

Raportul special

Obiectivele de siguranță rutieră ale UE

Este timpul să se accelereze îndeplinirea lor



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ

Cuprins

	Puncte
Sinteză	I-VIII
Introducere	01-16
Siguranța rutieră este o problemă societală majoră	01-09
Accidentele rutiere sunt o cauză frecventă de deces prematur în UE	01-03
Participanții la trafic vulnerabili sunt mai expuși riscului de accident mortal și se observă diferențe semnificative între grupe de vârstă și de la un stat membru la altul	04-06
Abordarea „sistemului sigur” este un concept global	07-09
Roluri și responsabilități în UE	10-12
Politica UE și cadrul său de reglementare ale UE în ceea ce privește siguranța rutieră	13-14
Finanțarea acordată de UE pentru proiecte care contribuie la siguranța rutieră	15-16
Sfera și abordarea auditului	17-23
Observații	24-102
Abordarea „sistemului sigur” a UE este cuprinzătoare, dar Comisia se confruntă cu provocări în monitorizarea progreselor înregistrate de statele membre	24-41
Abordarea „sistemului sigur” a UE este cuprinzătoare și stabilește obiective ambițioase	26-27
Comisia nu a evaluat încă ce contribuții aduc strategiile naționale la realizarea obiectivelor UE	28-31
Monitorizarea performanței statelor membre nu este încă eficace	32-34
Datele de la nivelul statelor membre privind vătămrile grave nu pot fi deocamdată comparate, spre deosebire însă de cele privind decesele	35-37
Progresele UE sunt prea lente ca obiectivele pentru 2030 și 2050 să poată fi atinse	38-41

Ațiunile UE din cadrul pilonilor privind utilizarea drumurilor, vehiculele și infrastructura nu acoperă toate domeniile de risc și nu sunt suficient de integrate între ele	42-82
Nu toate cauzele principale ale accidentelor sunt acoperite la nivelul UE, iar supravegherea de către Comisie a strategiilor de asigurare a respectării legislației ale statelor membre este limitată	44-56
Vehiculele fac obiectul unui cadru standardizat la nivelul UE, dar îmbătrânirea parcurilor auto limitează impactul acestui cadru	57-64
Abordările naționale privind îmbunătățirea siguranței infrastructurii variază ca grad de complexitate, iar cerințele UE nu acoperă infrastructura cu cea mai mare incidență de accidente soldate cu decese	65-75
Noile provocări vor necesita o mai bună integrare a acțiunilor Comisiei din domeniul siguranței rutiere	76-82
Îndeplinirea obiectivelor UE în materie de siguranță rutieră nu a fost un criteriu esențial în selectarea proiectelor și pentru indicatorii de monitorizare	83-102
Siguranța rutieră nu a fost un criteriu esențial atunci când au fost selectate proiecte cu obiective în materie de siguranță rutieră	85-91
Proiectele cu obiective de siguranță rutieră cofinanțate de UE nu trebuiau să furnizeze estimări ale contribuțiilor lor potențiale la siguranța rutieră sau să elaboreze indicatori de rezultat aferenți	92-98
S-ar putea ca fondurile disponibile în domeniul coeziunii pentru siguranța rutieră în perioada 2021-2027 să fie mai limitate, dar impunerea unei noi condiționalități este un prim pas către o mai bună direcționare a lor	99-102
Concluzii și recomandări	103-113

Anexe

Anexa I – Exemple de acțiuni în cadrul fiecărui pilon al abordării „sistemului sigur” a ONU

Anexa II – Evoluția obiectivelor Comisiei în materie de siguranță rutieră începând din 2001

Anexa III – Cadrul de reglementare al UE pentru pilonii abordării „sistemului sigur” auditați de Curte

Anexa IV – Lista proiectelor cofinanțate de UE incluse în eșantion în scopul auditului

Anexa V – Prezentare de ansamblu a obiectivelor naționale privind siguranța rutieră

Anexa VI – Compararea limitelor de viteză naționale cu vitezele recomandate într-un studiu internațional

Anexa VII – Statutul juridic al trotinetelor electrice în 15 state membre ale UE

Acronime

Glosar

Răspunsurile Comisiei

Calendar

Echipa de audit

Sinteză

I Siguranța rutieră este o problemă societală majoră. În 2022, 20 640 de persoane și-au pierdut viața în accidente rutiere în UE, cei mai expuși acestui risc fiind pietonii, bicicliștii și motocicliștii. Siguranța rutieră ține atât de competența UE, cât și de cea a statelor membre, însă responsabilitatea pentru punerea în aplicare integrală a unora dintre acțiunile susceptibile să îmbunătățească în mod direct siguranța rutieră revine autorităților naționale. Rolul Comisiei este de a coordona activitățile de la nivelul UE, în special pe cele care au un efect transfrontalier.

II În 2018, UE a stabilit obiectivele actuale de a reduce la jumătate, până în 2030, numărul de decese și de vătămări grave cauzate de accidente rutiere, față de nivelurile din 2019, și la aproape zero până în 2050. Pentru a atinge aceste obiective, Comisia și-a bazat politica în materie de siguranță rutieră pe abordarea „sistemului sigur” a UE, care include mai mulți piloni, astfel încât să se asigure că, în cazul în care un element eșuează, un altul va compensa acest eșec. Pentru perioada anterioară, 2014-2020, conform estimărilor Curții, finanțarea acordată de UE prin Fondul european de dezvoltare regională, prin Fondul de coeziune și prin Mecanismul pentru interconectarea Europei pentru proiecte care au contribuit la siguranța rutieră s-a ridicat la aproximativ 6,6 miliarde de euro.

III În apropierea jumătății perioadei actuale 2021-2030 a cadrului de politică, Curtea a evaluat dacă Comisia a fost eficace în instituirea abordării „sistemului sigur” a UE și în sprijinul acordat statelor membre pentru a atinge obiectivele de siguranță rutieră pentru 2030 și 2050. În ceea ce privește pilonul de guvernanță al abordării, Curtea a examinat dacă aceasta din urmă era cuprinzătoare și dacă Comisia monitoriza în mod eficace contribuțiile statelor membre la obiectivele UE. S-a evaluat, de asemenea, dacă Comisia luase măsuri adecvate în cadrul pilonilor privind utilizarea drumurilor, vehiculele și infrastructura. În fine, la nivelul pilonului privind sprijinul financiar, s-a examinat dacă selecția proiectelor cofinanțate de UE în perioada 2014-2020 și indicatorii aferenți concepuți s-au axat pe obiective legate de siguranța rutieră. Auditul s-a desfășurat în patru state membre, Curtea examinând un eșantion de 13 proiecte.

