

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Документ за разглеждане в заседание

A6-0050/2008

27.2.2008

*****I ДОКЛАД**

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури
(COM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Helmuth Markov

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
мнозинство от подадените гласове
- **I Процедура на сътрудничество (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- **II Процедура на сътрудничество (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- *** Одобрение
мнозинство от всички членове на Парламента, освен в случаите по членове 105, 107, 161 и 300 от Договора за ЕО и член 7 от Договора за ЕС
- ***I Процедура на съвместно вземане на решение (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- ***II Процедура на съвместно вземане на решение (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- ***III Процедура на съвместно вземане на решение (трето четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на съвместния проект

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено от Комисията.)

Изменения на законодателен текст

Измененията, внесени от Парламента, се обозначават в ***получер курсив***. Отбелязването в *курсив* е предназначено за съответните специализирани отдели и се отнася до частите от законодателния текст, за които е предложено изменение с цел изготвяне на окончателния текст (например очевидно грешни или липсващи части в дадена езикова версия). Поправките от този вид подлежат на съгласуване между съответните служби.

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .5	
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	30
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА.....	34
ПРОЦЕДУРА.....	42

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (СОМ(2006)0569 – С6-0331/2006 – 2006/0182(COD))

(Процедура на съвместно вземане на решение: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията към Европейския парламент и към Съвета (СОМ(2006)0569),
 - като взе предвид член 251, параграф 2 и член 71, параграф 1 от Договора за ЕО, съгласно които Комисията е представила предложението пред Парламента (С6-0331/2006),
 - като взе предвид член 51 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становището на комисията по промишленост, изследвания и енергетика (А6-0050/2008),
1. одобрява предложението на Комисията във вида, в който е изменено;
 2. призовава Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени изменения в своето предложение или да го замени с друг текст;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията.

Текст, предложен от Комисията

Изменения, внесени от Парламента

Изменение 1
Съображение 3 а (ново)

(3а) През последните години беше постигнат голям напредък по отношение на проектирането на превозните 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 пътните инфраструктури предлага значителни възможности за подобрене, които трябва напълно да се използват.

Изменение 2
Съображение 4

(4) 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. Освен това, проверките за пътна безопасност следва подробно да установят опасните характеристики на определен пътен инфраструктурен проект. Поради това е целесъобразно да се установят 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 се уреждат с 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) 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. ***Резултатите от оценката на въздействието върху безопасността могат да бъдат изложени в редица документи.*** Освен това, проверките за пътна безопасност следва подробно да установят опасните характеристики на определен пътен инфраструктурен проект. Поради това е целесъобразно да се установят 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 се уреждат с 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.

Изменение 3
Съображение 4

(4) 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. Освен това, проверките за пътна безопасност следва подробно да установят опасните характеристики на определен пътен инфраструктурен проект. Поради това **е целесъобразно** да се **установят** 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 се уреждат с 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) 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. 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 се уреждат с 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.

Изменение 4
Съображение 4

(4) 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. Освен това,

(4) 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**

проверките за пътна безопасност следва подробно да установят опасните характеристики на определен пътен инфраструктурен проект. Поради това е целесъобразно да се установят 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 се уреждат с 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.

имат решаващо значение при избора на маршрути. Освен това, проверките за пътна безопасност следва подробно да установят опасните характеристики на определен пътен инфраструктурен проект. Поради това е целесъобразно да се установят 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 се уреждат с 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.

Обосновка

It must be made clear in the text of the Directive that road-safety impact assessments are not simply carried out but are properly taken into account when routes are being selected.

Изменение 5 Съображение 4 а (ново)

(4а) Редица държави-членки вече разполагат с добре функциониращи системи за управление на безопасността на пътните инфраструктури. На тези страни следва да бъде разрешено да продължат да използват настоящите си методи.

Изменение 6 Съображение 4 а (ново)

(4а) Научните изследвания са от първостепенно значение за подобряване на безопасността на пътищата в Европа. 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 пътна инфраструктура.

Обосновка

In the 7th Framework Programme for Research and Development, a substantial budget had been agreed upon in order to boost European research, also in the field of road infrastructure safety (e.g. developing advanced engineering systems and risk analysis methodologies for the design of infrastructure). Improving the dissemination of the results of Community research is however vital to achieve those goals. In its Resolution on the Road Safety Action Programme Mid-term Review of 18 January 2007, the European Parliament called for intensive research and cooperation between all stakeholders

Изменение 7 Съображение 5

(5) Следва да се повиши безопасността на съществуващите пътища чрез целенасочени инвестиции в пътни участъци с най-висока честота на произшествия **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-конкретно ограниченията на скоростта, водачите на МПС следва да са информирани **преди да навлязат в пътен участък с висока степен на опасност.**

(5) Следва да се повиши безопасността на съществуващите пътища чрез целенасочени инвестиции в пътни участъци **както** с най-висока честота на произшествия, **така и** 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-конкретно ограниченията на скоростта, водачите на МПС следва да са информирани **за наличие на пътни участъци с висока честота на произшествия.**

Изменение 8 Съображение 6

(6) Управлението на безопасността на мрежата има висок потенциал в периода непосредствено след прилагането му. След обработката на пътните участъци с висока **степен на опасност** и след предприемането на мерки за отстраняване на недостатъците,

(6) Управлението на безопасността на мрежата има висок потенциал в периода непосредствено след прилагането му. След обработката на пътните участъци с висока **честота на произшествия** и след предприемането на мерки за отстраняване на недостатъците,

инспекциите за безопасност, като предохранителна мярка, следва да придобият по-важна роля. Редовните инспекции са важен инструмент за предотвратяване на възможни опасности за всички потребители на пътя, в т.ч. уязвими потребители, и в случай на ремонтни работи по пътя.

инспекциите за безопасност, като предохранителна мярка, следва да придобият по-важна роля. Редовните инспекции са важен инструмент за предотвратяване на възможни опасности за всички потребители на пътя, в т.ч. уязвими потребители, и в случай на ремонтни работи по пътя.

