



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 18 iunie 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	10842/24
Subiect:	Concluziile Consiliului privind Raportul special 04/2024 al Curții de Conturi Europene referitor la eforturile UE în direcția îndeplinirii obiectivelor sale de siguranță rutieră – Rezultatul lucrărilor

Cu ocazia reuniunii sale din 18 iunie 2024, Consiliul a aprobat concluzii privind Raportul special al CCE privind siguranța rutieră, astfel cum figurează în anexă.

**Concluziile Consiliului privind Raportul special 04/2024 al Curții de Conturi Europene
intitulat**

„Obiectivele de siguranță rutieră ale UE – Este timpul să se accelereze îndeplinirea lor”

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE:

1. SALUTĂ Raportul special 04/2024 al Curții de Conturi Europene publicat la 14 martie 2024, intitulat „Obiectivele de siguranță rutieră ale UE – Este timpul să se accelereze îndeplinirea lor”, care oferă o analiză aprofundată a situației actuale și a tendințelor în materie de siguranță rutieră în UE, în special având în vedere că ne aflăm acum la jumătatea perioadei de politică 2021-2030.
2. ESTE DE ACORD cu Curtea de Conturi că a venit momentul să se realizeze o evaluare în vederea îmbunătățirii continue a siguranței rutiere, ceea ce necesită acțiuni pe mai multe fronturi, urmând o abordare bazată pe riscuri sau integrată (precum abordarea „sistemului sigur”) și implicând autoritățile publice de la toate nivelurile, toți participanții la trafic, industria și actorii societății civile; scopul fiind îndeplinirea obiectivelor ambițioase de a reduce la jumătate numărul de decese și vătămări grave cauzate de accidente rutiere până în 2030 (comparativ cu 2019) și de a ajunge la un nivel cât mai apropiat de zero victime ale accidentelor rutiere până în 2050, prin intermediul proiectului „Viziunea zero” sau al unor strategii eficiente similare.
3. SALUTĂ progresele înregistrate în unele state membre în direcția îndeplinirii obiectivelor lor de a reduce la jumătate decese și vătămări grave cauzate de accidente rutiere până în 2030, însă RECUNOAȘTE că progresele generale actuale sunt insuficiente pentru a atinge acest obiectiv.
4. REAMINTEȘTE analiza și angajamentele din Concluziile Consiliului din 8 iunie 2017 privind siguranța rutieră – de adoptare a Declarației de la Valletta¹, care a subliniat impactul inacceptabil al deceselor și accidentelor grave survenite în trafic asupra oamenilor și a societății.

¹ A se vedea doc. 9994/17.

5. ȚINÂND SEAMA în același timp de punctele de plecare diferite ale statelor membre, SUBLINIAZĂ faptul că, în domeniul de politică al siguranței rutiere care ține de sfera competențelor partajate, diferențele în ceea ce privește metodele, practicile și caracteristicile naționale între statele membre reprezintă o sursă valoroasă de învățare reciprocă și de schimb de bune practici la care participă statele membre.
6. ÎȘI EXPRIMĂ PROFUNDA ÎNGRIJORARE cu privire la faptul că printre decesele survenite în urma unor accidente rutiere în UE, atât în zone urbane, cât și în zone rurale, figurează un număr mare de participanți la trafic activi și vulnerabili (pietoni, bicicliști, utilizatori de vehicule motorizate cu două roți, trotinete electrice), aceștia fiind confrunțați, de asemenea, tot mai mult cu vehicule mai mari și mai grele, precum și cu privire la riscul ridicat ca participanții la trafic tineri și vârstnici să fie uciși sau vătămați grav în trafic, solicitând o mai bună înțelegere a datelor privind riscurile de a fi implicat într-un accident rutier și îndemnând să se ia măsuri adecvate.
7. REAMINTEȘTE angajamentele de a asigura coexistența în condiții de siguranță a diferitelor mijloace de transport, astfel cum au fost exprimate în Declarația europeană interinstituțională privind deplasarea cu bicicleta², recent semnată, și FACE REFERIRE la revizuirea în curs a Directivei privind permisele de conducere³, în cadrul căreia se discută sisteme de reglementare la nivelul UE pentru conducătorii auto începători și pentru conducerea însoțită, precum și aspecte legate de capacitatea de a conduce.
8. IA ACT DE acordul la care s-a ajuns la nivel politic cu privire la revizuirea cadrului european de reglementare care facilitează executarea transfrontalieră a sancțiunilor pentru încălcările normelor de circulație⁴ și de faptul că majoritatea deceselor cauzate de accidente rutiere în UE sunt consecința directă a încălcării normelor de circulație.
9. ÎȘI EXPRIMĂ ÎNGRIJORAREA cu privire la faptul că comportamentul cu risc ridicat pe șosea continuă să reprezinte o cauză majoră a accidentelor rutiere, în special excesul de viteză, conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor, distragerea atenției sau oboseala la volan și conducerea fără centură de siguranță, neutilizarea sau utilizarea incorectă a sistemelor de reținere pentru copii și a echipamentelor de protecție.

