ИЗСЛЕДВАНЕ И АНАЛИЗ НА ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО ПО ПОЛИТИКИТЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

доц. д-р инж. Васил Пенчев
ас. инж. Гергана Делирадева
ас. инж. Поля Велинова
Технически университет – София

Резюме. Настоящата работа има за цел да анализира някои документи на Европейската комисия относими към действия за намаляване на пътнотранспортните произшествие и пострадалите при тях, както и повишаване на безопасността на движението на територията на Европейския съюз. Разгледани и анализирани са основни документи, имащи отношение към конкретната материя. Извършена е съпоставка и анализ на приложимостта в Република България.

Ключови думи: Европейски съюз, безопасност на движението, превозни средства, транспортен травматизъм

1. Актуално състояние на Европейското законодателство в областта на безопасността на движението по пътищата

В дял VI от Договора от Лисабон, който кореспондира пряко с член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), е представено основното правно основание за създаването методи, средства и норми за пътна безопасност, чиято цел е да се подобри безопасността на движението на превозни средства по пътищата на Европейски съюз. Европейската Комисия публикува през май 2018 г. стратегически план чиято цел е развитие на дейностите свързани с пътната безопасност на територията на целия Европейски съюз (ЕС), както и за доближаване до дългосрочно поставена цел за нулев брой смъртни случаи при пътнотранспортни произшествия на територията на страните-членки на ЕС в срок до 2050 г. (тази цел е означена терминологично „*Нулева смъртност*“).

Постигането на описаните по-горе цели е предвидено чрез изпълнение на определен вид и характер дейности, като основните са: хармонизиране на правилата за движение по пътищата във всички държави-членки на Европейския съюз и хармонизиране на стандартите за движение по пътищата във всички държави-членки на

ЕС чрез осъществяване на следните действия от техните законодателни органи и със съществено значение за единната Европейска правна уредба в тази област, а именно безопасността на движението по пътищата, чрез хармонизиране на законите относно свидетелствата за правоуправление на пътни превозни средства, стандартите, относими към пътните превозни средства и уеднаквяване на правоприлагането в областта на транспорта и безопасността на движението по пътищата на територията на целия ЕС.

Всички тези действия са насочени към целта, чрез предвидена по-голяма безопасност и предвидимост на трансграничните пътувания; подобрения на технологии свързани с активната и пасивна безопасност на превозните средства –различни видове „трафик асистенти“ и други системи на превозните средства. Не на следващо, а на поредно такова място, трябва да бъде поставено изискването за подобряването на безопасността на инфраструктурата – проектиране и поддръжка на пътищата и техните съоръжения, чрез ефективни решения за управление на риска (оптимална организация на движението по пътищата, подобряване на сигнализацията в пътни участъци с повишена концентрация на пътнотранспортни произшествие и опасни участъци от пътната мрежа, както и редовни проверки на изправността на пътната инфраструктура и нейната способност да поеме трафикът предвиден да премине през нея за определени времеви периоди.

Към настоящия момент и на база на статистически данни и тяхното сравнение е установено, че смъртните случаи по пътищата през 2001 г. са 51400, а през 2021 г -19800 като извод може да се посочи, че целта поставена от ЕС за 75% намаление на смъртните случи за гореописания период не е достигната, като актуалните данни са:

19800:51400=0,385.100%=38,5%, (тридесет и осем цяло и пет процента),

Която стойност показва намаление от 100%-38,5%=61,5%. (шестдесет и един цяло и пет процента) при поставена цел от 75% (седемдесет и пет процента).

Факт е, че през 2021 г. броят на загиналите при пътнотранспортни произшествия в ЕС се е увеличил с 6% (шест процента) в сравнение с 2020 година, като този тревожен показател инициира нови усилия в областта на пътната безопасност. През юни 2019 г., като част от третия пакет за мобилността, Комисията публикува проект на рамка на политиката в областта на пътната безопасност за периода 2021-2030 г. Предприети са законодателни действия на Европейско равнище относно регулации за:

-максимално допустимото съдържание на алкохол в кръвта за водачите на моторни превозни средства;

-използването на блокиращи устройства при установяване на достъп в превозното средство на водач след употреба на алкохол;

-адаптиране на правната рамка на „e-Call‘ към новите телекомуникационни технологии и разширяването й, така че да бъдат обхванати и двуколесните моторни превозни средства, камионите, автобусите и селскостопанските машини – трактори и комбайни, както и други самоходни машини със специално предназначение, които са пълноправни участници в пътното движение.