Изменение 9
Съображение 7 а (ново)

(7а) С цел повишаване на безопасността на европейските пътища, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, следва да бъдат взети мерки за по-чест и по-систематичен обмен на утвърдени практики сред държавите-членки.

Обосновка

The risk of accidents is particularly high on single-lane main roads. On the basis of the subsidiarity principle, the Commission has no power to adopt legal measures in this area, but exchanges of proven practices would be both feasible and desirable.

Изменение 10
Съображение 8

(8) За да се гарантира висока степен на пътна безопасност, държавите-членки следва да прилагат насоки относно управлението на безопасността на инфраструктурата. Съобщаването на тези насоки на Комисията и редовното докладване относно прилагането им следва да проправят пътя към систематично 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

(8) За да се гарантира висока степен на пътна безопасност ***на пътищата от трансевропейската пътна мрежа и автомагистралите***, държавите-членки следва да прилагат насоки относно управлението на безопасността на инфраструктурата. Съобщаването на тези насоки на Комисията и редовното докладване относно прилагането им следва да проправят пътя към систематично 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

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.

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.

Обосновка

The scope of the directive should be extended to cover motorways. Any extension to cover main roads is a matter for the Member States, in keeping with the subsidiarity principle. The second addition is designed to reduce red tape.

Изменение 11 Съображение 8 а (ново)

(8а) Разпоредбите на настоящата директива, свързани с инвестиции в безопасността на пътищата, следва да се прилагат, без да се накърнява компетентността на държавите-членки по отношение на инвестициите за поддържане на пътната мрежа.

Обосновка

This amendment highlights the difference between investment in road safety (which is the subject of this Directive) and investment in the maintenance of infrastructure - this being a different concept falling within the Member States' area of responsibility, in accordance with their multiannual budget programmes.

Изменение 12 Съображение 10 а (ново)

(10а) Наличието на достатъчно крайпътни паркинги и отбивки е много важно не само за предотвратяването на престъпления, но и за пътната безопасност. Паркингите дават възможност на водачите да правят навременни почивки и да продължават

пътуването си в пълна концентрация. Осигуряването на достатъчно безопасни паркинги и отбивки следователно следва да съставлява неразделна част от управлението на безопасността на пътните инфраструктури.

Изменение 13

Член 1, параграф 1 а (нов)

1а. Държавите-членки могат да организират управлението на безопасността на пътните инфраструктури и по други начини. Необходимо е одобрението на Комисията, ако използваните методи се отклоняват от тези в настоящата директива.

Обосновка

Several Member States already possess well functioning road infrastructure safety management systems. These countries should be permitted to continue using their existing methods.

Изменение 14

Член 1, параграф 2а (нов)

2а. 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 транспортна мрежа и които са изградени изцяло или частично с общностно финансиране.

Обосновка

Improving road traffic safety will make it possible to save many lives, and it is therefore necessary to ensure that national road infrastructure not included in the TEN-T network can also be improved from the point of view of traffic safety.

Изменение 15
Член 2, параграф 2

(2) "компетентен орган" означава всяка публична **или частна** организация на национално, регионално или местно равнище, която е компетентна да прилага настоящата директива;

(2) "компетентен орган" означава всяка публична организация на национално, регионално или местно равнище, която е компетентна да прилага настоящата директива, **включително органи, определени като компетентни органи, които са съществували още преди влизането в сила на настоящата директива, ако отговарят на изискванията на настоящата директива;**

Изменение 16
Член 2, параграф 6

(6) "повишаване на безопасността на пътната мрежа в експлоатация" означава **намаляване на броя на бъдещи произшествия чрез целенасочени мерки за отстраняване на недостатъците в части от мрежата, където съответно най-често са настъпили произшествия през предходната година и потенциалът за намаляване на свързаните с произшествия разходи е най-голям;**

(6) "**класифициране на мрежата според потенциала за повишаване на безопасността**" 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;**

Обосновка

The most dangerous sections should be analysed and classified so that remedial treatment can be targeted at them.

Изменение 17
Член 2, параграф 7

(7) "инспекция за безопасност" означава **периодичен преглед** за безопасност на

(7) "инспекция за безопасност" означава **обичайна периодична проверка** на

път в експлоатация;

характеристиките и недостатъците, които налагат работи по поддръжка от съображения за безопасност;

Обосновка

These inspections are aimed at identifying possible defects and remedying them where necessary.

Изменение 18

Член 2, параграф 9

(9) "инфраструктурен проект" означава проект за изграждане на нова инфраструктура или за ремонт на съществуваща инфраструктура, който може да има значителни последици за пътната безопасност.

(9) "инфраструктурен проект" означава проект за изграждане на нова инфраструктура или за ремонт на съществуваща инфраструктура, **или мярка за обновяване или модернизация на път**, който(която) може да има значителни последици за пътната безопасност.

Изменение 19

Член 3, параграф 1

1. Държавите-членки гарантират, че за **всички варианти на** всеки инфраструктурен проект се извършва оценка на въздействието върху пътната безопасност.

1. Държавите-членки гарантират, че за всеки инфраструктурен проект, **който има значително въздействие върху безопасността**, се извършва оценка на въздействието върху пътната безопасност.

Изменение 20

Член 3, параграф 2

2. Оценката на въздействието върху пътната безопасност се извършва на първоначалния етап на планиране, преди одобряване на инфраструктурния проект **в съответствие с** критериите, определени в приложение I.

2. Оценката на въздействието върху пътната безопасност се извършва на първоначалния етап на планиране, преди одобряване на инфраструктурния проект. **Във връзка с това държавите-членки се стремят да изпълняват**

критериите, определени в приложение I.

Обосновка

Making the provisions of the annexes binding would restrict the Member States' scope for action too much.