² 4 aprilie 2024, doc. 6215/24.

³ A se vedea abordarea generală a Consiliului cu privire la o propunere referitoare la o nouă directivă privind permisele de conducere, adoptată la 4 decembrie 2023, doc. 16345/23.

⁴ La 12 martie 2024, s-a ajuns la un acord politic provizoriu cu privire la propunerea de modificare a Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

10. RECUNOAȘTE importanța tot mai mare a modurilor active de transport pentru mobilitatea de mâine, ținând seama, printre altele, de economia de energie, de necesitatea de a combate schimbările climatice, precum și de faptul că politicile publice trebuie să încurajeze această tranziție în beneficiul tuturor, în special în ceea ce privește îmbunătățirea siguranței rutiere și a accesibilității.
11. FACE REFERIRE la Declarația de la Stockholm din 19-20 februarie 2020⁵, în special la rezoluția nr. 11 care încurajează autoritățile publice să impună o viteză maximă de deplasare rutieră de 30 km/h în zonele în care există, în mod frecvent și planificat, atât participanți la trafic activi și vulnerabili, cât și trafic de autovehicule, cu excepția cazurilor în care există dovezi solide că viteze mai mari sunt sigure. INDICĂ faptul că spațiul public este, prin definiție, limitat și că, în consecință, vitezele trebuie ajustate, după caz, astfel încât să se garanteze utilizarea în condiții de siguranță a spațiului comun. SALUTĂ acțiunile întreprinse în acest sens în întreaga UE.
12. MULȚUMEȘTE Comisiei pentru sprijinul acordat proiectelor *Baseline* și *Trendline*, care contribuie la urmărirea evoluției către zero decese și vătămări grave în întreaga Europă și la măsurarea eficacității investițiilor în siguranța rutieră. IA ACT CU SATISFACȚIE de faptul că toate statele membre participă la proiectul de urmărire *Trendline*.
13. RECUNOAȘTE beneficiile oferite de comparabilitatea datelor privind siguranța rutieră în toate statele membre, inclusiv a datelor privind accidentele rutiere. CONSIDERĂ că este posibil să se desfășoare acțiuni bine direcționate la nivelul UE, chiar dacă metodologiile statelor membre nu sunt pe deplin armonizate, având în vedere că solicitarea unei armonizări depline ar putea duce la scăderea numărului de state membre dispuse să participe la proiecte ale UE, face mai dificilă comparabilitatea istorică și ar putea crea o sarcină administrativă disproporționată.
14. ACORDĂ O MARE IMPORTANTĂ efectuării de investigații independente pentru a identifica cauzele accidentelor rutiere care conduc la vătămări grave și decese în vederea prevenirii acestora în viitor.

⁵ A se vedea Declarația de la Stockholm semnată în cadrul celei de a treia Conferințe ministeriale mondiale privind siguranța rutieră din 19-20 februarie 2020, intitulată „Îndeplinirea obiectivelor de anvergură mondială 2030”.

