



МЕЖДУНАРОДНИ И НАЦИОНАЛНИ ПОЛИТИКИ ЗА СИГУРНОСТ И БЕЗОПАСНОСТ В АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ И КОНЦЕПЦИЯ „НУЛЕВА СМЪРТНОСТ“ ПО ПЪТИЩАТА

Цвета Тодорова Маркова; Николина Марчева Маркова
tz.markova@gmail.com; nikolinamarkova@yahoo.com

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”
гр. София, ул. „Гео Милев“ № 158
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: международни политики, национални политики, сигурност, безопасност, автомобилен транспорт, концепции, „нулева смъртност“, пътища.

Резюме: Безопасността е от основно значение за всяка транспортна система - тя трябва винаги да бъде най-главният приоритет. Тъй като мобилността непрекъснато се увеличава и се изменя радикално чрез цифровизацията, декарбонизацията и иновациите, трябва да се използват възможностите за по-нататъшното подобряване на резултатите в сферата на безопасността.

Автомобилната промишленост на ЕС заема челни позиции в разработването на технологии, позволяващи въвеждането на все по-достъпни от финансова гледна точка системи за безопасност в превозните средства. Въпреки че всички те ще спомогнат за предотвратяването на произшествия, необходими са повече действия. Особено наложителни са подобрени активни и пасивни елементи за безопасност в превозните средства с цел защита на пътниците в тях, а така също и на пешеходците, колездачите и други уязвими участници в пътното движение.

Дългосрочната цел на ЕС ще продължи да бъде достигането до 2050 г. максимално близо до „Нулева смъртност“ в автомобилния транспорт. Същото следва да се постигне и по отношение на тежките наранявания. Освен това ЕС ще преследва нови междинни цели за намаляване на броя на смъртните случаи по пътищата с 50 % между 2020 г. и 2030 г., както и за намаляване на броя на тежките наранявания със същия процент за същия период.

Въпреки че темата за транспортната безопасност е недостатъчно изследвана в нашата литература проучванията дават достатъчно основание транспортната безопасност да се разглежда като състояние на защитеност на участниците в движението от увреждане на техния живот, здраве или имущество, което е основно свойство и цел на транспортната дейност.

В средата на миналия век международната общественост отчита важноста на безопасността при осъществяване на транспортната дейност. Международните организации започват да подготвят актове, целящи да осигурят живота, здравето и

имуществото на хората. С цел обезпечаване на международното пътно движение през ноември 1968 г. във Виена са приети Конвенцията за пътното движение (КПД) и Конвенцията за пътните знаци и сигнали (КПЗС). Република България ги подписва веднага след тяхното приемане през 1968 г., а през 1978 г. те са ратифицирани.

Основният документ, изготвен от Съвета на Европа в областта на пътната безопасност, е Европейска конвенция за наказанията при нарушаване на правилата за движение по пътищата.

През последните години по линия на Европейския Съюз се полагат големи усилия в посока на намаляване броя на жертвите от катастрофи.

От 2001 г. насам ЕС си поставя за цел по отношение на безопасността по пътищата, броят на смъртните случаи в резултат на катастрофи да бъде намален наполовина. Това е заложено в основата на Бялата книга на Европейската комисия "Европейска транспортна политика". Този документ цели да хармонизира правилата, контрола и наказанията при нарушенията, свързани с употреба на алкохол и наркотици, а също така и да намали жертвите от катастрофи наполовина.

През 2003 г. е изготвена Европейска програма за действие за безопасност по пътищата: да намалим наполовина броя на жертвите на пътнотранспортните произшествия в Европейския съюз: споделена отговорност, а на 21 октомври 2003 г. Комисията приема Препоръка за контрол в областта на безопасността по пътищата (2004/345/ЕО).

Известно е, че след 10 ноември 1989 г. в българското общество настъпват социално-икономически промени, които довеждат до изменения в съществуващата правна уредба и приемането на нов закон във връзка с безопасността на движението - Закон за движение по пътищата от 1999 г. (ЗДВП). Той урежда „правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове” (чл.1, ал.1).