Изменение 21
Член 4, параграф 1

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

1. Държавите-членки гарантират извършването на проверки за пътна безопасност за всички **големи** проекти, **чиито строителни разходи са най-малко 10 милиона евро.**

Обосновка

Additional red tape should be avoided.

Изменение 22
Член 4, параграф 2, алинея 1

2. **Проверките** за пътна безопасност **се извършват в съответствие с** критериите, определени в приложение I.

2. **При извършването на проверки** за пътна безопасност **държавите-членки се стремят да изпълняват** критериите, определени в приложение II.

Обосновка

Making the provisions of the annexes binding would restrict the Member States' scope for action too much.

Изменение 23
Член 4, параграф 3

3. Проверката съставлява неразделна част от процеса на проектиране на инфраструктурния проект на етапа на проучване на практическата изпълнимост, на **предварителни проучвания, на изготвяне** на подробен

3. Проверката **за пътна безопасност** съставлява неразделна част от процеса на проектиране на инфраструктурния проект на етапа на проучване на практическата изпълнимост, **на изготвяне** на **предварителен проект**, на

проект, на предварително въвеждане в експлоатация и на начална експлоатация.

подробен проект, на предварително въвеждане в експлоатация и на начална експлоатация.

Обосновка

Linguistic adjustment.

Изменение 24 Член 4, параграф 4

4. Държавите-членки гарантират, че за всеки етап на инфраструктурен проект проверителят изготвя доклад за проверка, в който посочва проектните елементи, които могат да се окажат критични за безопасността, **както и предложения за отстраняване на евентуално установени опасни характеристики**. Когато в хода на проверката се установят опасни характеристики, но проектът не се коригира преди края на съответния етап, посочен в приложение II, компетентният орган посочва причините за това в приложение към същия доклад.

4. Държавите-членки гарантират, че за всеки етап на инфраструктурен 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 се коригира преди края на съответния етап, посочен в приложение II, компетентният орган посочва причините за това в приложение към същия доклад.

Изменение 25 Член 5, параграф 1

1. Държавите-членки гарантират **повишаването** на безопасността на пътната мрежа в експлоатация. **Те гарантират, че управлението на пътни участъци с висока степен на опасност и управлението на безопасността на мрежата** се извършват въз основа на **годишен преглед** на експлоатацията на пътната мрежа **в съответствие с** приложение III.

1. Държавите-членки гарантират, **че класифицирането на пътните участъци с висока степен на произшествия и класифицирането** на безопасността на пътната мрежа в експлоатация се извършват въз основа на **прегледи** на експлоатацията на пътната мрежа, **провеждани поне на три години**. **Във връзка с това държавите-членки се стремят да изпълняват критериите, определени в**

приложение III.

Обосновка

Making the provisions of the annexes binding would restrict the Member States' scope for action too much.

Изменение 26
Член 5, параграф 4

4. Държавите-членки определят **заличава се**
приоритета на мерките по точка 3,
буква е) от приложение III въз основа
на тяхното съотношение на
разходите и ползите.

Изменение 27
Член 5, параграф 4а (нов)

4а. Държавите-членки гарантират,
че са налице съответни знаци, които
предупреждават потребителите на
пътя за участъци от пътната
инфраструктура, които са в ремонт и
които във връзка с това могат да
застрашат безопасността на
потребителите на пътя. Тези знаци
включват също светлинни сигнали,
поставени на безопасно разстояние, и
съответстват на разпоредбите на
Виенската конвенция за пътните
знаци и сигнали.

Обосновка

Many road accidents are caused by poorly signposted repair work. The Member States have a duty to ensure that corresponding signs are in place where repairs are being carried out to the road infrastructure.

Изменение 28

Член 6, параграф 2

2. Инспекциите за безопасност включват *рутинни инспекции и инспекции на пътни работи. Те се извършват в съответствие с критериите, определени в приложение III.*

2. Инспекциите за безопасност включват *редовни инспекции на пътната мрежа и проучване относно възможното въздействие на ремонтни работи по пътя върху безопасността на потока на движение.*

Изменение 29

Член 7, параграф 1

1. Държавите-членки гарантират, че за всяко произшествие на път по член 1, параграф 2, *при което са настъпили един или повече смъртни случаи или тежки наранявания*, компетентният орган съставя *пълен* протокол за пътно произшествие. *Този* протокол включва всеки от елементите, изброени в приложение IV.

1. Държавите-членки гарантират, че за всяко произшествие *с летален изход* на път по член 1, параграф 2, компетентният орган съставя протокол за пътно произшествие. *Държавите-членки се стремят да включат в този протокол всеки от елементите, изброени в приложение IV.*

Изменение 30

Член 8, параграф 1

1. *За да се подпомогнат компетентните органи в прилагането на настоящата директива, държавите-членки* гарантират приемането на насоки в срок от три години след влизането в сила на директивата. *Тези насоки се предоставят на всички заинтересовани лица.*

1. *Държавите-членки* гарантират приемането на насоки, *ако такива не са вече налице*, в срок от три години след влизането в сила на *настоящата директива, за да се подпомогнат компетентните органи в прилагането на настоящата директива.*

Изменение 31

Член 8, параграф 2

2. Държавите-членки съобщават на Комисията *приетите на национално равнище* насоки в срок от три месеца

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

след приемането или изменението им.

изменението им.

Комисията публикува насоките в интернет.

Изменение 32
Член 9, параграф 1

1. Държавите-членки гарантират приемането на програми за обучение на проверители на пътната безопасност в срок от три години след влизане в сила на настоящата директива.

1. Държавите-членки гарантират приемането на програми за обучение на проверители на пътната безопасност, **ако такива не са вече налице**, в срок от три години след влизане в сила на настоящата директива.

Изменение 33
Член 9, параграф 1

1. Държавите-членки гарантират приемането на програми за обучение на проверители на пътната безопасност в срок от три години след влизане в сила на настоящата директива.

1. Държавите-членки гарантират приемането на **взаимно съвместими** програми за обучение на проверители на пътната безопасност в срок от три години след влизане в сила на настоящата директива.