IV Per ansamblu, Curtea concluzionează că abordarea „sistemului sigur” a UE instituită de Comisie era cuprinzătoare și însoțită de obiective ambițioase pentru 2030 și 2050. Au fost însă identificate deficiențe în ceea ce privește acțiunile derulate în cadrul acestei abordări. În plus, în ritmul actual al progreselor și în lipsa unor eforturi suplimentare din partea UE și a statelor sale membre, este puțin probabil ca aceste obiective să fie atinse.

V În ceea ce privește **pilonul de guvernanță**, potrivit constatărilor Curții, Comisia nu evaluase încă măsura în care eforturile planificate ale statelor membre contribuie la atingerea obiectivelor UE în materie de siguranță rutieră. Deși aproape toate statele membre au stabilit obiective care vizau reducerea la jumătate a deceselor și a vătămărilor grave, nivelul de complexitate a strategiilor naționale varia. În plus, sunt necesare măsuri suplimentare pentru ca monitorizarea performanței statelor membre să devină eficace. Curtea a identificat, de asemenea, probleme de comparabilitate în ceea ce privește modul în care statele membre au colectat și au raportat Comisiei date cu privire la vătămările grave.

VI Curtea a constatat, de asemenea, că **pilonul privind utilizarea drumurilor** nu acoperea toate domeniile principale de risc la același nivel per ansamblul UE și că rolul Comisiei în supravegherea abordărilor naționale de asigurare a respectării legislației era limitat. Deși **pilonul privind vehiculele** făcea obiectul unui cadru standardizat la nivelul UE aplicabil vehiculelor noi, impactul său era limitat din cauza parcurilor auto îmbătrânite ale statelor membre. Procedurile statelor membre din cadrul **pilonului privind infrastructura**, inclusiv cele de identificare a porțiunilor de drum periculoase și a cauzelor accidentelor, varia sub aspectul complexității lor. Legislația UE în acest domeniu a introdus principii și proceduri comune, dar domeniul său de aplicare nu a acoperit infrastructura asociată majorității deceselor, cum ar fi zonele urbane, drumurile secundare din afara zonelor urbane și piste pentru biciclete. În fine, Curtea a constatat că noile provocări în materie de siguranță rutieră (cum ar fi dispozitivele de mobilitate personală și vehiculele autonome) vor necesita o mai mare integrare a acțiunilor Comisiei în cadrul acestor trei piloni.

VII Referitor la **pilonul privind sprijinul financiar**, Curtea a constatat că, în perioada 2014-2020, siguranța rutieră nu a fost un criteriu esențial în selectarea proiectelor cu obiective de siguranță rutieră, deoarece concura cu alte priorități (cum ar fi cele privind o accesibilitate sporită și un transport mai ecologic). Pentru majoritatea proiectelor auditate, criteriile de selecție nu vizau tronsoanele de rețea în care se înregistrau cele mai multe accidente sau decese și nu erau prevăzute criterii legate de proiectare în vederea obținerii siguranței rutiere. Mai mult, proiectele cofinanțate de UE nu trebuiau să furnizeze estimări ale contribuțiilor lor potențiale la siguranța rutieră sau să elaboreze indicatori de rezultat aferenți. Pentru perioada 2021-2027, finanțarea pusă la dispoziție în cadrul politicii de coeziune pentru viitoare proiecte care vizează îmbunătățirea siguranței rutiere poate scădea dacă nu se prevăd norme stricte care să acorde prioritate acestui obiectiv.

VIII Pe baza acestor concluzii, Curtea recomandă Comisiei:

- (1) să îmbunătățească raportarea cu privire la vătămările grave și să stabilească obiective de performanță;
- (2) să pună un accent mai mare pe cauzele accidentelor și să introducă orientări suplimentare care să acopere toate domeniile de risc;
- (3) să aibă în vedere stabilirea mai clară a priorităților și o evaluare *ex post* pentru proiectele cu obiective în materie de siguranță rutieră care au fost cofinanțate de UE.

Introducere

Siguranța rutieră este o problemă societală majoră

Accidentele rutiere sunt o cauză frecventă de deces prematur în UE

01 În UE, accidentele rutiere reprezintă o cauză frecventă de deces prematur: în 2022, numărul persoanelor decedate în accidente rutiere a fost de 20 640¹. În plus, se estimează că raportul în UE este de unu la cinci între viețile pierdute și vătămările grave cu consecințe pe viață².

02 În termeni absoluți, transportul rutier plătește costul cel mai mare în vieți omenești pierdute în comparație cu alte moduri de transport. În perioada 2016-2020, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în UE, neluând în calcul Regatul Unit, a fost în medie de 22 420 pe an, comparativ cu 19 în transportul feroviar de călători. Cel mai recent accident aerian mortal în care a fost implicat un transportator din UE a avut loc în 2016. În urma sa și-au pierdut viața două persoane.

03 La nivel mondial, pe baza celor mai recente [date](#) ale Organizației Mondiale a Sănătății, Europa se situează pe o poziție bună în comparație cu alte regiuni: rata deceselor este cea mai scăzută și, spre deosebire de alte regiuni, continuă să scadă. Cu toate acestea, deși numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în UE s-a redus substanțial din 2000, tendința descendentă a stagnat în ultimii ani.

