

До

Асен Лазаров
Главна Дирекция "Автомобилна инспекция"
Изпълнителна агенция "Автомобилна
администрация"

Цветелина Илиева-Йорданова
Директор на дирекция "Автомобилни превози"
Изпълнителна агенция "Автомобилна
администрация"

Мартин Хубчев
Дирекция "Правно-техническа методология и
контрол"
Държавна агенция "Безопасност на движението
по пътищата"

СТАНОВИЩЕ

Относно: проект за изменение на ЗАП, чрез който в ПДР се изменя ЗДвП

От: Сдружение "Велоеволюция"

За контакт: info@velobg.org, тел.: 0888 600 823

Уважаеми дами и господа,

На 11.11.2019 г. е [публикуван Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози](#), където чрез Преходни и заключителни разпоредби се изменя ЗДвП. Срокът за становища е 25.11.2019 г.

В настоящото становище в срок отразяваме позицията на сдружение "Велоеволюция" относно параграф 53, т.3 предложено изменение на чл.80 в Закона за движение по пътищата с текст на предложението: " В чл. 80 се създава т. 3: „3. да ползва каска".

В нито един етап от обсъждането на измененията на ЗДвП, до среща на 13.09.2019 г. на ДАБДП, касаеща водачите на ИЕПС, не беше сформирана работна група с участие на граждански организации, въпреки настояването ни! Не е имало и последваща среща за обсъждане на каските за велосипедисти.

Предложението за каски за велосипедисти идва от Изпълнителна агенция за автомобилна администрация (при това чрез изменения на друг закон!), чийто единствен мотив е “16. *Действащото законодателство в областта на движението по пътищата не съдържа уредба, която да предвижда задължение за велосипедистите да ползват каски, с цел те да бъдат предпазени от евентуални наранявания. Използването на каски намалява риска от сериозни черепно-мозъчни травми както при самостоятелно падане, така и при възникване на пътнотранспортни произшествия.*”, описан в документа “Оценка на въздействието на Закона за автомобилните превози”. Не ни е известно ИААА да са представили проучвания и анализи, доказваща твърдението, че задължителното носене на каски “*намалява риска от сериозни черепно-мозъчни травми както при самостоятелно падане, така и при възникване на пътнотранспортни произшествия*”. Изследвания, доказващи, че задължителността на носенето на каски и светоотразителни жилетки НЕ подобрява нивото на пътната безопасност на велосипедистите и по-скоро носи негативи поради намаляване броят на велосипедистите, са подробно цитирани в становище на ECF - Европейската федерация на велосипедистите до МВР по повод вариант на нов Закон за движение по пътищата. (Приложение 1)

Настояваме:

1. **Да отпадне изискването за задължително използване на каски от велосипедисти (и водачи на ИЕПС)**

Мотиви:

1.1. Европейската федерация на велосипедистите (European Cyclists Federation) има категорично становище против задължително носене на каски за велосипедисти. Позицията е основана на обобщени международни изследвания, в които задължението за носене на каски доказано не се отразява достатъчно върху намаляване на броя тежки ПТП с велосипедисти.

Приложено представяме и писмо от 03.05.2018 г. на Европейската федерация на велосипедистите (European cyclist's federation, ECF) до Министъра на вътрешните работи на РБългария с аргументираната им позиция относно включването в законодателството на изискване за каски и светоотразителни жилетки за велосипедистите. Ето някои основни позиции в писмото:

- Задължителните каски популяризират карането на велосипед като необичайно опасно, въпреки че вероятността за причиняване на смърт на измината миля е по-голяма при пешеходците, отколкото при велосипедистите;
- Ранените велосипедисти получават по-малко травми на главата в сравнение с ранени пешеходци и пътници в автомобил;
- Велосипедните каски са проектирани да издържат неголеми удари при самостоятелни падания, но не и от удар от МПС;
- Дори намаляване само с 1-2 % на карашите велосипед има по-големи негативи за здравето на хората. В страните, в които има въведени задължителни каски, се наблюдава намаляване на карашите велосипед с 20-60%.
- Повечето велосипедисти означава по-голяма индивидуална безопасност. Намаляването на велосипедистите в следствие на задължителните каски увеличава риска за останалите велосипедисти.
- Велосипедните каски не подобряват забележимо пътната безопасност. Най-добрият начин за подобряването на безопасността на велосипедистите е да се популяризира карането на велосипед.

В същия смисъл е и [скорошно становище на NACTO](#) (организация обединяваща транспортни специалисти на големи градове в САЩ) по повод препоръки от властите за въвеждане на задължителни каски за велосипедисти в САЩ.

1.2. Обезсмислят се системите за велосипеди под наем, каквито вече са въведени или се въвеждат в България. Задължаването на операторите на такива системи да предоставят каски, би довело до хигиенни проблеми, кражби и др. прояви, и съответно до отлив на клиенти за тази форма на обществен транспорт.