Обосновка

More appropriate wording. Compatible training curricula will facilitate transfer and use of this particular qualification across different EU countries and education and training systems.

Изменение 34
Член 9, параграф 2

2. Държавите-членки гарантират, че при извършване на дейности по настоящата директива, проверителите на пътната безопасност преминават първоначално обучение **в срок от пет години след влизане в сила на директивата**, като след завършването му получават свидетелство за професионална квалификация и **посещават опреснителни** курсове **най-малко**

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

веднъж на седем години.

Изменение 35
Член 9, параграф 3

3. Държавите-членки гарантират, че проверителите на пътната безопасност притежават свидетелство за професионална квалификация. **Вземат се предвид** свидетелствата, издадени преди датата на влизане в сила на настоящата директива.

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

Изменение 36
Член 9, параграф 4, буква а)

а) проверителите притежават опит в областта на пътното проектиране, техниката на пътна безопасност и анализ на произшествия;

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

Изменение 37
Член 9, параграф 4, буква б)

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

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;

Изменение 38
Член 9, параграф 4, буква в)

в) за целите на извършващата се проверка, проверителят не трябва да има отношение към планирането или експлоатацията на съответния инфраструктурен проект.

в) за целите на извършващата се проверка, **към момента на проверката** проверителят не трябва да има отношение към планирането или експлоатацията на съответния

инфраструктурен проект.

Изменение 39
Член 9 а (нов)

Член 9а

Задължения на държавите-членки

С оглед подобряване на безопасността на пътищата в рамките на Европейския съюз, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, държавите-членки създават съгласувана система за обмен на най-добри практики, която обхваща, наред с другото, съществуващите проекти за безопасност на пътната инфраструктура и утвърдени технологии за пътна безопасност.

Изменение 40
Член 10

Доклади относно прилагането

1. Държавите-членки докладват на Комисията относно прилагането на настоящата директива пет години след нейното влизане в сила и на всеки четири години след това.

2. Тези доклади включват:

а) определяне на организационните структури, отговарящи за прилагането на насоките;

б) оценка на необходимостта от изменение на насоките относно

Непрекъснато подобрение на процедурата за управление на безопасността

Комисията улеснява и организира обмена на познания и утвърдени практики сред държавите-членки, като във връзка с това се ползва от опита, придобит на съответни действащи международни форуми, за да може да се постигне непрекъснато подобрение на процедурите за управлението на безопасността на пътните инфраструктури в Европейския съюз.

пътното проектиране, поставянето на пътни знаци и пътна сигнализация, включително списък и описание на пътните проекти, при които е установена много висока степен на опасност или висок потенциал за намаляване на опасността;

в) информация относно размера на разходите, процедурите и елементите, използвани за изчисление на тези разходи съгласно член 7, параграф 2;

г) данни за контакт на компетентните органи,

3. Единен формат за съставяне на тези доклади може да бъде приет в съответствие с процедурата по член 11, параграф 2.

4. Комисията анализира докладите и получената информация и представя съответен доклад относно прилагането на настоящата директива на Европейския парламент и на Съвета.

5. Когато това е необходимо за гарантиране на постоянно висока степен на пътна безопасност в рамките на трансевропейската пътна мрежа, се приемат минимални изисквания относно съдържанието на насоките, посочени в член 8, параграф 1, в съответствие с процедурата по член 11, параграф 2.

Изменение 41
Член 10 а (нов)

Член 10а

**Приспособяване към техническия
напредък**

**Приложенията към настоящата
директива се приспособяват към
техническия напредък съобразно**

процедурата по регулиране с контрол по член 11, параграф 2а. По целесъобразност, със съответните неправителствени организации, които работят в областта на безопасността и управлението на пътни инфраструктури, могат да се провеждат консултации по въпроси, свързани с аспектите на техническата безопасност.

Изменение 42

Член 11, параграф 2 а (нов)

2а. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5а, параграфи от 1 до 4, и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от това решение.

Обосновка

The new comitology procedure with scrutiny is introduced with a view to its use in Articles Art.10 (5) on minimum requirements for the guidelines and Art.10a (new) on adaptation of the annexes to technical progress.

Изменение 43

Член 12, параграф 1

1. Държавите-членки въвеждат в сила необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби за спазване на настоящата директива **преди [...]**. Те незабавно съобщават на Комисията текстовете на тези разпоредби и таблицата на съответствието между тези разпоредби и настоящата директива. Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или те са придружени от това позоваване при официалното им публикуване. Условието и редът на

1. Държавите-членки въвеждат в сила необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби за спазване на настоящата директива **най-късно до две години след влизането в сила на настоящата директива**. Те незабавно съобщават на Комисията текстовете на тези разпоредби и таблицата на съответствието между тези разпоредби и настоящата директива. Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или те са придружени от това позоваване при официалното им

позоваване се определят от държавите-членки.

публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

Изменение 44

Приложение I, параграф 1, буква г)

г) анализ на въздействието на предложените алтернативи;

г) анализ на въздействието на предложените алтернативи, **като се взема предвид съществуващото най-добро ноу-хау в областта на техниката на пътна безопасност и телематиката;**

Обосновка

Safety engineering and telematics can increase the safety of the infrastructure elements of road transport. The use of ICT (for example Intelligent Transport Systems) has a huge potential to save lives. Best available know-how should therefore be taken into account when analysing alternatives.

Изменение 45

Приложение I, параграф 2, буква д а) (нова)

да) сезонна зависимост и климатични условия;

Изменение 46

Приложение I, параграф 2, буква д а) (нова)

да) наличие на достатъчно безопасни паркинги и пътни отбивки;

Обосновка

Sufficient roadside parking areas and lay-bys are very important not only for crime prevention but also for road safety. Parking areas enable drivers to take rest breaks in good time and continue their journey with full concentration. The provision of sufficient safe parking areas and lay-bys should therefore form an integral part of road infrastructure safety management.