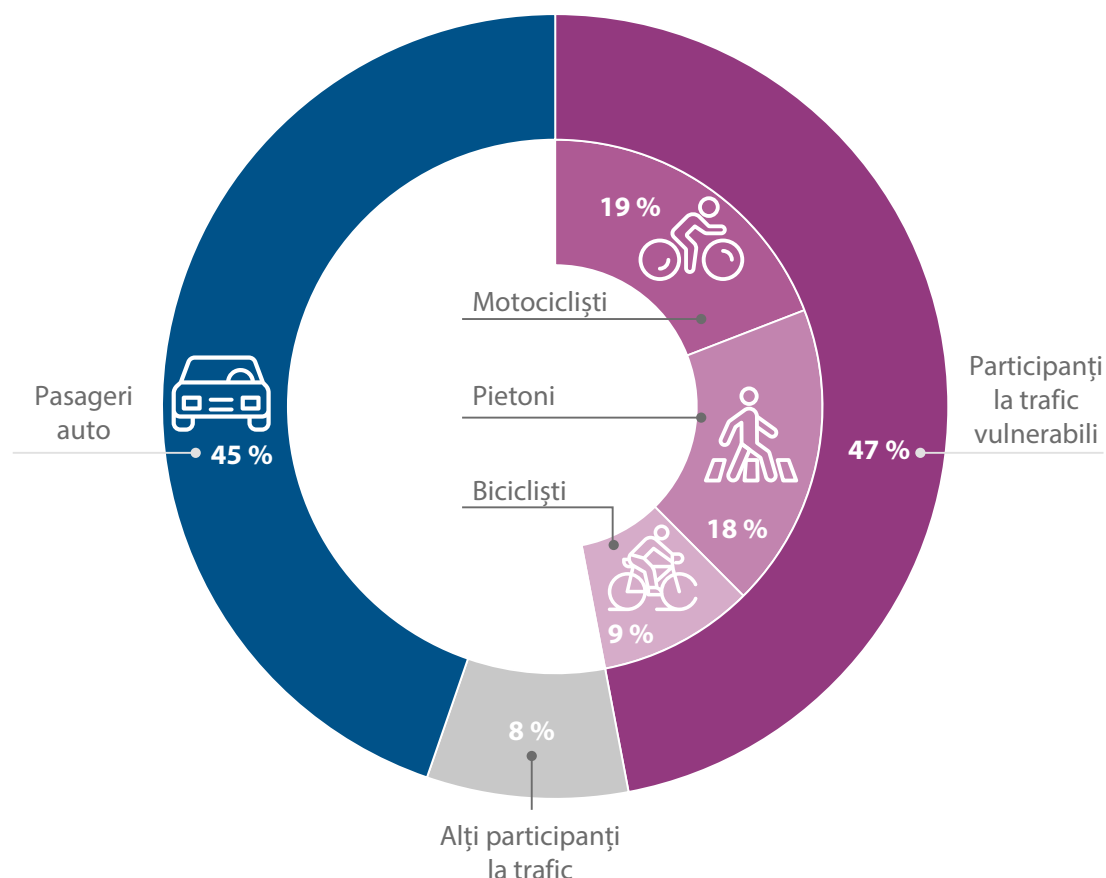
¹ [Siguranța rutieră în UE](#), Comisia Europeană, 2023.

² [Serious injuries](#), Comisia Europeană, 2021.

Participanții la trafic vulnerabili sunt mai expuși riscului de accident mortal și se observă diferențe semnificative între grupe de vârstă și de la un stat membru la altul

04 Orice participant la trafic poate fi implicat într-un accident mortal, dar cei din categoriile vulnerabile (pietonii, bicicliștii și motocicliștii) sunt expuși în mod deosebit acestui risc. Analizând numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în UE în 2021, reiese că cele mai multe victime sunt participanți la trafic vulnerabili (47 %), urmați de pasagerii autovehiculelor (45 %) (a se vedea [figura 1](#)). Mai mult, participanții la trafic vulnerabili formează aproape 70 % din victimele ucise în accidente în zone urbane.

Figura 1 – Procentul de decese cauzate de accidente rutiere în UE în funcție de categoria de participanți la trafic (2021)



Notă: procentele au fost rotunjite și, de aceea, suma acestora nu coincide cu valoarea înscrisă în grafic.

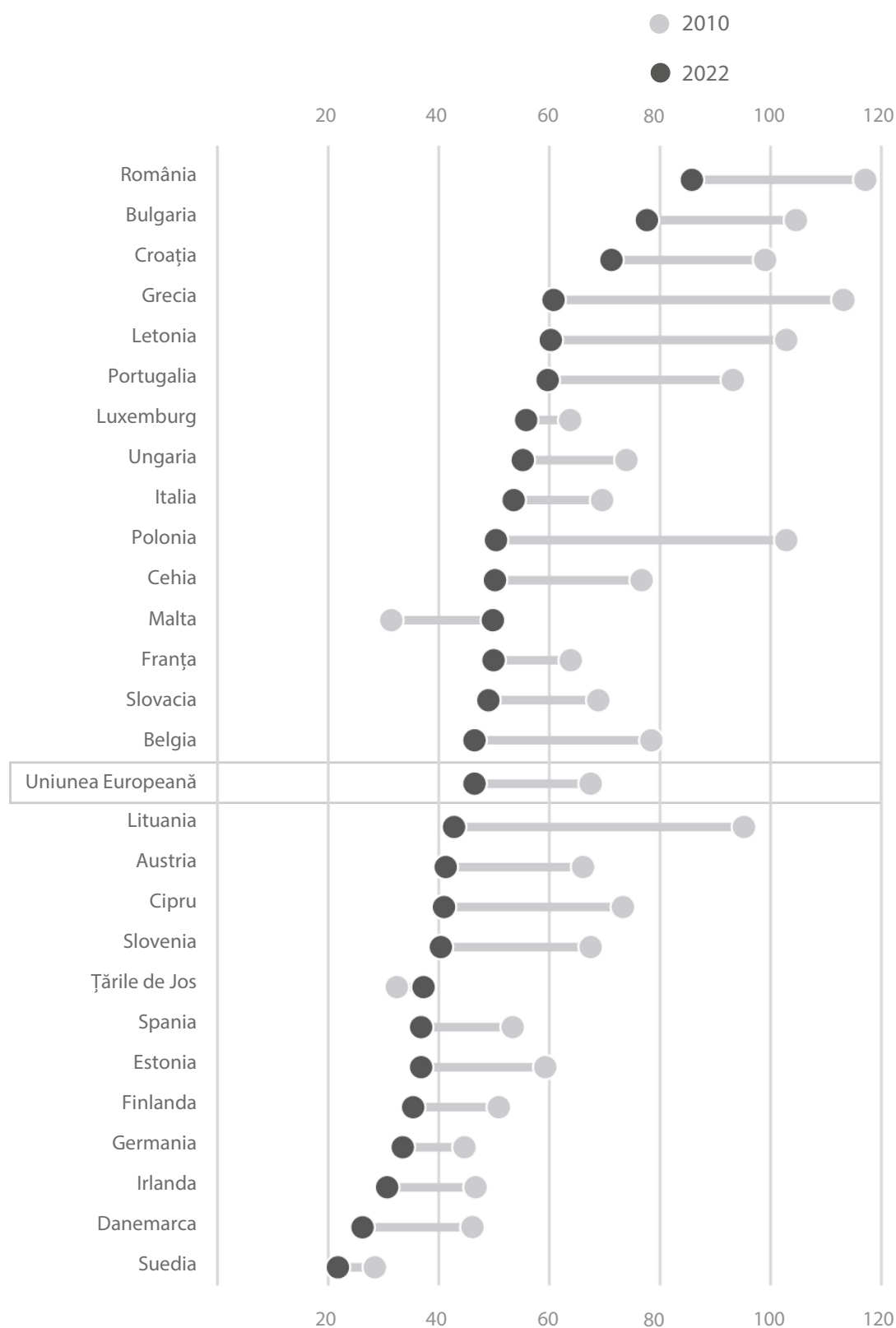
Sursa: Curtea de Conturi Europeană, utilizând baza de date europeană privind accidentele rutiere (CARE).

