# **Анализ**

# **на ефективността на промените в ЗДвП (2013-2024) и въздействието им върху сигурността по пътищата**

**Анализът изследва състоянието на пътната безопасност в България в периода 2013–2023 г.**

За да се оцени напредъкът за изминалото десетилетие, е ключово да се установи **надеждна базова линия**.(през 2024 година МВР изваждат от статистиката 48 ПТП със загинали което изкривява реалността и не могат да се направят обективни оценки)

 **Оценка на напредъка за последното десетилетие**

През **2013 г.** в България са загинали **601 души при ПТП**, при население от приблизително **7.3 милиона души** по това време. Изчисленият показател е **82.3 жертви на милион жители колкото и през 2023 г**.

През **2023 г.** в България са загинали **478 души при ПТП**, при население от приблизително **6.4 милиона души**. Изчисленият показател е **82 жертви на милион жители колкото и през 2013 г**.

Този показател е не само **най-високият в целия ЕС**, но и се отличава **драстично от средната стойност за съюза**, която за същата година е **46 жертви на милион жители**. Разликата от **близо 80%** илюстрира мащаба на проблема и откроява България като **най-опасната страна за придвижване по пътищата в рамките на Общността**.

Простото сравнение на двете крайни точки – 2013 г. и 2023 г. – макар и фактологически вярно, създава **подвеждащо впечатление за статично плато** (виж табл. 1).

**Анализът на данните за целия период показва не просто липса на напредък, а периоди на регрес и силна волатилност.** Смъртността **нараства между 2013 г. и 2016 г.**. Това означава, че **системата за пътна безопасност не само не е успяла да постигне устойчиво подобрение, но е била неспособна дори да задържи постигнатите (макар и лоши) резултати.**

Тази нестабилност е белег за **липсата на системни, дългосрочни политики** и за преобладаването на **реактивни, кампанийни мерки**, чийто ефект бързо се изчерпва.

**Два допълнителни фактора, които често се пропускат, правят картината още по-мрачна:**

**Първо: "демографският капан"**

Европейската комисия изрично обръща внимание на този парадокс в своите анализи за България. В един от докладите се посочва, че **макар абсолютният брой на загиналите между 2013 г. и 2023 г. да е намалял, населението на страната е намаляло с по-бърз темп**, което е довело до **увеличение на показателя "жертви на милион жители"**.

Това е **фундаментално важно** за разбирането на проблема. То означава, че **дори когато институциите отчитат по-малко загинали в абсолютни стойности, индивидуалният риск за всеки гражданин на пътя не намалява**, а в някои случаи дори се увеличава.

Този ефект **маскира липсата на реален напредък** в безопасността на пътната система и прави постигането на целите още по-трудно.

**Второ: Провалът на конвергенцията с ЕС**

Основният проблем на България не е просто вътрешната стагнация, а **разширяващата се пропаст спрямо останалите европейски държави**.

Докато средният показател за ЕС бележи значителен спад – от **55 жертви на милион през 2013 г.** до **46 на милион през 2023 г.**, което представлява **намаление от над 23%**, България **не постига никакъв нетен напредък**.

**Това не е просто стагнация, а провал на политиката за достигане на европейските стандарти.**

**Таблица 1: Сравнителна динамика на смъртността при ПТП (жертви на 1 млн. жители), 2013–2023 г.**

| **Година** | **Жертви/млн. в България (приблизително)** | **Жертви/млн. средно за ЕС** | **Разлика (България спрямо ЕС)** |
| --- | --- | --- | --- |
| 2013 |  82 | 55 | +51% |
| 2014 |  89 | 52 | +71% |
| 2015 |  98 | 52 | +88% |
| 2016 |  100 | 51 | +96% |
| 2017 |  96 | 50 | +92% |
| 2018 |  88 | 49 | +80% |
| 2019 |  90 | 51 | +76% |
| 2020 |  67 | 42 | +60% |
| 2021 |  81 | 45 | +80% |
| 2022 |  78 | 46 | +70% |
| 2023 |  82 | 46 | +78% |

**Забележка:** Данните за България са компилация от различни доклади на ЕК и ERSO и може да варират леко в зависимост от източника и датата на публикуване. Данните за ЕС са от официални доклади на ЕК и Евростат.