Изменение 47
Приложение I, параграф 2, буква д б) (нова)

дб) сеизмична активност.

Изменение 48
Приложение II, параграфи 1 и 2

1. Критерии на етапа на **проучване на практическата изпълнимост:**

а) географско местоположение (опасност от свлачища, наводнения, лавини и др.)

б) вид и отдалеченост на кръстовищата;
в) брой и вид на платната;

г) видове допустимо движение за новата пътна артерия;

2. Критерии на етапа на предварителни проучвания:

а) бързина на проектиране;

б) пътен профил (ширина на платното, алеи за велосипедисти, пешеходни зони и пр.);

в) видимост;

г) план на кръстовищата;

д) местоположение на спирки на автобусни и трамвайни линии;

е) пресичане на нива на пътна/железопътна мрежа;

1. Критерии на етапа на **предварително проектиране:**

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

б) вид и отдалеченост на кръстовищата;
в) брой и вид на платната;

г) видове допустимо движение за новата пътна артерия;

д) функционалност на пътя в

рамките на пътната мрежа;

е) метеорологични условия;

ж) скорост на движение;

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

и) хоризонтална и вертикална проекция;

й) видимост

к) план на кръстовищата;

л) обществен транспорт и инфраструктура;

м) железопътни прелези.

Изменение 49
Приложение II, параграф 3

3. Критерии на етапа на изготвяне на подробен проект:

а) трасе;

б) хоризонтална и вертикална

2. Критерии на етапа на изготвяне на подробен проект:

а) трасе;

проекция;

в) пътни знаци и маркировка;

г) осветеност;

д) оборудване на крайпътната зона;

е) крайпътна обстановка, включително растителност;

ж) постоянни препятствия в крайпътната зона;

б) хармонизирани пътни знаци и маркировка;

в) осветеност на пътища и пътни кръстовища;

г) оборудване на крайпътната зона;

д) крайпътна обстановка, включително растителност;

е) неподвижни препятствия в крайпътната зона;

ж) наличие на безопасни паркинги и пътни отбивки;

з) уязвими потребители на пътя (пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти).

Обосновка

Moves should be made towards the genuine and effective harmonisation of road signs and markings at EU and international level.

Изменение 50

Приложение II, параграф 3, буква ж а) (нова)

жа) ергономично приспособяване на пътните ограничителни системи (централни разделителни полоси и противоударни бариери за предотвратяване на опасностите за уязвими потребители).

Обосновка

This amendment makes the text more specific.

Изменение 51

Приложение II, параграф 4

4. Критерии на етапа на предварително въвеждане в експлоатация:

а) *удобство* на потребителите при различни условия като тъмнина и *лоши* атмосферни условия;

3. Критерии на етапа на предварително въвеждане в експлоатация:

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

б) разпознаваемост на пътните знаци и маркировката;
в) **здравина** на настилките.

б) разпознаваемост на пътните знаци и маркировката;
в) **състояние** на настилките.

Изменение 52
Приложение III, параграф 1

1. Определяне на пътните участъци с висока **степен на опасност**

При определяне на пътните участъци с висока **степен на опасност** се взема предвид най-малко броят на произшествията, предизвикали смъртни случаи **и тежки наранявания** по време на предходните години, отчитани на единица път, а при наличие на пресечни точки - броят на такива произшествия за всеки подобен участък.

1. Определяне на пътните участъци с висока **честота на произшествия**

При определяне на пътните участъци с висока **честота 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.

Обосновка

There is still a reference to “high risk road sections” that has to be modified, since it is incongruous and incoherent with the text of the Directive and namely with the Definitions of the Article 2.

The same reason has to be applied for “severe injury”. Furthermore, this wording has no statistical consistence and no meaning in technical terms (there is not a common definition all over the EU and no comparable data).

Moreover, we confirm the opportunity of replying the definition of “rates” (i.e. the number of fatal accidents in relation to the volume of traffic) within the Article 2 as well.

Изменение 53
Приложение III, параграф 3, буква д), тире 5

- видимост, разпознаваемост и подходящо разположение на пътната маркировка (вкл. полагане на ивици с ръбове), знаци и сигнализация;

- **хармонизация**, видимост, разпознаваемост и подходящо разположение на пътната маркировка (вкл. полагане на ивици с ръбове), знаци и сигнализация;

Обосновка

Road signs and markings should be genuinely and effectively harmonised.

Изменение 54

Приложение III, параграф 3, буква д), тире 6

- обезопасяване на зони с опасност от
свлачища;

- обезопасяване срещу свличане на
камъни, **свличане на почвата и лавини**;

Обосновка

This amendment makes the text more specific.

Изменение 55

Приложение III, параграф 3, буква е), тире 10 а (ново)

**- използване и проверка на
интелигентни пътни знаци и приемни
системи за интегрирано предаване на
ограничения за скоростта на
превозните средства;**

Обосновка

Using intelligent road signs for the automatic transmission of speed limits to passing vehicles is a relatively straightforward technology but it can mean a substantial increase in safety.

Изменение 56

Приложение III, параграф 3, буква е), тире 10 б (ново)

**- въвеждане на хармонизирани по
отношение на функционирането и
сигнализацията телематични услуги за
трансевропейската транспортна
мрежа, както и въвеждане на системи
за интелигентен транспорт.**

Обосновка

Telematics and the adoption of intelligent transport systems may play a key part in improving the safety of road infrastructure and should therefore be considered as potential corrective measures.

Изменение 57

Приложение IV, параграф 7

7) данни за участвалите в произшествието превозни средства (вид, **възраст**, страна на **произход**, **евентуално наличие на оборудване за безопасност**);

7) данни за участвалите в произшествието превозни средства, **като например вид и модел на превозното средство, идентификационен номер на превозното средство**, страна на **регистрация, възраст, функциониране, дата на последната техническа проверка съобразно Директива 96/96/ЕО, обезопасително оборудване (използване на електронни обезопасителни системи), щети от предходни произшествия, технически модификации, специални гуми**;

Изменение 58

Приложение IV, параграф 8 а (нов)

8а) данни за времето между момента на произшествието до регистрирането му или до пристигането на спасителни екипи, и за използваната технология за локализиране на произшествието и навигационните системи, използвани от специализираните превозни средства (напр. транспортна телематика).