1.3. Неизпълнението на изискването за носене на каска би довело до прехвърляне на отговорността върху уязвимия участник в движението при евентуално ПТП. Такава отговорност ще се породи, дори когато обективните обстоятелства не сочат, че използването на каска би довело до друг резултат при съответен инцидент.

1.4. Експериментално е доказано, че въпреки използването на каски (и др. предпазни средства), шофьори продължават да изпреварват велосипедисти на твърде близко разстояние, погрешно смятайки че каската ги защитава достатъчно. (Walker, 2007) Това е и личният опит на членовете на Велоеволюция в България.

1.5. Контролът върху задължително носене на каска за велосипедисти би бил силно занижен в по-малки населени места в страната, където интензивността и скоростта на движението не предполага големи опасности за велосипедистите. Дали Пътна полиция би имала обективна възможност да контролира носенето на каски в българските села? Подобна законово създадена ситуация би довела до трудно приложимо навсякъде правило с неефективен контрол, съответно и с незначителен и трудно измерим ефект на очакваните ползи.

1.6. В Европа няма страни с изисквания за задължителни каски и др. предпазни средства! Само в няколко страни каските са задължителни само за деца до определена възраст или и за възрастни, но само при движение извън града или и други ограничени условия. Не намираме изследвания доказващи ползи за безопасност на движението на деца при задължително ползване на каски от тях.

1.7. В Австралия и Нова Зеландия, единствени сред развитите страни задължават велосипедистите да носят каски навсякъде, в момента тече обществена дискусия за премахване на задължението, също поради липса на ползи. Там броят инциденти с травми на главата при велосипедисти намалява незначително, но се увеличават фаталните инциденти с други телесни травми.

2. Ако законодателят желае да гарантира безопасността на велосипедистите, то нека да изработи законодателство и механизми, гарантиращи изпълнение на доказани по света практики за пътна безопасност за велосипедистите:

2.1. Ограничаване и ефективен контрол върху скоростта на МПС в населените места до законовите 50 км/ч по основни улици и булеварди, и създаване на успокоени зони до 30 км/ч в градските центрове и в жилищните зони.

2.2. Отделяне на велосипедното движение чрез специална инфраструктура за транспорт, спорт и туризъм - велосипедни алеи, велосипедни ленти и др.

2.3. Събиране на данни и анализ на механизма на възникване на пътни инциденти с велосипедисти, включително на база изминати км с велосипед.

Настояваме отправените коментари и предложения да бъдат взети предвид и обсъдени с представители на велосипедни организации преди внасяне на проектозаконите за разглеждане в Министерски Съвет и Народното събрание на Република България.

25.11.2019 г.

С уважение:

гр. София

Вносител/лице за контакт:

Радостина Маринова Петрова

адрес: гр.София, жк.Люлин, бл.121, вх.Д, ап.116

тел.: 0888 600 823, info@velobg.org

Иво Делин

Председател на УС

Сдружение „Велоеволюция”

Становището се подкрепя и от:

СНЦ "Велоклуб Устрем" – Варна

Здравко Василев – председател на УС

Сдружение с нестопанска цел Вело Царево

Георги Петров Стоянов – представляващ

Фондация “Безопасни улици от Валя”

Михаил Попов - председател

Критична Маса България

Ивайло Александров

Сдружение Вело-Русе

Кольо Пазарджиев – председател на УС

Сдружение “СК Драг”

Иво Делийски

Българска велосипедна асоциация

Евгений Апостолов - председател

ВелоТуринг БГ

Огнян Стоянов (писмо - Приложение 2)

Колоездачен Клуб Одесос

Петър Михайлов

Колоездачен клуб Велосити

Цветан Близнаков

Фондация “Фактор”

Стефан Касев - представляващ

До

Бойко Рановски
Изпълнителна агенция “Автомобилна
администрация”

Асен Лазаров
Главна Дирекция "Автомобилна инспекция"
Изпълнителна агенция “Автомобилна
администрация”

Цветелина Илиева-Йорданова
Директор на дирекция “Автомобилни превози”
Изпълнителна агенция “Автомобилна
администрация”

Мартин Хубчев
Дирекция “Правно-техническа методология и
контрол”
Държавна агенция “Безопасност на движението
по пътищата”