05 Grupa de vârstă cu cea mai mare rată a mortalității este cea a tinerilor (între 18 și 24 de ani), urmată de grupa de vârstă de peste 65 de ani. Tinerii decedați în accidente rutiere sunt în principal pasageri ai autovehiculelor (64 % în 2019), în timp ce jumătate dintre persoanele cu vârsta de cel puțin 65 de ani decedate în astfel de accidente au fost bicicliști sau pietoni³.

06 În 2022, rata medie a mortalității cauzate de accidente rutiere în UE a fost de 46 de decese la un milion de locuitori, cu variații considerabile între statele membre (a se vedea [figura 2](#)). Suedia și Danemarca au înregistrat cea mai scăzută rată a mortalității, cu 22 și, respectiv, 26 de decese la un milion de locuitori. Cea mai mare rată a mortalității s-a înregistrat în România, cu 86 de decese cauzate de accidente rutiere la un milion de locuitori.

³ [Young people](#), Comisia Europeană, 2021, și [Seniors](#), Comisia Europeană, 2023.

Figura 2 – Numărul de decese la un milion de locuitori, pe state membre (2022 vs 2010)



Notă: valorile corespunzătoare Uniunii Europene nu includ Regatul Unit.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza CARE.

Abordarea „sistemului sigur” este un concept global

07 Siguranța rutieră concurează cu alte obiective, cum ar fi mobilitatea, și este, de asemenea, influențată de un număr mare de factori și părți implicate. Au fost identificate patru cauze principale ale deceselor în accidente rutiere: (1) viteza; (2) condusul sub influența alcoolului; (3) lipsa centurii de siguranță; (4) distragerea atenției conducătorului auto⁴. În prevenirea cauzelor accidentelor, autoritățile publice, industria auto și societatea civilă pot interveni prin diverse acțiuni.

08 Abordarea „sistemului sigur” a fost dezvoltată inițial în Suedia și în Țările de Jos în anii 1990⁵. Acest sistem acceptă că oamenii fac greșeli și propune modalități prin care să se asigure că astfel de greșeli nu duc la decese sau la vătămări grave. O astfel de strategie preventivă creează niveluri de protecție, care asigură că, în cazul în care un element eșuează, un altul va compensa acest eșec.

09 Organizația Națiunilor Unite (ONU) a încorporat pentru prima dată această abordare în [strategia sa privind siguranța rutieră](#) în 2011. În august 2020, ONU a lansat un [al doilea deceniu de acțiune pentru siguranța rutieră](#), prin care s-a stabilit obiectivul de a reduce decesele și vătămrile cauzate de traficul rutier cu cel puțin 50 % între 2021 și 2030. [Anexa I](#) prezintă o serie de exemple de acțiuni care contribuie la siguranța rutieră în cadrul acestei [abordări](#). Inițiativele în domeniul siguranței rutiere contribuie la obiectivele de dezvoltare durabilă (ODD) 3 „Sănătate și bunăstare” și 11 „Orașe și comunități durabile” ale ONU.

Roluri și responsabilități în UE

10 **Statele membre** decid cu privire la politicile lor naționale în domeniul transporturilor și la numeroase aspecte ale traficului rutier și ale dispozițiilor privind siguranța rutieră. Tot ele sunt responsabile de transpunerea directivelor UE și de punerea în aplicare a regulamentelor UE, inclusiv a celor referitoare la siguranța rutieră. În plus, lor le revine responsabilitatea deplină pentru punerea în aplicare a unora dintre acțiunile care au un efect direct asupra reducerii deceselor și a vătămrilor grave. De asemenea, statele membre decid cu privire la proiectele de infrastructură prioritare, pe care le finanțează în principal din bugetele naționale sau regionale.

⁴ Consiliul European pentru Siguranța Transporturilor, [Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe](#), 2022.

⁵ ITF - OCDE, [The Safe System Approach in Action](#), 2022.

11 În 1992, statele membre **au convenit** să instituie o rețea de infrastructură de transport la nivelul UE. Ele au atribuit, de asemenea, Uniunii competența partajată în ceea ce privește stabilirea măsurilor de îmbunătățire a siguranței transporturilor.

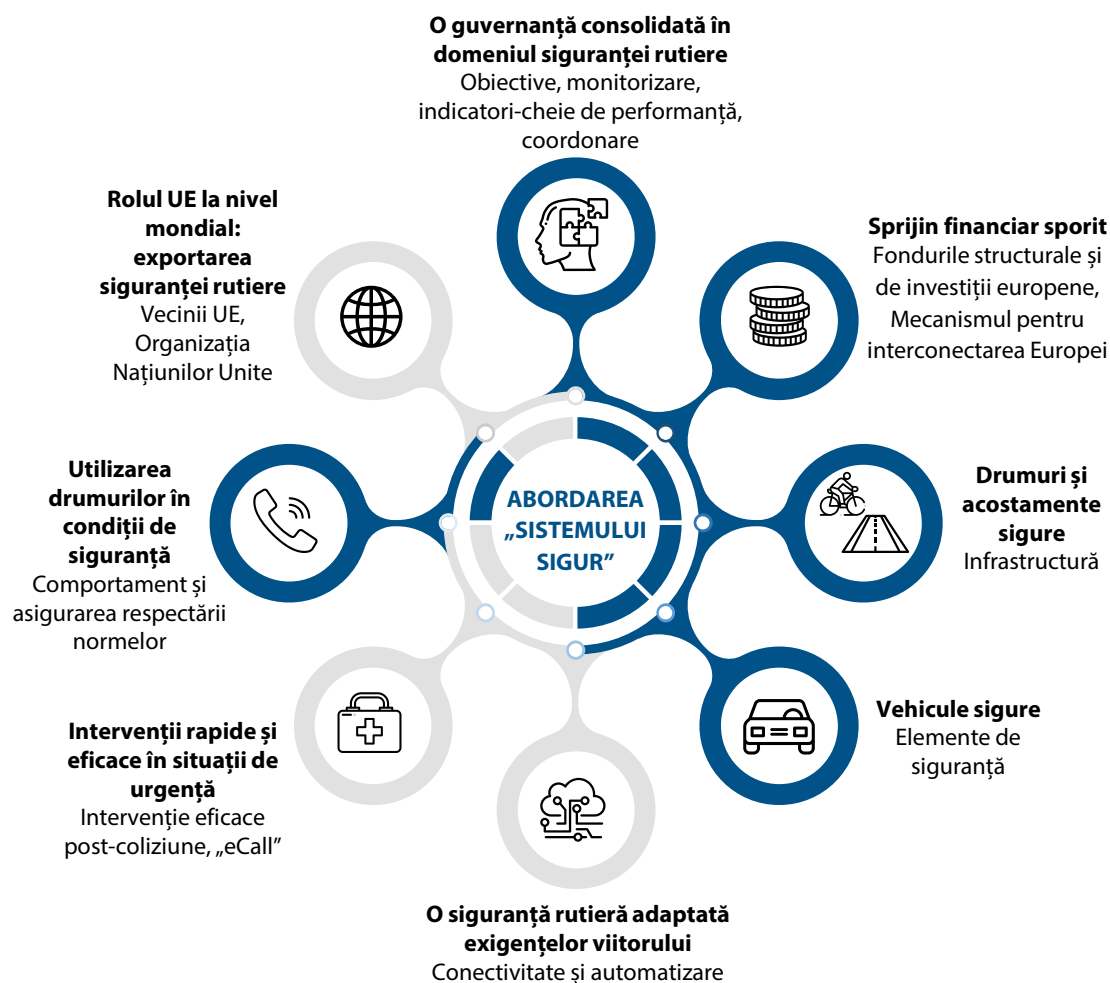
Comisia, în special Direcția Generală Mobilitate și Transporturi (DG MOVE), este responsabilă de proiectarea, punerea în aplicare și asigurarea respectării politicii în domeniul transporturilor la nivelul UE. Alte direcții generale ale Comisiei, de exemplu Direcția Generală Piață Internă, Industrie, Antreprenariat și IMM-uri (DG GROW), precum și Agenția Executivă Europeană pentru Climă, Infrastructură și Mediu (CINEA), sunt, de asemenea, responsabile pentru acțiunile-cheie care contribuie la politica UE în domeniul siguranței rutiere.