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

The Commission Proposal

On 5 October 2006, the Commission presented its proposal for a directive on Road Infrastructure Safety management. Although much has been achieved in past decades in the areas of vehicle safety and driver training, in the area of infrastructure there are still no unified European rules. Safety standards for road infrastructure in the various Member States differ significantly in their structure and scope. Safety concerns play a subsidiary role when roads are designed. There are also problems with road maintenance: the existing road network in many cases does not meet modern safety standards and was often built to carry less traffic than is currently the case. Data from investigations of accident black spots take a long time to reach the relevant authorities. In many Member States the authorities responsible for road building have to tackle the problem of more exacting safety requirements while road networks are overloaded and financial resources diminishing.

The Directive therefore aims to establish infrastructure safety as an objective in its own right, in parallel with economic and environmental protection factors, at all stages of the planning, design and use of roads. A uniformly high level of safety should prevail on the roads of all the EU Member States, and infrastructure planners must be made aware of safety issues. Road infrastructure administrators should receive the guidelines, training and information they need to ensure that they can maintain a road network that meets modern safety requirements. And care must be taken to ensure that the limited resources are targeted to improving road safety.

To achieve these aims, the Directive proposes four procedures:

- impact assessment of the effect of road building on safety: for all variants of an infrastructure project the impact of new roads or major changes to existing roads must be examined;
- safety audits: an independent auditor must evaluate the design specifications of all infrastructure projects to be implemented in the Member States with regard to their accident potential;
- improving safety in the existing road network: sections of roads with a high accident rate and with a high potential for accident prevention must be investigated more intensively and when necessary appropriate measures taken;
- safety inspections: regular inspections of road infrastructure by trained staff are a binding requirement;

Some Member States already have provisions of this kind. The Directive aims to introduce such measures throughout the EU. However, it does not lay down any binding technical arrangements, so that the Member States have the option of maintaining their existing rules and procedures.

Although the proposal aims to achieve a unified safety level on all roads in the Member States, the Commission proposal refers only to the Trans-European road network. To achieve valid, universal, high safety standards for the Trans European road network, a binding methodology is needed and a basis for introducing safety procedures must be created. An exchange of good practice is not enough. However, this Directive also aims to improve the exchange of good practice between the Member States.

The rapporteur's first report

In his first report of 20 March 2007, the rapporteur essentially supported the Commission proposal. He considered, however, that some parts of it should be deepened and strengthened. He therefore proposed amendments as follows:-

- the Directive should apply not only to the trans-European road network but to all motorways and main roads in the Member States (Article 1);
- the 'competent entity' (Article 2) responsible for establishing and monitoring the guidelines required by the Directive should be the express preserve of the public authorities;
- the cost benefit analysis (Article 3 (3)) should be subject to harmonised criteria in all Member States;
- the timing of regular routine checks should be laid down more exactly (Article 6 (3)), and they should be carried out at least once in winter and once in summer;
- the time lapse before the Directive enters into force and the periods before initial training and between re-training periods should be reduced (Articles 8 and 9);
- minimum criteria should be laid down for training and re-training of auditors and certificates gained in one Member State should be recognised in all Member States (Article 9);
- the Commission should regularly analyse and evaluate the measures taken in the Member States and the data collected; your rapporteur considers that a standard format for the report form is necessary (Article 10);
- a new comitology regulatory procedure with scrutiny should be applied to the laying down of guidelines for competent entities (Article 10 (5)) and the adaptation of the annexes to technical projects (Article 10 (a) [new]. The new procedure enables Parliament to object to a measure adopted in the comitology procedure within three months;
- the annexes should include additional references, e.g. to climatic conditions, parking areas and lay-bys, safety barriers and signposting of roadworks, to improve the quality of safety measures.

However, on 4 June 2007, the Committee on Transport voted by a narrow majority (19 votes to 18) to reject the entire Commission proposal. This majority believed that the Commission proposal would not be in line with the subsidiarity principle and less binding measures such as recommendations would be more appropriate in this area. It was decided in plenary sitting in July 2007 to refer the report back to the Committee on Transport in accordance with Rule 168 of Parliament's Rules of Procedure. In August 2007, the coordinators of the Committee on Transport instructed their rapporteur to re-submit a report on the Commission proposal which was to take into account the aspects which had contributed to rejection of the first report.

Developments in the Council

On 2 October 2007 the Council agreed on a general orientation on the Commission proposal. It endorsed the idea of a directive with non-binding annexes that were not binding. Thus Article 3 of the Council text states that Member States shall endeavour to meet the criteria listed in Annex I. Article 4, paragraph 2, and Article 5, paragraph 1, also refer to the endeavours of the Member States to meet the criteria listed in Annexes II and III. The Council would like to restrict the application of the Directive to the Trans-European road network.

Rapporteur's second report: amendments

In his second draft the rapporteur took incorporated parts of the general orientation and many amendments tabled by fellow committee members to his first draft. This applies particularly to amendments criticizing rules which were allegedly unnecessarily bureaucratic where the substance and applicability of the legislative draft can be improved.

Thus the Directive should apply not only to the Trans-European road network, but also to motorways (Article I). Member States should then decide in accordance with the principle of subsidiarity on whether to extend the provisions of this Directive to other roads.

From the rapporteur's point of view, the competent entity referred to in Article 2, responsible for establishing and monitoring the guidelines required by the Directive, should be a public, not a private, entity. Nevertheless, bodies already existing as competent entities before the entry into force of this Directive should be able to continue to play this role.