Дългосрочната цел на ЕС ще продължи да бъде достигането до 2050 г. максимално близо до нулев брой смъртни случаи в автомобилния транспорт („Нулева смъртност“). Същото следва да се постигне и по отношение на тежките наранявания. Освен това ЕС ще преследва нови междинни цели за намаляване на броя на смъртните случаи по пътищата с 50 % между 2020 г. и 2030 г., както и за намаляване на броя на тежките наранявания със същия процент за същия период. За да се подпомогне постигането на тези цели, Комисията предлага обща рамка за пътна безопасност за периода 2021 — 2030 г., придружена от план за действие, която да бъде развита по-подробно до средата на 2019 г. в сътрудничество с държавите членки. Общата рамка за пътна безопасност следва да бъде изпълнена, като се приложи подход на „безопасните системи“, препоръчан в глобален план от Световната здравна организация и възприеман във все по-голям брой държави-членки, региони и общини в ЕС. Неговата първостепенна цел е да се преодолеят причините за пътните произшествия комплексно, като се изграждат слоеве на защита, гарантиращи, че ако един елемент не изпълни предназначението си, друг ще компенсира. Конкретните резултати може да бъдат постигнати чрез по-добра координираност между държавите членки и чрез възприемането на подход на „управление според целите“. За ефективно действие по преодоляване на известните причини за произшествия следва да се съчетават различни инструменти и мерки. Така законодателството може да бъде подкрепено чрез задаването, при финансиране от ЕС и от национални източници, на изрични критерии

за допустимост, свързани с пътната безопасност, както и чрез подобро разпространяване на извлечени поуки и на най-добри практики и чрез кампании за повишаване на осведомеността. Това ще гарантира, че действия с висока степен на въздействие в сферата на безопасността се подкрепят по-пряко чрез финансиране от ЕС. Комисията призовава също така и за доброволни ангажименти от всички заинтересовани страни за постигане на амбициозната цел „Нулева смъртност“.

Законодателството, включително на равнището на ЕС, ще продължи да играе ключова роля в рамките на интегриран подход на „безопасните системи“. От март 2018 г. влезе в сила законодателството относно бордовата система eCall. В случай на тежко произшествие чрез eCall се информират службите за спешна помощ и се съобщава местоположението на превозното средство. Системата eCall е задължителна за пътническите автомобили и лекотоварните превозни средства. Очаква се първата серия превозни средства, оборудвани с нея, да започнат да се движат по пътищата на ЕС до средата на 2018 г. Тя може да ускори времето за реагиране при спешни случаи с до 40 % в градските и с до 50 % в извънградските райони. Комисията разглежда възможността да бъдат обхванати и други категории превозни средства.

Като част от настоящия „трети пакет за мобилността“ Комисията приема две предложения, чрез които да се подкрепи целта за пътна безопасност. Едното е насочено към промяна на стандартите на ЕС за безопасност на превозните средства, за да бъдат включени, например, най-новите елементи, свързани с безопасността, а другото към подобряване на управлението на безопасността на пътната инфраструктура.

Автомобилната промишленост на ЕС заема челни позиции в разработването на технологии, позволяващи въвеждането на все по-достъпни от финансова гледна точка системи за безопасност в превозните средства. Въпреки че всички те ще спомогнат за предотвратяването на произшествия, необходими са повече действия. Особено наложителни са подобрени активни и пасивни елементи за безопасност в превозните средства с цел защита на пътниците в тях, а така също и на пешеходците, колоездачите и други уязвими участници в пътното движение. Ето защо Комисията предлага всеобхватен пакет от нови задължителни мерки за безопасност на превозните средства, в който са събрани вкупом новите системи за предотвратяване на произшествия с актуализирани активни и пасивни мерки за безопасност с цел подобряване на общото състояние, що се отнася до нещастните случаи по пътищата на ЕС. Новите елементи за безопасност на превозните средства са разходооефективни, осъществими и демонстрират висок потенциал за значително намаляване на броя на смъртните случаи и тежките наранявания сред участниците в движението както във, така и извън превозното средство. Освен това те проправят пътя за по-масово внедряване на автоматизираните превозни средства.

Прецизни протоколи за изпитвания ще налагат на производителите да оборудват автомобилите с по-усъвършенствани системи за обезопасяване с цел по-добрата защита на застаряващото население. Постоянно нарастващият брой пешеходци и колоездачи, на които се налага да делят пътя с превозните средства, също ще бъдат по-добре защитени чрез нови възможности за регистриране на пътнотранспортни произшествия и подобрена пряка видимост за водачите на камиони. По проблеми на обществото като движението с превишена скорост или използването на смартфони зад волана също ще бъдат предприети действия благодарение на новопредложените мерки. Като цяло тези нови мерки за безопасност на превозните средства представляват принос от решаващо значение за подобряване на пътната безопасност.