**Дълбочинен анализ на системните причини за липсата на устойчив напредък**

**Законодателството срещу реалността**

Проблемът с пътната безопасност в България не се корени толкова в **липсата на законови норми**, колкото в **системното им неспазване** и в **липсата на ефективни механизми за контрол и въздействие върху поведението на водачите**.

Докладите на ERSO предоставят конкретни доказателства за това разминаване между правила и реалност.

Например, **нивата на използване на предпазни колани (особено на задните седалки) и на детски обезопасителни системи в България** са значително по-ниски от средните за ЕС. Това е **пряко доказателство за провал в прилагането и налагането** на фундаментални, отдавна съществуващи законови изисквания, а не за нуждата от нови такива.

Същевременно, самата нормативна уредба съдържа **рискови фактори** – **максималната разрешена скорост от 140 км/ч** на автомагистралите в България е **сред най-високите в ЕС**, което само по себе си допринася за **по-тежки инциденти**.

През целия период фокусът на законодателните усилия е бил насочен основно към **наказателни мерки** – безкрайни поправки в ЗДвП, увеличаване на глоби и санкции, които **очевидно не дават желания резултат**.

Това показва **фундаментален проблем в подхода**: вместо да се изграждат **цялостни системи за управление на риска и превенция**, се разчита на **спорадични наказателни кампании**.

**Проблемът не е само в прилагането на законите, а и в типа политики, които се приоритизират – липсва системен подход, който да реформира системите за управление на риска от ПТП.**

***Правоприлагащият апарат: Система за масово санкциониране, а не за безопасност***

### Мащабът на санкционния режим – близо **3 милиона санкции на стойност над 237 милиона лева за една година – не говори за прецизен контрол, а за масов, почти индустриализиран процес на налагане на наказания.**

Данните за 2024 г. разкриват индустриален мащаб на санкциониране.

**Таблица 2: Правоприлагателна дейност и държавни разходи (2024 г.)**

Източник: Министерство на вътрешните работи, отговор по ЗДОИ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показател | Брой | Стойност (лв.) |
| **Издадени санкции** |  |  |
| Наказателни постановления | 241,815 | 30,911,035 |
| Глоби с фиш | 1,253,051 | 33,470,846 |
| Електронни фишове | 1,423,127 | 172,675,300 |
| **Общо издадени санкции** | **2,917,993** | **237,057,181** |
| **Приложени ПАМ** |  |  |
| Отнети СУМПС | 26,728 | - |
| Прекратена регистрация на МПС | 15,693 | - |
| Задържани МПС (08.2023-01.2025) | 5,599 | - |
| **Държавни разходи за контрол** |  |  |
| Инвестиции в камери за скорост | - | 1,994,952 |
| Инвестиции в тестове за алкохол/наркотици | - | 3,201,000 |

###  Пропастта между правоприлагане и ефективност

Централният парадокс е очевиден(виж таб.3): въпреки издаването на милиони глоби и инвестирането на милиони левове в технологии за контрол , броят на тежките ПТП (7,173) и ранените (9,054) през 2024 г. остава по-висок от 2013 година когато броят на тежките ПТП (7,016) и ранените (8,774) .Това демонстрира, че настоящата стратегия на правоприлагане не е рентабилна от гледна точка на обществената безопасност. ***Държавата е достигнала точка на „наказателно насищане“.*** Теорията на възпирането предполага, че повече контрол и по-високи санкции водят до по-добро спазване на правилата. Данните обаче показват, че възпиращият ефект е достигнал своя лимит. Водачите, които се влияят от този тип възпиране, вероятно вече са променили поведението си. Останалите високорискови водачи очевидно не се възпират от заплахата от глоби, независимо колко са многобройни те. Следователно, продължаващото инвестиране в същата наказателна стратегия е ирационално – ресурсите генерират приходи, но не успяват да „закупят“ повече безопасност.