Your rapporteur therefore takes the view that Annexes I, II and III should be binding. If the Annexes containing the essential provisions of this Directive were not binding, serious doubts would arise about the practicality of this Directive.

On the other hand, your rapporteur is able to agree to some streamlining of the Commission proposal.

The provisions governing the management of the existing road network (Article 5) for example, were simplified. It is not absolutely necessary to make it incumbent upon Member States to evaluate dangerous sections of road, the potential of the remedial measures listed in Annex III, 3 (e) and (f) and the costs of remedial measures. It is sufficient if a member of the team of experts, provided for in Article 5, paragraph 2, meets the requirements of Article 9, paragraph 4 (a).

The most important aspect of the safety inspections referred to in Article 6 is that it should be carried out on a regular basis. It is, however, equally necessary that these inspections be the subject of a written report pointing to safety-related shortcomings.

It is unnecessary to issue new guidelines to support the competent entities, if such guidelines already exist (Article 8, paragraph 1).

In reformulating the criteria in Annexes I, II and III, your rapporteur took into account as far

as possible the Council's proposals.

28.3.2007

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРОМИШЛЕНОСТ, ИЗСЛЕДВАНИЯ И ЕНЕРГЕТИКА

до комисията по транспорт и туризъм

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за управление на безопасността на пътната инфраструктура (COM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD))

Докладчик за становище: Ivo Belet

КРАТКА ОБОСНОВКА

In 2001 the EU set itself the ambitious objective of halving the number of fatalities on European roads by 2010. While progress is being made, EU road accidents still cause at present around 40.000 victims and 1.7 million injuries per year. This is the equivalent of a jumbo jet crashing every day on our roads. Road accidents are the leading cause of death for people under 45 years.

Road safety requires action on the level of the vehicle, the driver and the infrastructure. Significant progress has been made in the past decades in terms of vehicle safety and traffic rules. However, for road safety infrastructure, no such joint effort has yet been carried out at European level. This Directive aims at filling this gap by ensuring that safety is integrated in all phases of planning, design and operation of road infrastructure in the Trans-European Network. All Member States are required to carry out road safety impact assessments, road safety audits, safety inspections and network safety management. The setting and defining of technical standards or requirements is left to the Member States.

Your draftsman welcomes this proposal, which is estimated to reduce the number of fatalities by more than 600 per year, creating an annual welfare benefit of more than € 2.4 billions. Our economy and society depend heavily on a safe and efficient road transport. The unnecessary loss of life and the huge socio-economic cost of road accidents (estimated at € 200 billion a year) are both unacceptable. Safety is and should be one of the major issues for all stakeholders in the area of road transport. Your draftsman sees this Directive, therefore, as part of a new "safety deal", linking in a realistic way all the actors of the safety chain - the drivers, the vehicles, the roads, the policy makers and the citizens - in their common effort to save thousands of needless casualties and billions of euros every year. Attention to safety

during road design, construction and maintenance can make a significant contribution in reducing the frequency and severity of road traffic accidents by influencing driver behaviour and by eliminating defects in road design. The importance and relevance of improved infrastructure (e.g. quality of motorways and road networks, traffic lanes, traffic signs) was also highlighted recently in Parliament's Resolution on the mid-term review of the European Road Safety Action Programme (18th of January 2007).

Your draftsman would like to highlight two points. The first one concerns the scope of the Directive, which is limited to the Trans-European road Network. This network consists of almost 90.000 km of roads, but is almost entirely made up of motorway or similar grade roads. These roads are not where the majority of fatalities occur. Most of the casualties are produced on single carriageway roads outside of urban areas. According to research many of those accidents could be avoided if the existing road infrastructure was managed according to the best available know-how of safety engineering. From a subsidiarity point of view, a limitation of the scope of the Directive to trans-European roads is understandable. However, in order to increase the safety of all other roads in the EU, your draftsman would recommend to improve the use of existing, but fragmented exchanges of best practices. Furthermore, your draftsman would like to introduce a review clause in the proposal, requesting the commission on the basis of the experience gained to, inter alia, reassess the scope of the proposal.

Your draftsman would like to stress the importance of research, especially in the field of Information and Communication Technologies (ICT). Research is a vital instrument in improving safety on European roads. Developing and demonstrating components, measures and methods (including telematics) can increase the safety of the infrastructure elements of road transport. In particular, research and development of communications technology for infrastructure can enable safe and secure transfer of information between vehicle and infrastructure. This is necessary for new vehicle safety technology to become available and used to its full capacity. Intelligent Transport Systems, that for example detect hazards on the road ahead and inform drivers of them even before they are visible, have the potential to save lives and reduce the congestion caused by accidents. In this respect, your draftsman would like to stress the importance of research projects carried out under the Research Framework Programme and the dissemination of their results. Furthermore, the interesting and important work done by research networks, such as the European Road Assessment Programme (EURORAP), and Technology Platforms, such as the European Road Transport Research Advisory Council (ERTRAC), should be mentioned.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по промишленост, изследвания и енергетика приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в доклада си следните изменения:

Текст, предложен от Комисията¹

Изменения, внесени от Парламента

¹ Все още непубликуван в ОВ.

Изменение 1
Съображение 4 а (ново)

(4a) Научните изследвания са жизнено важен инструмент за подобряване на безопасността на пътищата в Европа. 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 пътна инфраструктура.

Обосновка

In the 7th Framework Programme for Research and Development, a substantial budget had been agreed upon in order to boost European research, also in the field of road infrastructure safety (e.g. developing advanced engineering systems and risk analysis methodologies for the design of infrastructure). Improving the dissemination of the results of Community research is however vital to achieve those goals. In its Resolution on the Road Safety Action Programme Mid-term Review of 18 January 2007, the European Parliament called for intensive research and cooperation between all stakeholders

Изменение 2
Съображение 5 а (ново)

(5a) С цел по-нататъшно повишаване на безопасността на съществуващите пътища следва да се отчетат негативните въздействия, особено на тежкотоварни превозни средства с общо тегло до 60 тона и дължина максимум 25,25 метра, които водят до многобройни рискове, свързани с безопасността.