Второто законодателно предложение на Комисията има за цел да се подобри управлението на безопасността на пътната инфраструктура и да се намали както броят на произшествията, така и тяхната тежест. С това предложение се подобряват

прозрачността на процедурите за пътна безопасност и съответните им последващи действия и се въвежда нова процедура за очертаване на рисковете от произшествия в рамките на цялата мрежа. Това ще позволи да се сравнят нивата на безопасност на пътищата в цяла Европа и да се вземат решения за инвестиране, включително за финансиране от ЕС. Освен това приложното поле на законодателството следва да се разшири отвъд трансевропейската транспортна мрежа и да обхване и първокласните пътища, ползвани за международен превоз в ЕС, по които стават голям процент произшествия. Това е в интерес на всички граждани и предприятия в ЕС, тъй като те ползват интегрираната пътна мрежа, а така се утвърждава и практиката на голям брой държави членки, вече разширили приложимостта на законодателството на ЕС за основни пътища, които не са част от трансевропейската транспортна мрежа.

Комисията ще продължи да играе водеща роля по въпросите на пътната безопасност на глобално равнище, като ще работи в тясно сътрудничество с международни организации, и особено с Организацията на обединените нации, ще споделя експертни знания и добри практики в техническата сфера и ще търси възможни начини за участие в международни инициативи за финансиране. Специално целенасочено сътрудничество ще продължи най-вече със съседните на ЕС страни, и по-конкретно с държавите от Западните Балкани и с Турция, както и с държавите от Източното партньорство и Средиземноморския регион.

Ролята на Европейския парламент – наред с принципната подкрепа за проведената либерализация на транспортните пазари и модела на „устойчива мобилност“, Европейският парламент подчертава постоянно необходимостта от въвеждане на либерализация на транспортните пазари, която да протича успоредно с широка хармонизация на социалните, данъчните и техническите рамкови условия и стандартите за безопасност.

Безопасността по пътищата е основен обществен въпрос и повод за голяма загриженост на гражданите и правителствата в цяла Европа. Въпреки значителните подобрения, постигнати в рамките на Третата европейска програма за действие за безопасност по пътищата до 2010 г., все още остава да бъде свършена много работа за постигане на „нулева смъртност“.

В изпълнение на тази амбициозна цел и съгласно посоченото в нейните нови насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011-2020 г., Комисията предлага да се намали наполовина общият брой на смъртните случаи по пътищата в Европейския съюз до 2020 г. спрямо постигнатите резултати през 2010 г. Постигането на тази цел ще изисква определяне на стратегия за действие по отношение на нараняванията по пътищата и оказването на първа помощ, целевите действия за конкретни категории участници в пътното движение, като същевременно се решават новите обществени предизвикателства.

Политиките за безопасност по пътищата ще трябва да бъдат приспособени през следващите десет години към нововъзникващите предизвикателства и поводи за загриженост, като застаряването на населението, градските задръствания, все по-честите случаи на опасно поведение (наркотици, лекарства, използване на мобилни телефони по време на шофиране и т.н.), както и потенциалното намаление на обществените ресурси, предназначени за поддръжка на пътната инфраструктура. Правоприлагането остава основен фактор за създаване на условия за значително намаляване на броя на смъртните случаи и нараняванията. Трансграничният обмен на информация за нарушения на безопасността по пътищата, по който понастоящем в Европейския парламент и в Съвета се разглежда предложение, е първият опит за по-добро разрешаване на този въпрос на европейско равнище. Може да бъдат предвидени

по-нататъшни стъпки, основани на натрупания опит, след като бъде приложена предложената директива.

Очаква се технологиите да имат голям принос за подобряването на безопасността на сухопътния транспорт. По-широкото внедряване на интелигентните транспортни системи, които могат да откриват инциденти, да подпомагат надзора на движението и да предоставят информация на участниците в пътното движение в реално време, значително ще повиши безопасността по пътищата. В близко бъдеще съвместните системи за обмен на информация, които позволяват на превозните средства да общуват както с пътната инфраструктура, така и с други участници в пътното движение, също ще допринесат за по-голямата безопасност по пътищата. Важно е да се ускори внедряването на усъвършенствани, вградени в превозното средство системи за подпомагане на водача и свързани с безопасността и сигурността интелигентни транспортни системи (ИТС)

Следва да се направи допълнителна оценка така също на възможността да се разшири прилагането на усъвършенствани системи за подпомагане на водачите като например - предупреждаващи за неволно напускане на пътната лента, за опасност от сблъсък или наличие на пешеходци, като с тях се модернизират съществуващи търговски и/или лични превозни средства. Необходима е подкрепа за ускореното внедряване и широкото навлизане на пазара на тези приложения за повишаване на безопасността, за да може да се оползотвори техният пълен потенциал.