15. SUBLINIAZĂ lucrările în curs din cadrul Grupului de experți privind baza de date CARE care vizează colectarea și raportarea de date privind vătămările grave cauzate de accidente rutiere, promovând utilizarea unei definiții comune bazate pe scala de evaluare a traumatismelor MAIS3+, precum și schimbul, cât mai mult posibil, de cunoștințe și bune practici disponibile. ESTE CONȘTIENT de sarcina administrativă și REMARCĂ importanța protecției datelor, dar SUBLINIAZĂ, în acest sens, importanța combaterii subraportării victimelor accidentelor rutiere, inclusiv a participanților la trafic vulnerabili, și importanța existenței unor date comparabile privind vătămările grave în UE.
16. EVIDENȚIAZĂ inițiativele de gestionare a siguranței rutiere susținute de Comisie și încurajate de Parlamentul European, precum Instrumentul de monitorizare a siguranței rutiere al Observatorului european pentru siguranță rutieră (ERSO) și proiectul „Schimbul UE în materie de siguranță rutieră” (EURSE), care permite, prin vizite de studiu și ateliere naționale, schimburi concrete de cunoștințe și de bune practici între autoritățile din statele membre ale UE și părțile interesate cu privire la diferite subiecte legate de siguranța rutieră. RECUNOAȘTE importanța sprijinului financiar în acest sens, fără a aduce atingere modalităților de finanțare care urmează să fie convenite pentru următorul cadru financiar multianual. ATRAGE ATENȚIA asupra Grupului de lucru la nivel înalt privind siguranța rutieră, în cadrul căruia statele membre învață în permanență din măsurile, legislația și bunele practici în materie de siguranță ale celorlalte state membre.
17. SALUTĂ progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor minime de siguranță pentru vehiculele noi în temeiul Regulamentului privind siguranța generală⁶ și eforturile depuse de statele membre pentru a asigura inspecția tehnică a unui parc auto învechit în contextul controlului vehiculelor, atât cu ocazia inspecțiilor tehnice periodice, cât și a controalelor tehnice în trafic. În acest sens, FACE REFERIRE la viitoarea propunere de revizuire a pachetului legislativ privind inspecția tehnică auto. Având în vedere că parcul auto se reînnoiește treptat și că din ce în ce mai multe vehicule de pe drumurile din UE sunt echipate cu sisteme avansate de asistență pentru conducătorii auto (ADAS), ne putem aștepta la un impact pozitiv asupra reducerii deceselor și a vătămărilor grave.
18. ARE ÎN VEDERE faptul că siguranța vehiculelor este legată, de asemenea, de caracteristicile lor tehnice de bază și de comportamentul conducătorului auto și că sistemele de siguranță active și pasive reprezintă doar contramăsuri pentru limitarea riscurilor aferente.

⁶ Regulamentul (UE) 2019/2144, JO L 325, 16.12.2019, p. 1.

19. ESTE CONȘTIENT de investițiile realizate în infrastructuri rutiere durabile, reziliente și de înaltă calitate.
20. SUBLINIAZĂ importanța interconectivității și a interoperabilității datelor referitoare la trafic, transporturi și vehicule, respectând reglementările privind protecția datelor, pentru a îmbunătăți gestionarea traficului și a siguranței rutiere.
21. RECUNOAȘTE potențialul tehnologiilor inovatoare în îmbunătățirea siguranței rutiere. OBSERVĂ că, pentru a maximiza acest potențial, tehnologiile respective trebuie să fie ușor de utilizat și sigure încă din faza de proiectare, iar conducătorii auto ar trebui să știe cum să le utilizeze în mod corect și în condiții de siguranță. Cu toate acestea, ESTE CONȘTIENT, de asemenea, de riscul de distragere a atenției în timpul conducerii asociat acestor tehnologii, în privința căruia este esențial să se sensibilizeze conducătorii auto prin formări destinate lor, campanii de sensibilizare și asigurarea executării sancțiunilor pentru încălcările normelor de circulație, precum și prin îmbunătățirea tehnologiilor.
22. FACE REFERIRE la regulamentele recente care vizează vehiculele automate⁷ și INVITĂ Comisia să își continue activitatea, incluzând, totodată, reglementări tehnice privind vehiculele complet automate produse în serii nelimitate, în cadrul cărora se acordă atenție introducerii vehiculelor respective pe drumurile din UE într-un mod sigur și integrat. De asemenea, INVITĂ Comisia să colaboreze îndeaproape cu statele membre și cu părțile interesate relevante pentru ca mobilitatea automatizată să devină o realitate sigură în cadrul întregului sistem de transport și cu privire la provocările conexe legate de inteligența artificială, acordând o atenție deosebită coexistenței vehiculelor automate cu participanții la trafic vulnerabili, cu vehiculele motorizate cu două roți și cu alte vehicule controlate de om.
23. SUSTINE un transfer modal, prin convingerea participanților la trafic să utilizeze din ce în ce mai mult moduri de transport active și colective, pentru a îmbunătăți calitatea vieții, sănătatea, clima, incluziunea și, mai ales, siguranța rutieră, concentrându-se în același timp pe politici solide de siguranță pentru aceste moduri de transport.