През март 2023 г. от Комисията е представен пакет от законодателни мерки за пътна безопасност, като предложенията са за три независими законодателни акта: - директива относно свидетелствата за правоуправление на превозни средства, директива относно действието в целия ЕС на определени решения, засягащи правото на управление, и преразглеждане на директивата за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (Европейска комисия, 2023). Основната цел на предложенията е подобряване на пътната безопасност за всички участници в движението, свободното движение на хора, подготовката за превозни средства с нулеви или ниски емисии, както и действия за постигане на визията на ЕС за недопускане на смъртни случаи по пътищата на ЕС до 2050 г.

Директивата относно свидетелствата за управление на превозни средства (Директива (ЕС) 2025/2205), която обхваща и признаването в целия ЕС на определени решения, засягащи правото на управление, е преход към хармонизиране на правилата за свидетелствата за правоуправление на превозни средства в рамките на ЕС. В допълнение към установяването на общи минимални възрастови граници, изисквания за физическа и психологическа годност и минимални стандарти за изпитване, с директивата се въвежда валидна в целия ЕС уредба, регламентираща управление с придружител за водачи от категория „B“, в определени условия (най-често – „млад“ водач - водач с недостатъчен стаж като такъв след придобиване на съответната правоспособност (до две години)), минимален изпитателен срок с по-строги наказания и взаимно прилагане на решения, които засягат правото на управление на превозни средства при причиняване на или участие в пътнотранспортни произшествия и нарушения, наказания за които са наложени от други държави-членки. С директивата се въвежда и възможността за издаване и притежание на цифрово свидетелство за управление.

Относно техническото състояние на превозните средства е изготвен т.нар. „пакет за техническа изправност“, който съдържа следните директиви:

Директива относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност (Директива 2014/45/ЕС);

Директива относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства (Директива 2014/47/ЕС) и

Директива относно документите за регистрация на превозни средства (Директива 2014/46/ЕС).

През пролетта на 2025 г. Комисията е предложила преразглеждане на пакета за техническа изправност с цел актуализиране на текстове по отношение на технологичното развитие и регулаторните изисквания, свързани с безопасността на пътищата и устойчивото развитие.

През 2026 г. са приети следните решения: Невъзможно е преминаването на годишен технически преглед с изключени, изолирани или модифицирани системи за безопасност. Задължително се тества изправността всички системи за активна и пасивна безопасност.

Относно електромобили и хибридни автомобили се въвежда контрол върху състоянието и безопасността на техните батерии поради фактът, че тези части са честа причина за възникване на пожар в превозното средство.

Предприети са действия за спиране на манипулирането на пробега на превозното средство - автосервизи и производители се задължават да въвеждат показанията на километропоказателя при всеки ремонт, отнемащ повече от един час астрономическо време.

По отношение на екологичните изисквания се прецизират както нормативните процедури за провеждане на измервания на фини прахови частици, азотни оксиди (NOx) и нива на шум, така и техните крайни нормативни стойности.

Директивата относно задължителното използване на предпазни колани в превозни средства под 3,5 тона (Директива 2003/20/ЕО) от 8 април 2003 г. предвижда задължително използване на системи за обезопасяване на деца и предпазни колани за всички седящи пътници в автобусите, оборудвани с такива колани (с изключение на местния превоз в градските райони).

С Директивата относно използването на устройства за ограничаване на скоростта (Директива 2002/85/ЕО) е разширено задължението за използване на устройства, във всички товарни превозни средства и пътнически превозни средства с тегло между 3,5 и 12 тона с повече от осем места (без мястото на водача).

Регламент относно активните системи за безопасност е Регламент (ЕС) 2019/2144 (Регламент относно общата безопасност на моторните превозните средства). Този регламент след няколко изменения, се въвеждат изисквания за ограничаване на „мъртвата зона“ при огледалата за обратно виждане в новите тежкотоварни превозни средства и автобусите за междуградски и международни съобщения, като в Директива 2007/38/ ЕО се установяват изискванията тежкотоварните превозни средства и автобусите от гореописания вид да бъдат оборудвани с допълнителни огледала за обратно виждане за намаляване обхвата на „мъртва зона“.