**Инфраструктурата като основен рисков фактор: Войната по второкласните пътища**

Данните категорично подкрепят тезата, че **състоянието на пътната инфраструктура**, особено **извън магистралната мрежа**, е **един от основните фактори за високата смъртност в България**.

Анализът на статистиката показва, че **70% от тежките инциденти в България се случват на първокласни и второкласни пътища**, а не на магистрали или малки пътища.

**Ролята на контрола, институционалния капацитет и корупционния натиск**

Третата група системни проблеми са свързани със **слабия и неефективен контрол**, **недостатъчния институционален капацитет** и произтичащото от тях **усещане за безнаказаност**, често подхранвано от **корупционни практики**.

Аналитични доклади директно описват фактори като **"безразсъдно и агресивно поведение на българския шофьор"** и **"общо усещане за безнаказаност"**, което исторически е било подхранвано от **"полицейска корупция"**.

Макар и трудно измерими с директна статистика, тези фактори са **ключови за разбирането на културата на шофиране в страната**.

Тези качествени оценки се подкрепят и от данни на ERSO. В един от докладите се отбелязва, че в България се наблюдава **интересен "парадокс на контрола"**. Посочва се, че **докато възприятието за ефективността на контрола е ниско, отчетените от водачите проверки за алкохол и наркотици са "много по-високи, отколкото в повечето страни".**

**Това на пръв поглед противоречие може да има няколко обяснения:**

1. **Формален, а не ефективен контрол:**

Възможно е проверките да са чести, но да **не водят до реални последствия**. Те може да са **формални, кампанийни** и да **не успяват да обхванат реалните нарушители**, или да бъдат **заобиколени чрез корупция**.

1. **Грешен фокус на контрола:**

Усилията на контролните органи може да са насочени към **лесно доказуеми нарушения** (като алкохол), докато **по-сложни за доказване, но по-масови и опасни нарушения** като **агресивно шофиране, неспазване на дистанция и превишена скорост** остават без ефективен отговор.

Проблемът **не е в количеството на контролните дейности**, а в тяхното **качество, фокус, ефективност** и най-вече – **в осигуряването на неподкупност и неотменимост на наказанието**. Липсата на тези елементи създава **среда, в която законите съществуват на хартия, но не се прилагат на пътя**.

**Извод:**

**Не става въпрос просто за липса на подобрение, а за системна неспособност на държавата да гарантира основно право на своите граждани – правото на живот и безопасност. Без структурни и кадрови промени е невъзможно да се намали риска от ПТП. Наказателната репресия е изчерпана и няма да повлияе на травматизма. Отговорността за провалените политики е на министър-председателя който ръководи отговорните институции.**

Таблица 3: Ключови показатели за пътна безопасност в България (2013-2024)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Година | Брой тежки ПТП | Загинали | Ранени |
| 2013 | 7,016 | 601 | 8,774 |
| 2014 | 7,012 | 660 | 8,640 |
| 2015 | 7,225 | 708 | 8,971 |
| 2016 | 7,404 | 708 | 9,374 |
| 2017 | 6,888 | 682 | 8,680 |
| 2018 | 6,684 | 611 | 8,466 |
| 2019 | 6,730 | 628 | 8,499 |
| 2020 | 5,710 | 463 | 7,121 |
| 2021 | 6,080 | 561 | 7,609 |
| 2022 | 6,609 | 531 | 8,422 |
| 2023 | 6,993 | 525 | 9,101 |
| 2024 | 7,173 | 478 | 9,054 |

Източник: Главна дирекция „Национална полиция“

**ЕКИП НА ИПБ**