⁷ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1426 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a sistemului automat de conducere (ADS) al vehiculelor complet automate și Regulamentul delegat (UE) 2022/2236 de modificare a anexelor I, II, IV și V la Regulamentul (UE) 2018/858 în ceea ce privește cerințele tehnice pentru vehiculele produse în serii nelimitate, vehiculele produse în serii mici, vehiculele complet automate produse în serii mici și vehiculele cu destinație specială, precum și în ceea ce privește actualizarea software-ului.

24. APRECIAZĂ eforturile Comisiei de a furniza cerințe tehnice pentru dispozitivele de mobilitate personală alimentate electric (dispozitive de micromobilitate), care sunt utilizate de un grup din ce în ce mai mare de participanți la trafic, ceea ce duce la o creștere a numărului de decese și vătămări. RECUNOAȘTE că există o diferență semnificativă de abordare și de reglementare între statele membre în ceea ce privește dispozitivele respective, care vizează o mai bună protecție a participanților la trafic activi și vulnerabili. FACE REFERIRE, în acest sens, la ghidul tematic al Comisiei⁸, care include bune practici și recomandări-cheie privind integrarea micromobilității în planificarea mobilității urbane și SPRIJINĂ Comisia în continuarea activității sale legate de furnizarea de orientări pentru utilizarea în condiții de siguranță a dispozitivelor de mobilitate personală, fără a aduce prejudicii competențelor statelor membre.
25. IA ACT de progresele importante înregistrate în ceea ce privește procedurile de siguranță pentru proiectarea infrastructurii rutiere majore, în urma revizuirii Directivei privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere în 2019; SUBLINIAZĂ faptul că unele state membre aplică aceste proceduri de siguranță într-un sens mai larg decât cel impus de această directivă, în special în afara drumurilor principale și/sau indiferent dacă există sau nu finanțare din fonduri europene. SUBLINIAZĂ că adoptarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD) va deveni obligatorie pentru fiecare nod urban în temeiul Regulamentului TEN-T revizuit⁹, reflectând considerentele în materie de siguranță rutieră prevăzute în orientările Uniunii, și EVIDENȚIAZĂ că siguranța rutieră este o condiție favorizantă tematică pentru cartografierea proiectelor din cadrul Fondului european de dezvoltare regională, al Fondului social european Plus și al Fondului de coeziune¹⁰.
26. APRECIAZĂ faptul că Comisia acceptă, integral sau parțial, recomandările Curții de Conturi Europene și INVITĂ statele membre să își continue eforturile și cooperarea cu Comisia în ceea ce privește urmărirea direcțiilor de acțiune relevante pentru recomandările respective. ACORDĂ o importanță deosebită cooperării continue și strânse între statele membre și între statele membre și Comisie, atât în mod individual, cât și în cadrul unor proiecte ample, inclusiv printr-un schimb de bune practici.

⁸ Ghidul tematic PMUD privind utilizarea în condiții de siguranță a dispozitivelor de micromobilitate în zonele urbane, publicat în decembrie 2021 în cadrul unui compendiu de documente de orientare ale UE.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1-29.

¹⁰ Punctul 3 din anexa IV la Regulamentul (UE) 2021/1060, JO L 231, 30.6.2021, p. 159.