В края на 2025 г. Комисията приема сборен пакет от мерки за автомобилната промишленост - пакет, с който се рационализират и актуализират правилата на ЕС за превозните средства по отношение на безопасността, емисиите и цифровите изисквания. Комисията предлага да бъде изменен Регламентът относно общата безопасност на моторните превозни средства и електрическите микробуси от категория N2 с максимално допустима маса над 3,5 тона и под 4,25 тона установява да бъдат освободени от задължението за оборудване с устройства за ограничаване на скоростта.

В (Регламент (ЕО) № 561/2006) един от аспектите е да се предостави възможност на държавите членки да налагат санкции за нарушения на правилата за тахографите, констатирани на тяхна територия, независимо от това къде са извършени тези нарушения. През 2024 г. този регламент е изменен с цел да се се осигури достатъчно време за почивка на водачите.

С Директива 2008/68/ЕО от 24 септември 2008 г., последно изменена през 2025 г., се установява общ режим, обхващащ всички аспекти на вътрешния превоз на опасни товари в рамките на ЕС, включително с железопътен, вътрешен воден и шосеен транспорт.

С Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета са установени общи минимални правила за защитата на животните по време на транспортиране. През декември 2023 г. са преразгледани тези правила, с цел да се ограничи максималната продължителност на пътуванията за автомобилния транспорт на животни до девет часа, да се увеличат допустимите пространствени площи, да се въведат температурни ограничения и да се подобрят условията за износа им в държави извън ЕС. Към април 2026 г. все още предстои комисията по земеделие и развитие на селските райони (AGRI) и комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Парламента, да приемат проект на доклад относно това предложение.

С Директивата относно интелигентните транспортни системи (ИТС) в автомобилния транспорт (Директива 2010/40/ЕС) се цели да се осигури съгласувано и последователно внедряване на оперативно съвместими ИТС в ЕС. От 2017 г. до настоящия момент оперативно съвместимата в целия Съюз услуга eCall функционира в целия ЕС. Комисията е оправомощена периодично да проверява системата eCall в някои превозни средства (делегирана директива (ЕС) 2021/1716 от юни 2021 г.). През май 2018 г. е приета стратегия „По пътя към автоматизираната мобилност: стратегия на ЕС за мобилността на бъдещето“. С Регламента относно общата безопасност на превозните средства се установява регулаторна рамка за задължителни усъвършенствани системи за подпомагане на водачите с цел подобряване на пътната безопасност и се създава правна рамка за приемането на напълно автоматизирани превозни средства, движещи се без надзор от водач. През февруари 2024 г. Комисията е приела делегиран регламент за адаптиране на изискванията към центровете за спешни повиквания за приемане и обработване на повиквания от системата eCall в мрежите 4G и 5G.

С Директива 2004/54/ЕО са въведени минимални изисквания за безопасност на тунелите от трансевропейската пътна мрежа. В нея се предвижда, че всички тунели – в експлоатация, в процес на строеж или на планиране – с дължина над 500 м следва да бъдат предмет на хармонизирани разпоредби за безопасност. Директива 2008/96/ЕО от има за цел да гарантира, че безопасността по пътищата се взема предвид посредством използването на оценка на въздействието във всички фази на изграждане, експлоатация или съществено изменение на пътищата. Директива 2008/96/ ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури последно е изменена през октомври 2019 година, а през януари 2023 г. Комисията изготвя насоки относно оценката на безопасността на пътната инфраструктура. Тези насоки не са обвързващи, но подпомагат държавите членки при извършването на оценките, изисквани съгласно Директива (ЕС) 2019/1936.

По отношение на пътнотранспортните произшествия, включително тези, в следствие на шофиране в нетрезво състояние и тяхното предотвратяване, част от политиката на ЕС е насочена към подобряване на поведението на водачите. Комисията изисква държавите-членки да извършват проверки за употреба на алкохол чрез дихателен тест (най-често „Дрегер“-тест) на случаен принцип и са наложени пределно допустими стойности на съдържанието на алкохол в кръвта установено по надлежен установен в държавата-членка ред. С оглед на подобряване на пътната безопасност, Комисията е създала хармонизиран кодекс на устройствата за измерване на

съдържанието на алкохол в издишания въздух, приет от редица държави членки. (Директива (ЕС) 2015/653 от 24 април 2015 г. за изменение на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства) - Новата директива относно свидетелствата за управление на превозни средства, приета на 21 октомври 2025 г., има за цел да се подобри пътната безопасност чрез въвеждане на допълнителни мерки за пътна безопасност, като например по-ясни изисквания за обучение на водачите, схема за управление с придружител за целия ЕС и задължителен изпитателен срок, както и удължаване на изпитателния срок, ако свидетелството за управление е издадено за различна категория.