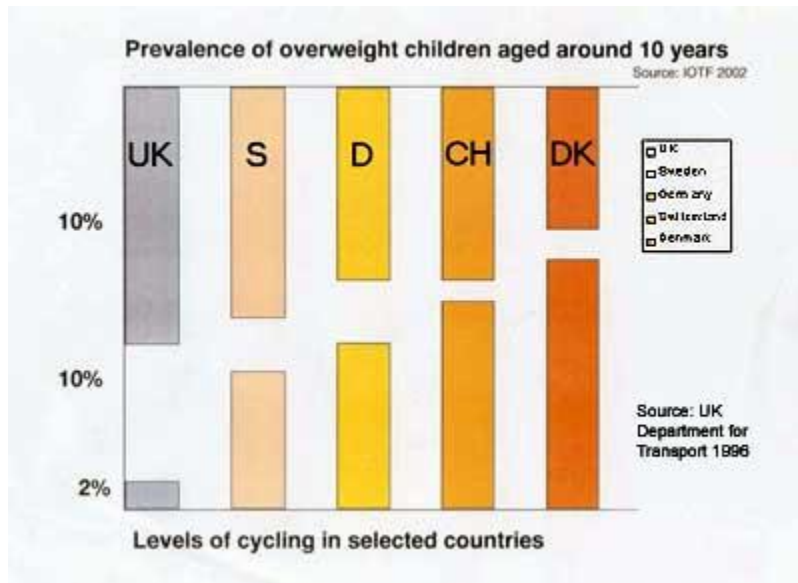
СТАНОВИЩЕ – ДОПЪЛНЕНИЕ

В допълнение на изпратеното в срока за обществена консултация на ПИД на ЗАП становище с вх. № 26-00-00-93/25.11.2019 г. изпращаме списък с изследвания относно рисковете от законово въвеждане на задължителни каски за велосипедисти.

Въвеждането на задължителни каски за велосипедисти навсякъде, по всяко време и за всички възрасти, както е предложено чрез промяна на чл.80 в ЗДвП носи здравни, икономически и екологични рискове, които не са изследвани, нито са посочени в Оценката на въздействие към предложението за изменение и допълнение на ЗАП. Не е посочен кумулативния ефект на предложената промяна, която касае не само намаляване на травматизма от ПТП, а и влиянието върху:

- намаляването на броя хора ползващи велосипед като средство за транспорт и вследствие на това:
- повишаване на вредните емисии, поради увеличено използване на лични автомобили
- последващото увеличаване на случаите на респираторни, сърдечно съдови и др. заболявания, по които България вече има високи нива на заболяемост.

- увеличаване на броя възрастни и деца с наднормено тегло и свръхтегло вследствие на застоял начин на живот. По данни от 2018 г. 30% от българските деца в училищна възраст са със наднормено тегло, а 13% от тях са със затлъстяване според Българското сдружение за проучване на затлъстяването и съпътстващите го заболявания. Има пряка връзка между процента затлъстели деца и делът на децата достигащи училище пеша или с велосипед.



- Обобщение на изследвания върху здравния ефект от задължителни каски, показва че такова правило се отразява отрицателно върху нивата на ползване на велосипеди за транспорт, включително при схеми за споделени услуги (за точните изследвания вижте списъка на използваната литература): <https://www.cyclehelmets.org/1249.html>
- Ефектът от въвеждане на законово задължаване на велосипедисти да ползват каска е намаляване на броя активни велосипедисти, докато броят инциденти с тях остава константа. Wardlaw 2002 : <https://www.cmaj.ca/content/167/4/337.3.full>
- По-нови изследвания обобщени по модел на анализ на случаен ефект, показват че няма нетен ефект на защита за велосипедисти при законово задължително ползване на каски: [Elvik 2011](#)
- Нискобюджетна каска, каска поставена неправилно или лошо прилягаща към главата повишава риска от нараняване – експериментално изследване на V J M St Clair, B P Chinn, 2007: <https://trl.co.uk/sites/default/files/PPR213.pdf>
- Ефектът от законово задължителни каски за деца в щата Алберта, Канада е че броят деца каращи велосипед намалява, а броят на инциденти с наранявания при тях нараства: <https://www.cyclehelmets.org/1250.html>
- Изследване на ефект върху нивата на затлъстяване на населението в различни държави – със и без задължителни каски, е в полза на незадължителните каски: <http://www.cyclehelmets.com/helmet->

health.html?fbclid=IwAR2IzldXJ1HwNYD48H_JOPZQt_DCPnLaVgxxv5dLJJUV7ul6NOXji53Thm0

Наличните изследвания по света върху въвеждането на задължителни каски не отчитат общия ефект от всички мерки предприети от държавите за подобряване на пътната безопасност – инвестиции във велосипедна инфраструктура, кампании, обучения и др.

В заключение след днешната среща, заявяваме че сдружение Велоеволюция е против въвеждането на задължителни каски за велосипедисти в България при каквито и да е условия, включително за деца, независимо от възрастта. Смятаме, че българските институции и власти не са изчерпали възможностите на съществуващото законодателство, за да постигнат безопасни условия за велосипеден транспорт, спорт и отдых. Препоръчваме усилията да бъдат насочени към пакет от мерки за проектиране и инвестиции в безопасна велосипедна инфраструктура, отговорно поведение на пътя промотирано чрез образователни и информационни кампании, повишаване на ефективността на обучението по БДП за ученици от ранна възраст и др. Заявяваме готовност да участваме в работни групи по подготовка на такива мерки, както и в работни групи за законодателни промени отнасящи се към велосипедното движение.

Ще се радваме да получим окончателните текстове на предвижданите промени в ПИД на ЗАП при внасянето им към междуведомствена работна група и/или Министерски съвет.

25.11.2019

За контакт:
Радостина Петрова
член на УС
сдружение “Велоеволюция”
info@velobg.org