ИТС технологията следва да допринесе в решаваща степен също така за подобряване на ефективността и бързината на спасителните операции — по-специално чрез въвеждането на общеевропейската бордова система eCall за спешни повиквания от превозните средства. Технологични разработки, като вградени в превозните средства системи, предоставящи информация в реално време за ограниченията на скоростта, могат да допринесат за подобро спазване на тези ограничения. Тъй като лекотоварните търговски превозни средства по пътищата стават все по-многобройни, което също така увеличава риска от въвличането им в произшествия, в съответствие с вече установените от Комисията насоки следва да бъде проучено оборудването и на тези превозни средства с ограничители за скоростта.

След пускането им на пазара превозните средства следва да продължат да отговарят на стандартите за безопасност през целия си жизнен цикъл. Сегашната система за прегледи за проверка на техническата изправност трябва да се развие, като включи проверка на електронните предпазни устройства и нови задвижващи технологии на превозните средства на бъдещето. Това ще изисква също така създаването на европейска електронна платформа с оглед улесняването на достъпа до информация, която е необходима за извършването на тези прегледи от изпитателните центрове и други обвързани страни. Също така задължението за извършване на редовен преглед на превозното средство следва да бъде разширено, за да включва двуколесните превозни средства, в опит да бъде намален броят на произшествията, свързани с този вид превозни средства.

Стратегиите за безопасност по пътищата обикновено са съсредоточени върху намаляването на смъртните случаи по пътищата. Нараняванията по пътищата обаче често се пренебрегват и са се превърнали в сериозен проблем за здравето. През 2009 г. около 1 500 000 души са били наранени по пътищата на Европейския съюз, което има огромна икономическа и човешка цена за обществото.

Намаляването на броя и сериозността на нараняванията чрез подобряване на услугите по оказване на спешна помощ и последващи грижи ще бъде сред приоритетите на действията в ЕС за следващото десетилетие.

Безопасността е от основно значение за всяка транспортна система - тя трябва винаги да бъде най-главният приоритет. Тъй като мобилността непрекъснато се увеличава и се изменя радикално чрез цифровизацията, декарбонизацията и иновациите, трябва да се използват възможностите за по-нататъшното подобряване на резултатите в сферата на безопасността.

Дългосрочната цел на ЕС ще продължи да бъде достигането до 2050 г. максимално близо до „Нулева смъртност“ в автомобилния транспорт.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] ЕС: <https://european-union.europa.eu/>

INTERNATIONAL AND NATIONAL ROAD SAFETY AND SAFETY POLICIES AND THE ZERO ROAD DEATH CONCEPT

Tsveta Todorova Markova; Nikolina Marcheva Markova
tz.markova@gmail.com; nikolinamarkova@yahoo.com

*Todor Kableshkov University of Transport,
1574 Sofia, 158 Geo Milev Str.
THE REPUBLIC OF BULGARIA*

Key words: *international policies, national policies, security, safety, road transport, concepts, "zero death", roads.*

Abstract: *Safety is fundamental to any transportation system - it should always be the top priority. As mobility continues to increase and change radically through digitalisation, decarbonisation and innovation, opportunities to further improve safety outcomes must be seized.*

The EU automotive industry is at the forefront of developing technologies enabling the introduction of increasingly affordable vehicle safety systems. Although these will all help prevent accidents, more action is needed. Improved active and passive safety features in vehicles are particularly imperative to protect vehicle occupants, as well as pedestrians, cyclists and other vulnerable road users.

The EU's long-term goal will continue to be to reach as close as possible to "Zero fatality" in road transport by 2050. The same should be achieved with regard to serious injuries. The EU will also pursue new interim targets to reduce the number of road deaths by 50% between 2020 and 2030, and to reduce the number of serious injuries by the same percentage over the same period.

Although the topic of transport safety is insufficiently researched in our literature, the studies provide sufficient reason to consider transport safety as a state of protection of road users from damage to their life, health or property, which is the main property and purpose of transport activity.