) сеизмична активност.

---

## ПРОВЕРКИ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ ЗА ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ

### 1. Критерии на етапа на предварителен проект:

а) географско местоположение (например излагане на опасност от свлачища, наводнения, лавини), сезонно обусловени и климатични условия, както и сеизмична активност;

б) вид кръстовища и отдалеченост помежду им;

в) брой и вид на платната;

г) видове допустимо движение за новия път;

д) функционалност на пътя в рамките на пътната мрежа;

е) метеорологични условия;

ж) скорост на движение;

з) пътен профил (напр. ширина на платното, алеи за велосипедисти, пешеходни зони);

и) хоризонтална и вертикална проекция;

й) видимост;

к) план на кръстовищата;

л) обществен транспорт и инфраструктура;

м) пътни/железопътни прелези.

2. Критерии на етапа на изготвяне на подробен проект:

а) трасе;

б) съгласувани пътни знаци и маркировка;

в) осветеност на осветяваните пътища и пресечни точки;

г) оборудване на крайпътната зона;

д) крайпътна обстановка, включително растителност;

е) неподвижни препятствия в крайпътната зона;

ж) наличие на безопасни зони за паркиране;

з) уязвими ползватели на пътя (напр. пешеходци, велосипедисти, мотоциклетисти);

и) удобно за ползателя приспособяване на системите от пътни ограничители (централни разделителни полоси и противоударни бариери за предотвратяване на опасностите за уязвими ползватели).

3. Критерии на етапа на предварително въвеждане в експлоатация:

а) безопасност на ползвателите на пътя и видимост при различни условия като тъмнина и при обичайни атмосферни условия;

б) разпознаваемост на пътните знаци и маркировка;

в) състояние на настилките.

4. Критерии на етапа на начална експлоатация: оценка на безопасността на пътя въз основа на действителното поведение на ползвателите на пътя.

На всеки етап проверките могат да включват необходимост от преразглеждане на критериите от предходните етапи.

---

## КАТЕГОРИЗИРАНЕ НА УЧАСТЪЦИТЕ С ВИСОКА КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И КАТЕГОРИЗИРАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА МРЕЖА

### 1. Идентифициране на пътни участъци с висока концентрация на произшествия

При идентифицирането на пътни участъци с висока концентрация на произшествия се взема предвид най-малко броят на произшествията, предизвикали смъртни случаи по време на предходните години, отчитани на единица път спрямо интензивността на движението, а при наличие на пресечни точки — броят на такива произшествия за всеки подобен участък.

### 2. Идентифициране на участъци, където е необходимо проучване с оглед категоризиране на безопасността на пътната мрежа

За идентифицирането на участъци за анализ при категоризиране на безопасността на пътната мрежа се вземат предвид потенциалните икономии на разходите, свързани с произшествия. Пътните участъци се категоризират. За всяка категория пътища пътните участъци се анализират и категоризират съобразно фактори, свързани с безопасността, като концентрация на произшествията, интензивност и типология на движението.

За всяка от категориите пътища категоризирането на безопасността на пътната мрежа води до съставяне на приоритетен списък от пътни участъци, за които се смята, че подобряването на инфраструктурата ще бъде високо ефективно.

### 3. Елементи на оценката при посещения на място от експертен екип:

а) описание на пътния участък;

б) препратка към евентуални предходни доклади относно същия пътен участък;

в) анализ на евентуалните протоколи за пътни произшествия;



г) брой на произшествията, смъртните случаи и тежко ранените лица през трите предходни години;

д) пакет от потенциални мерки за отстраняване на недостатъците, които да бъдат приложени в рамките на различни периоди от време, като например:

- премахване или обезопасяване на постоянните препятствия в крайпътната зона,
- намаляване на ограничения на скоростта и засилено прилагане на такива ограничения на местно равнище,
- подобряване на видимостта при различни атмосферни условия и осветеност,
- подобряване на обезопасяването на оборудването в крайпътната зона, като например системи от пътни ограничители,
- подобряване на съгласуваност, видимост, разпознаваемост и подходящо разположение на пътната маркировка (вкл. полагане на ивици с ръбове), знаци и сигнализация,
- обезопасяване срещу свличане на камъни, почва и лавини,
- подобряване на здравината/сцеплението на настилките,
- препроектиране на системите от пътни ограничители,
- осигуряване и подобряване на медиални защитни съоръжения,
- промяна на плана за изпреварване,
- усъвършенстване на кръстовищата, включително при пътни/железопътни прелези,
- промяна на проекцията,
- промяна на ширината на пътя чрез добавяне на твърди банкети,
- монтиране на системи за управление и контрол на движението,
- намаляване на потенциалните конфликти с уязвими ползватели,

- привеждане на пътя в съответствие със съвременните стандарти за пътно проектиране,
- възстановяване или подмяна на настилките,
- използване на интелигентни пътни знаци,
- подобряване на интелигентните транспортни системи и телематичните услуги за целите на оперативната съвместимост, спешни случаи и поставяне на знаци.

---

## ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОИЗШЕСТВИЯТА, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ПРОТОКОЛИТЕ ЗА ПЪТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

Протоколите за пътни произшествия включват следните елементи:

1. възможно най-точно място на произшествието;
2. снимки и/или скици на местопроизшествието;
3. дата и час на пътното произшествие;
4. информация за пътя, като например вид на околността, вид на пътя, вид на кръстовището, включително сигнализация, брой на платната, маркировка, повърхност на пътя, осветеност и атмосферни условия, ограничение на скоростта, препятствия в крайпътната зона;
5. тежест на произшествието, включително брой на смъртните случаи и ранените лица, по възможност в съответствие с общите критерии, които ще бъдат определени в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3;
6. особености на участвалите в произшествието лица, като възраст, пол, националност, ниво на алкохол в кръвта, използване или неизползване на оборудване за безопасност;
7. данни за участвалите в произшествието превозни средства (вид, възраст, държава, оборудване за безопасност, ако има такова, дата на последния периодичен технически преглед в съответствие с приложимото законодателство);
8. данни за произшествието като вид на произшествието, вид на сблъсъка, поведение на превозните средства и на водачите;
9. винаги когато е възможно, информация за времето, изтекло от момента на произшествието до регистрирането му или до пристигането на спасителни екипи.

---

Важна правна бележка: Съгласно Регламент (ЕС) № 216/2013 г. само законодателството на Европейските общности, публикувано в книжното издание до 1 юли 2013 г. и в електронната версия на Официален вестник на Европейския съюз след 1 юли 2013 г. (включително), се счита за автентично и има правна сила.