12 Comportamentul persoanelor fizice și al întreprinderilor este un factor esențial care contribuie la un mediu de transport rutier sigur, deoarece ele sunt cele care aleg forma de mobilitate și elementele de siguranță ale vehiculelor și sunt responsabile de modul în care acestea se comportă în trafic. **Sectorul asigurărilor** este un actor major, deoarece își concepe produsele și serviciile în jurul unor considerente legate de siguranță (de exemplu, politici de tipul „plătește în funcție de stilul de condus”), promovează tehnologii noi, încurajează utilizatorii să conducă în siguranță și colectează date pentru a înțelege mai bine cauzele accidentelor rutiere.

Politica UE și cadrul său de reglementare ale UE în ceea ce privește siguranța rutieră

13 În 2018, Comisia și-a întemeiat politica în materie de siguranță rutieră pentru perioada 2021-2030 pe **abordarea „sistemului sigur” a UE**, care cuprinde opt piloni (a se vedea **figura 3**). Totodată, Comisia a stabilit obiectivele actuale de a reduce la jumătate numărul deceselor și al vătămărilor grave între 2020 și 2030 și la un nivel apropiat de zero până în 2050. Atât **Parlamentul European**, cât și **Consiliul** au aprobat, la rândul lor, aceste obiective. Politica este construită pe inițiative anterioare lansate de Comisie (a se vedea **anexa II**).

Figura 3 – Abordarea „sistemului sigur” a UE



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza comunicării „Europa în mișcare” a Comisiei. Elementele în albastru sunt cele incluse în sfera auditului.

14 Cadrul de reglementare al UE de la baza abordării „sistemului sigur” este o combinație între acte legislative cu forță juridică obligatorie și recomandări adresate statelor membre (a se vedea [anexa III](#)).

Finanțarea acordată de UE pentru proiecte care contribuie la siguranța rutieră

15 În perioada 2014-2020, UE a utilizat în principal trei instrumente pentru a finanța proiecte naționale și regionale de infrastructură de transport care contribuie la siguranța rutieră:

- **Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) și Fondul de coeziune**, a căror gestiune este partajată între Comisie și statele membre. Direcția Generală Politică Regională și Urbană (DG REGIO) a Comisiei aprobă programele multianuale, inclusiv prioritățile de finanțare concepute de statele membre, și monitorizează punerea lor în aplicare. Autoritățile de management naționale sau regionale sunt responsabile de selectarea și de implementarea proiectelor specifice cofinanțate din FEDR și din Fondul de coeziune;
- **Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE)**, care se află sub gestiunea directă a Comisiei (DG MOVE). Comisia a delegat CINEA responsabilitatea privind atribuirea granturilor și monitorizarea punerii lor în aplicare.

Aceste trei instrumente rămân surse de finanțare pentru perioada 2021-2027. În același timp, în perioada curentă, și Mecanismul de redresare și reziliență poate sprijini proiecte care contribuie la siguranța rutieră.

16 Întrucât promotorii de proiecte și autoritățile de la nivel național nu aveau obligația de a eticheta în mod specific proiectele cofinanțate de UE care au contribuit la siguranța rutieră în perioada 2014-2020, nu există o imagine de ansamblu la nivelul UE a cuantumului total al finanțării în sprijinul siguranței rutiere. Prin urmare, în scopul auditului său, Curtea a estimat cuantumul care corespunde finanțării acordate de UE în cadrul FEDR, al Fondului de coeziune și al MIE pe parcursul perioadei respective pentru proiecte care au contribuit la siguranța rutieră. Conform situației până în luna februarie 2023, suma angajată s-a ridicat la 6 663 de milioane de euro (1 477 de milioane de euro din MIE; 5 186 de milioane de euro din FEDR și din Fondul de coeziune).

Sfera și abordarea auditului

17 Prezentul raport evaluează dacă Comisia a fost eficace în instituirea abordării „sistemului sigur” a UE (a se vedea [figura 3](#)) și în sprijinul pe care l-a adus statelor membre pentru atingerea obiectivelor de a reduce la jumătate numărul de decese și de vătămări grave între 2020 și 2030 și aproape de zero până în 2050. În acest scop, Curtea a examinat dacă:

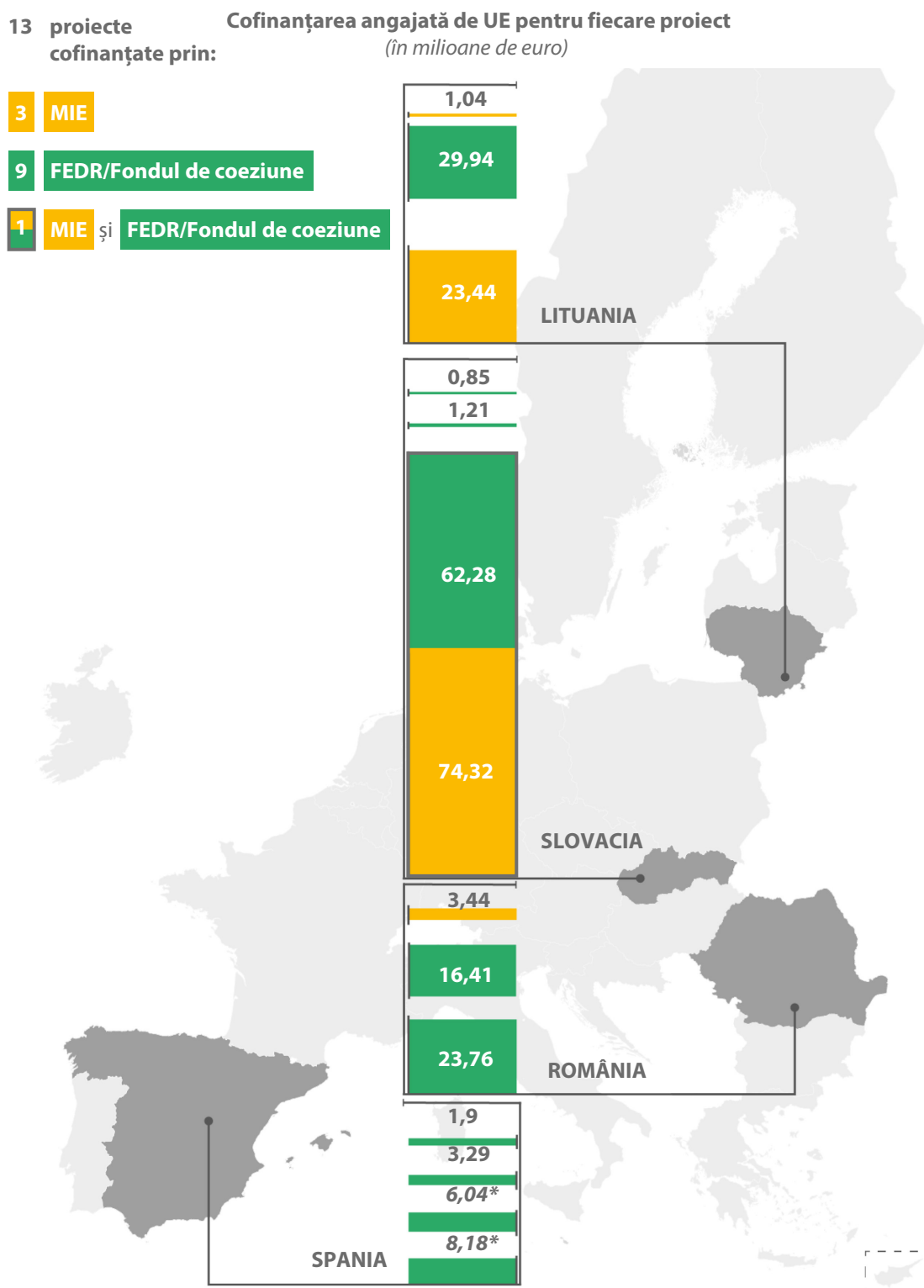
- o Comisia a conceput abordarea astfel încât să fie cuprinzătoare și dacă a monitorizat în mod eficace modul în care măsurile de siguranță rutieră ale statelor membre au contribuit la atingerea obiectivelor de politică ale UE;
- o Comisia a luat măsuri de sprijin adecvate pentru pilonii privind utilizarea drumurilor, vehiculele și infrastructura ai abordării „sistemului sigur” a UE;
- o proiectele de infrastructură cofinanțate de UE din perioada de programare 2014-2020 care au fost selectate și indicatorii aferenți concepuți s-au axat în mod corespunzător pe obiectivele UE în materie de siguranță rutieră.

18 Curtea a examinat probe provenite din diferite surse, după cum urmează:

- o s-au examinat documente strategice ale UE în materie de siguranță rutieră, documente legislative și de politică relevante, precum și rapoarte publicate de organisme de cercetare, de asociații industriale și de mediul academic;
- o s-au realizat interviuri cu membri ai personalului direcțiilor generale de resort ale Comisiei și al CINEA, precum și cu reprezentanți ai unor organisme naționale;
- o au avut loc întrevederi cu asociații ale părților interesate de la nivel european și național, precum și cu personalul Comisiei Economice pentru Europa și al Fondului pentru siguranța rutieră, ambele din cadrul ONU;
- o pentru un eșantion de patru state membre (Spania, Lituania, România și Slovacia), analiza strategiilor naționale în materie de siguranță rutieră și documentele legislative și de politică relevante;
- o vizite la fața locului în cele patru state membre menționate, în cursul cărora s-a examinat un eșantion de 13 proiecte de infrastructură legate de siguranța rutieră care au fost finanțate din bugetul UE în perioada 2014-2020 (a se vedea [anexa IV](#)). Toate proiectele selectate numărau printre obiectivele lor siguranța rutieră.

19 **Figura 4** oferă o imagine de ansamblu a statelor membre și a proiectelor auditate de Curte.

Figura 4 – Statele membre și proiectele selectate în scopul auditului



Notă: * Proiectul a fost anulat după selecție.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

20 Statele membre din eșantion au fost selectate pe baza cuantumului finanțării primite din FEDR, din Fondul de coeziune și din MIE pentru proiecte care contribuiau la siguranța rutieră. Au fost incluse state membre cu diferite niveluri de performanță și tendințe în ceea ce privește numărul de decese în accidente rutiere.

21 Eșantionul de proiecte al Curții a inclus proiecte de infrastructură cu diferite tipuri de contribuții la siguranța rutieră (de exemplu, autostrăzi noi sau modernizate și infrastructură pentru bicicliști sau pietoni). Au fost selectate 9 proiecte finanțate din FEDR/Fondul de coeziune, 3 proiecte finanțate din MIE și 1 proiect finanțat atât din MIE, cât și din Fondul de coeziune. Luate împreună, aceste proiecte au primit o finanțare totală din partea UE în cuantum de 242 de milioane de euro.

22 Auditul Curții acoperă cadrul de siguranță rutieră de la adoptarea de către Comisie, în 2011, a Foii de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor și se axează pe investițiile sprijinite de UE în perioada 2014-2020. Activitatea de audit pe teren a fost finalizată în septembrie 2023.

23 Curtea a decis să efectueze acest audit nu numai pentru că siguranța rutieră este o problemă societală majoră, ci și pentru că progresele înregistrate în reducerea numărului de decese cauzate de accidente rutiere în UE au stagnat în ultimii ani. Prezentul raport urmărește să contribuie la discuțiile privind viitoarele propuneri de inițiative pentru politici și de acte legislative, în apropierea jumătății perioadei actuale 2021-2030 de implementare a cadrului de politică al EU în materie de siguranță rutieră.