Директива (ЕС) 2015/413 от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, е приета въз основа на член 91, параграф 1, буква в) от ДФЕС (дял VI „Транспорт“). Тя има за цел да се сложи край на анонимността на чуждестранните водачи и да се създаде възможност за преследване на нарушенията на правилата за движение, извършени в дадена държава-членка, дори ако превозното средство не е регистрирано в нея. През март 2023 г. Комисията предлага преразглеждане на Директива (ЕС) 2015/413, за да се отстранят недостатъците в нея. Преразглеждането е съсредоточено върху предоставянето на възможност на правоприлагащите органи да получават достъп до националните регистри на свидетелствата за управление на моторни превозни средства и върху засилването на ролята на установените национални звена за контакт, с цел подобряване на сътрудничеството между правоприлагащите органи при разследването на нарушителите. Директивата за обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения влезе в сила на 19 януари 2025 г. Директивата относно решенията, засягащи правото на управление, ще се прилага в случаите, когато държава-членка е отнела правата на водач поради пътнотранспортно нарушение, извършено на нейна територия, и ще гарантира, че отнемането на правата ще се изпълнява в целия ЕС.

В Регламент (ЕС) 2016/403 на Комисията се определят тежките нарушения, които биха довели до загуба на добрата репутация на автомобилния превозвач. През май 2022 г. Комисията прие Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/694, за да гарантира, че държавите членки оценяват тези нарушения по хармонизиран начин.

Комисията TRAN в политиката в областта на пътната безопасност работи за обхващане и признаване в целия ЕС на определени решения, засягащи правата за управление на моторни превозни средства, както и се подчертава важността на безопасността на движението по пътищата. Дейностите на всички държави-членки на ЕС

следва да са в посоката за подобряване на пътната безопасност, достъпност и сигурност в целия ЕС, като същевременно да се насърчава активната мобилност и подчертава значението на трансевропейската транспортна мрежа и екологичния преход в градския транспорт.

2. Актуално състояние на проблема на територията на Република България

Българското законодателство в областта на безопасността на движението по пътищата е концентрирано чрез специалните закони свързани с движението на пътищата, а именно Закон за движението по пътищата, Закон за автомобилните превози, Закон за пътищата и други относими към материята на пътното движение и неговата безопасност нормативни актове, както и поднормативни такива свързани с актовете им от по-висок ранг. Тъй като всички Регламенти са с директен ефект, те се прилагат на територията на България без необходимост от допълнителни действия относно санкцията на българския законодателен орган по отношение на тяхното приемане и последващо прилагане.

Не така стоят нещата при директивите, който е необходимо да бъдат транспонирани и въведени в националното законодателство на съответната държава-членка на ЕС, в частност - и в България. Една част от директивите се прилагат вече – например по отношение на контрола на водачите за спазване на работното им време и почивки, управление на превозни средства над допустимата максимална маса (претоварени автомобили). Всички тези действия свързани с професионалния труд на водачите на превозни средства са в правомощията на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.

В (Arsov a, 2025, Arsov b, 2025, Nekova 2025) са направени предложения, но за друг вид материално осигуряване, който предложения биха могли да се вземат предвид и внедрят с оглед прилагането им в материята на пътната безопасност и автомобилния транспорт като се следват съответните нормативи на Европейското законодателство в областта на транспорта.

Процесът на транспониране на директива, като начало е дългогодишна дейност, която националния законодател е необходимо да извърши. Поради липса на политическа воля, не малка част от директивите на европейския съюз са не транспонирани от националното ни законодателство и съответно, в България, има не малко отклонения от „посоката“ зададена ни от Европа. Видно е, че пътният травматизъм не намалява, борят

на пътнотранспортните произшествия остава в най-добрия случай неизменен, спрямо предходни периоди, а броят на загиналите по пътищата също , за голямо съжаление, вместо да намалява, той нараства. Това е показател, че в България не са предприети и приложени ефективни мерки, независимо дали те са въз основа на Европейски или национални нормативни актове и е необходимо да се предприемат по „твърди“ действия в тази посока, като търсеният краен резултат е намаляване на броя на произшествията, извършените нарушения от страна на участниците в пътното движение, намаляване на броя на загиналите в пътни инциденти.