Обосновка

At the moment, more than 15 different road infrastructure safety projects are financed by the Commission. These projects generate very useful knowledge and exchange of best practices. However, because of the fragmentation of the different projects, that knowledge and best practices are not being used sufficiently. Road safety could be enhanced by better integrating these projects and disseminating their results.

Изменение 3
Съображение 8 а (ново)

(8а) С цел увеличаване на безопасността на европейските пътища, които не са част от Трансевропейската пътна мрежа, следва да се установи по-съгласуван обмен между държавите-членки на най-добрите практики, включващ съществуващи проекти за безопасност на пътната инфраструктура и доказани технологии на пътната безопасност, като монтирани светлоотразители като част от пътната маркировка. Освен това, Комисията следва своевременно да направи оценка на настоящата директива и съответно да предложи разширяване на приложното ѝ поле с цел да бъдат обхванати всички други пътища в държавите-членки, за които такива изисквания се считат за необходими.

Изменение 4
Съображение 8 б (ново)

(8б) Преходът от пътен към железопътен транспорт от своя страна също може да бъде важно средство за насърчаване на пътната безопасност.

Изменение 5
Член 10, параграф 1

1. Държавите-членки докладват на Комисията относно прилагането на настоящата директива **пет** години след нейното влизане в сила и на всеки четири години след това.

1. Държавите-членки докладват на Комисията относно прилагането на настоящата директива **четири** години след нейното влизане в сила и на всеки четири години след това.

Обосновка

It is important to review this proposal. In order for the review to be in time, the Commission should earlier be aware of the state of implementation.

Изменение 6
Член 10, параграф 4

4. Комисията анализира докладите и получената информация и **представя** съответен доклад **относно прилагането на настоящата директива** на Европейския парламент и на Съвета.

4. Комисията анализира докладите и получената информация и **преразглежда настоящата директива с цел определяне дали нейното приложно поле трябва да се разшири, за да обхване основните пътища в държавите-членки, като вземе по-специално предвид уязвимите ползватели на пътищата. Тя трябва да предаде** съответен доклад **и резултатите от своя преглед** на Европейския парламент и на Съвета.

Изменение 7
Член 11 а (нов)

Член 11 а

Задължения на държавите-членки

С оглед подобряване на безопасността на пътищата в рамките на Европейския съюз, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, държавите-членки следва да създадат съгласувана система за обмен на най-добри практики, която обхваща, наред с другото, съществуващите проекти за безопасност на пътната инфраструктура и утвърдени технологии за пътна безопасност.

Обосновка

It is important to timely review this proposal in order to assess the costs and benefits and, if necessary, amend the Directive in order to make it more effective. In this review, at least two

options should be considered, namely to establish a coherent exchange of best practices between Member States or to broaden the scope of this Directive so that all major roads in Europe would be covered.

Изменение 8
Приложение I, параграф 1, буква г)

г) анализ на въздействието на предложените алтернативи;

г) анализ на въздействието на предложените алтернативи, **като се взема предвид съществуващото най-добро ноу-хау в областта на техниката на пътна безопасност и телематиката;**

Обосновка

Safety engineering and telematics can increase the safety of the infrastructure elements of road transport. The use of ICT (for example Intelligent Transport Systems) has a huge potential to save lives. Best available know-how should therefore be taken into account when analysing alternatives

Изменение 9
Приложение I, параграф 1, буква га)

г а) необходимост от подобряване или изграждане на пешеходни пътеки и алеи за велосипедисти;

Изменение 10
Приложение III, параграф 3, буква е), тире 10 а (ново)

- използване и проверка на интелигентни пътни знаци и приемни системи за интегрирано предаване на ограничения за скоростта на превозните средства.

Обосновка

Telematics and the use of Intelligent Transport Systems can play an important role in making

road infrastructures safer and should therefore be considered as potential remedial measures.

Изменение 11

Приложение III, параграф 3, буква е), тире 10 б (ново)

- въвеждането на хармонизирани по отношение на функционирането и сигнализацията телематични услуги за трансевропейската транспортна мрежа, както и въвеждане на системи за интелигентен транспорт.

Обосновка

Telematics and the adoption of intelligent transport systems may play a key part in improving the safety of road infrastructure and should therefore be considered as potential corrective measures.

ПРОЦЕДУРА

Позовавания	COM(2006)0569 - C6-0331/2006 - 2006/0182(COD)
Водеща комисия	TRAN
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	ITRE 23.10.2006
Докладчик по становище Дата на назначаване	Ivo Belet 28.11.2006
Разглеждане в комисия	26.2.2007 27.3.2007
Дата на приемане	27.3.2007
Резултат от окончателното гласуване	+: 40 -: 0 0: 0
Депутати, присъстващи на окончателното гласуване	Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, András Gyürk, Fiona Hall, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Anne Laperrouze, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Paparizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras
Заместник(ци), присъстващ(и) на окончателното гласуване	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Philip Dimitrov Dimitrov, Matthias Groote, Satu Hassi, Esko Seppänen

ПРОЦЕДУРА

Позовавания	COM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD)
Дата на представяне на ЕП	5.10.2006
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN
Подпомагаща(и) комисия(и) Дата на обявяване в заседание	ITRE
Неизказано становище Дата на решението	ITRE 9.10.2007
Докладчик(ци) Дата на назначаване	Helmuth Markov 27.8.2007
Разглеждане в комисия	22.11.2007 25.2.2008
Дата на приемане	26.2.2008
Резултат от окончателното гласуване	+: 23 -: 5 0: 13
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zīle
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Zsolt László Becsey, Philip Bradbourn, Armando França, Anne E. Jensen, Helmuth Markov, Vladimír Remek, Leopold Józef Rutowicz, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Pierre Pribetich
Дата на внасяне	29.2.2008