Observații

Abordarea „sistemului sigur” a UE este cuprinzătoare, dar Comisia se confruntă cu provocări în monitorizarea progreselor înregistrate de statele membre

24 Pentru a fi eficace, o strategie a UE privind siguranța rutieră ar trebui să stabilească obiective realiste, coerente cu politicile interconectate atât de la nivelul UE, cât și de la nivel internațional⁶. Strategia ar trebui să acopere acțiuni din diferitele domenii de politică și să estimeze resursele necesare⁷. În plus, strategiile naționale în materie de siguranță rutieră ar trebui să fie aliniate la obiectivele generale ale UE. În cele din urmă, ar trebui să existe un sistem de monitorizare fiabil, bazat pe indicatori relevanți, cu ajutorul cărora să se urmărească progresele înregistrate în direcția îndeplinirii obiectivelor UE în materie de siguranță rutieră⁸.

25 Prin urmare, Curtea a examinat abordarea „sistemului sigur” a UE și obiectivele în materie de siguranță rutieră stabilite la nivelul UE. S-a evaluat, de asemenea, perspectiva de ansamblu pe care o deține Comisia cu privire la contribuția statelor membre și la progresele înregistrate în direcția atingerii acestor obiective. În cele din urmă, Curtea a analizat ritmul actual al progreselor în raport cu obiectivele stabilite.

Abordarea „sistemului sigur” a UE este cuprinzătoare și stabilește obiective ambițioase

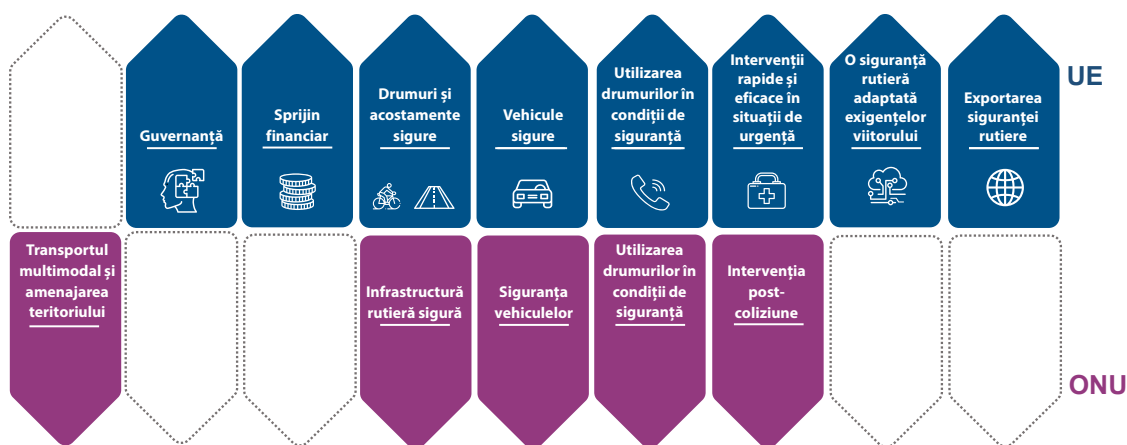
26 În 2018, Comisia a **adoptat** abordarea „sistemului sigur” a UE pentru siguranța rutieră. Aceasta urmează abordarea elaborată de ONU și are o structură similară (a se vedea punctul **09**). Există totuși unele diferențe. În special, Curtea a observat că abordarea UE a pus un accent mai mare pe evoluțiile tehnologice, cum ar fi sistemele de transport inteligente sau vehiculele autonome, dar nu acoperea în mod direct aspecte ale transportului multimodal și ale amenajării teritoriului. În **figura 5** sunt comparate cele două abordări bazate pe un sistem sigur.

⁶ **Setul** de instrumente pentru o mai bună legiferare # 15, 18, 19, Comisia Europeană, 2021.

⁷ **Recomandări privind următorii pași către „Viziunea zero”**, Parlamentul European, 2021.

⁸ **Concluziile Consiliului privind siguranța rutieră**, 2017.

Figura 5 – Comparație între abordarea „sistemului sigur” a UE și cea a ONU



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

27 În timp, Comisia și-a sporit nivelul de ambiție în ceea ce privește siguranța rutieră (a se vedea [anexa II](#)). Atunci când a adoptat abordarea „sistemului sigur” în 2018, Comisia a adăugat la obiectivele sale anterioare reducerea incidenței vătămărilor grave cauzate de accidente rutiere. Totodată, Comisia a stabilit obiectivele actuale de a reduce la jumătate numărul deceselor și al vătămărilor grave între 2020 și 2030 și la un nivel apropiat de zero până în 2050 (a se vedea [punctul 13](#)).

Comisia nu a evaluat încă ce contribuții aduc strategiile naționale la realizarea obiectivelor UE

28 Obiectivele UE în materie de siguranță rutieră pot fi atinse numai dacă statele membre pun în aplicare politici și programe de investiții de natură să contribuie la realizarea obiectivelor respective. Strategiile naționale ale mării majorități a celor 27 de state membre, inclusiv ale tuturor celor patru state membre vizitate de Curte, prevăd obiective care vizează reducerea la jumătate a numărului de decese și de vătămări grave. În schimb, statele membre au utilizat ani de referință diferiți pentru a-și calcula progresele înregistrate la nivel național (a se vedea [anexa V](#)).

29 Comisia nu a evaluat încă măsura în care strategiile naționale în materie de siguranță rutieră contribuie la îndeplinirea obiectivelor UE. Curtea a constatat că strategiile naționale ale celor patru state membre vizitate nu aveau o structură comună sau un nivel de detaliere comun. Din această cauză, ele sunt dificil de comparat, dar și de evaluat din punctul de vedere al adecvării lor pentru atingerea obiectivelor UE. În plus, deși toate cele patru state membre vizitate au elaborat un plan de acțiune subsecvent, nu toate dispun de o estimare a finanțării globale necesare

pentru atingerea obiectivelor lor naționale; acest aspect va împiedica eforturile Comisiei de a obține o imagine de ansamblu la nivelul UE (a se vedea [tabelul 1](#)).

Tabelul 1 – Analiza strategiilor naționale pentru fiecare stat membru vizitat

Stat membru	Au fost definite obiective în afara celor privind numărul de decese și de vătămări grave	Au fost identificate nevoile de finanțare	Plan de acțiune subsecvent
Spania	Da (pe moduri de transport, pe grupe de vârstă și pe tipuri de participanți la trafic vulnerabili)	Nu	Da
Lituania	Da [în ceea ce privește reducerea numărului de puncte negre (<i>hotspot</i>), vehiculele sigure și rata de punere în aplicare a recomandărilor agenției]	Da	Da
România	Da (în ceea ce privește reducerea numărului de puncte negre)	Nu	Da
Slovacia	Nu	Nu	Da

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, 2023.