Изводи и обобщения

От извършения анализ е видно, че една част от Европейското законодателство е приложено в България. Всички Регламенти, които са с директен ефект се прилагат. Не така обаче стоят нещата с Директивите – те трябва да бъдат транспонирани от националното законодателство след което да бъдат прилагани в него. Този процес в България е бавен и това винаги носи негативи за страната ни, като не малка част от наказателните процедури срещу България са за не транспониране на директива в сроковете указани от Европейската комисия. Оставаме с надеждата, че законодателят ще предприеме действия , които да подобрят системата на пътната безопасност и да се достигне до намаляване на пътния травматизъм, както и да се подобри икономическият ефект от тези дейности.

ЛИТЕРАТУРА

Договор за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС)

Информационни фишове за Европейския съюз – 2026 г. /www.europarl.europa.eu/factsheets/bg

Некова С, Димитрова Й., Арсов В., Яворова Ю., Регулации и безопасност на медицинските изделия, XXII Научна Постерна Сесия, ХТМУ, 20 Юни 2025, Сборник с резюмета, стр. 112, ISSN 3033-0769.

Arsov, V., Koleva, D., Yancheva-Popova, M. (2025).a Conformity assessment system for products – power equipment: Methodological approach and practical application. Presented at the International Scientific Conference OTSK 2025, October 28–29, 2025, Sofia, Bulgaria.To

be published in Professional Education (ISSN 1314-555X / 1314-8567 Online), Sofia, Bulgaria. Indexed in ERIH PLUS, CEEOL, EBSCOhost, and Google Scholar.

Arsov, V., Koleva, D., Yancheva-Popova, M. (2025).b Conformity assessment of personal protective equipment: A methodological framework and practical application.Presented at the International Scientific Conference OTSK 2025, October 28–29, 2025, Sofia, Bulgaria.To be published in Professional Education, indexed in ERIH PLUS, CEEOL, EBSCOhost, and Google Scholar.

https://eur-lex.europa.eu /посетена на 10.09.2026 г/

www.europarl.europa.eu /посетена на 11.09.2026 г./

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=CELEX:52020DC0789 /посетена на 13.09.2026 г/

REFERENCES

Treaty on the Functioning of the European Union

Fact Sheets on the European Union, 2026

Nekova S. et al, 2025, Regulations and Safety of Medical Devices, UCTM, Abstracts, issue 2025 pp.112, ISSN 3033-0769.

ARSOV V., Koleva, D., Yancheva-Popova, M. (2025). Conformity assessment system for products – power equipment: Methodological approach and practical application. Presented at the International Scientific Conference OTSK 2025, October 28–29, 2025, Sofia, Bulgaria.To be published in Professional Education (ISSN 1314-555X / 1314-8567 Online), Sofia, Bulgaria. Indexed in ERIH PLUS, CEEOL, EBSCOhost, and Google Scholar.

ARSOV V., Koleva, D., Yancheva-Popova, M. (2025). Conformity assessment of personal protective equipment: A methodological framework and practical application.Presented at the International Scientific Conference OTSK 2025, October 28–29, 2025, Sofia, Bulgaria.To be published in Professional Education, indexed in ERIH PLUS, CEEOL, EBSCOhost, and Google Scholar.

https://eur-lex.europa.eu /accessed on 10.09.2026 y/

www.europarl.europa.eu /accessed on 10.09.2026 y/

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=CELEX:52020DC0789 /accessed on 10.09.2026 y/

RESEARCH AND ANALYSIS OF EUROPEAN LEGISLATION ON ROAD SAFETY POLICIES

Abstract. The aim of the paper is to analyse documents of European Commission relating to ways to reduce road traffic accidents and the number of casualties resulting from them, as well as to improve road safety within the European Union. Key relevant documents to this subject have been examined and analysed. A comparison and analysis of their applicability in the Republic of Bulgaria has been carried out.

Keywords: European Union, road safety, vehicles, transport-related injuries

Dr. Eng. Vasil Penchev, Assoc. Prof.
Eng. Gergana Deliradeva Assist. Prof.
Eng. Polja Velinova Assist. Prof.
Technical University of Sofia,
Bulgaria
E-mail: vasil_penchev@tu-sofia.bg