30 În plus, Curtea a constatat că nu a fost emisă nicio recomandare specifică fiecărei țări, în cadrul [semestrului european](#), în legătură cu siguranța rutieră. În câteva cazuri, Comisia a formulat observații cu privire la unele aspecte legate de siguranța rutieră în rapoartele de țară, care au fost întocmite în cadrul procesului. De exemplu, observațiile s-au axat pe necesitatea unor acțiuni suplimentare în materie de siguranță rutieră pentru bicicliști în Belgia (2023) și pe nevoia de a investi în infrastructuri mai sigure în Lituania (2019) și în România (2020). Curtea nu a identificat însă niciun element care să ateste că exista o monitorizare consecventă a acțiunilor statelor membre în ceea ce privește siguranța rutieră.

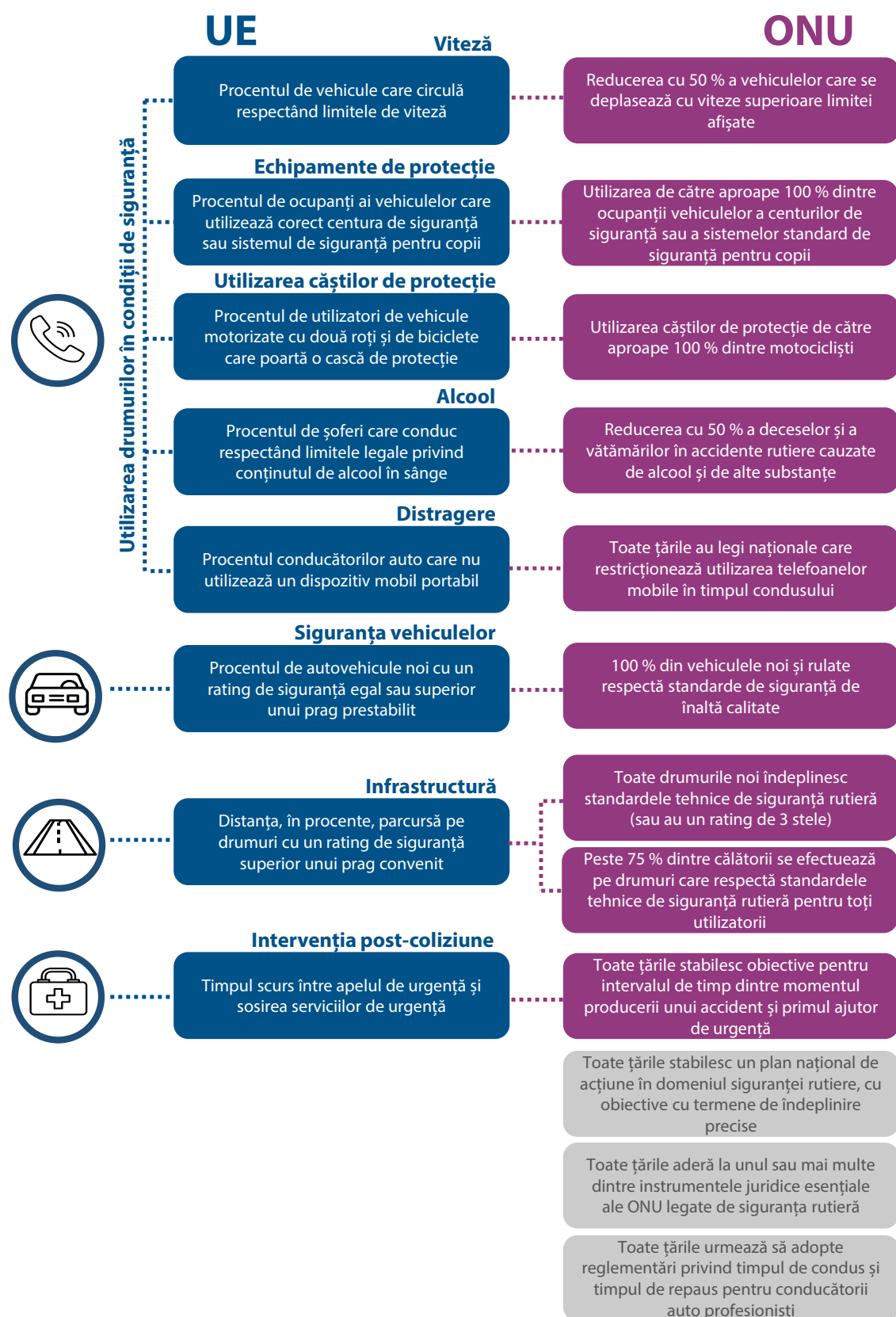
31 Între timp, pentru a sprijini statele membre să contribuie în continuare la obiectivele UE, Comisia a lansat mai multe inițiative de diseminare a bunelor practici.

- o Începând din 2019, programul „Schimbul UE în materie de siguranță rutieră” facilitează înfrățirea statelor membre care se confruntă cu provocări mai mari în acest domeniu cu state membre cu performanțe mai bune. Programul a inclus vizite de studiu și ateliere tematice și a oferit recomandări privind direcțiile de urmat. Proiectul-pilot inițial de trei ani s-a axat pe șase state membre cu provocări mai mari, în timp ce a doua ediție a programului reunește 19 state membre.
- o **Observatorul european pentru siguranță rutieră (ERSO)** furnizează date privind accidentele rutiere și publică rapoarte de țară și tematice privind practici și politici ale UE în materie. Comisia a încredințat recent observatorului un nou rol de monitorizare a punerii în aplicare a strategiilor naționale și a strategiei UE în materie de siguranță rutieră. Rezultatele acestui exercițiu vor sta la baza unui raport privind punerea în aplicare a strategiei UE în materie de siguranță rutieră, cu termen în 2025.

Monitorizarea performanței statelor membre nu este încă eficace

32 În 2019, Comisia a **stabilit** un set de opt indicatori-cheie de performanță pentru siguranța rutieră (a se vedea **figura 6**). Acești indicatori se axează pe factori care contribuie la atingerea obiectivelor UE în materie de siguranță rutieră, cum ar fi comportamentul participanților la trafic, siguranța vehiculelor, calitatea infrastructurii rutiere și asistența în caz de urgență. Indicatorii-cheie de performanță împart unele asemănări cu un set de obiective de performanță globale voluntare în materie de siguranță pe care ONU le-a identificat în 2017 pentru a ajuta statele membre să își direcționeze acțiunile în materie de siguranță rutieră. Comisia a constatat că este nevoie de date mai bune pentru stabilirea unor ținte pentru indicatorii-cheie de performanță din comunicarea sa din 2018. Anumite state membre au specificat ținte pentru un set de indicatori-cheie de performanță, însă nu există stabilite astfel de ținte la nivelul UE.

Figura 6 – Comparație între indicatorii-cheie de performanță ai UE și obiectivele de performanță voluntare ale ONU



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentelor Comisiei și ale ONU.

33 În 2020, Comisia a lansat proiectul „Baseline”, în cadrul căruia a oferit finanțare statelor membre pentru ca acestea să colecteze date referitoare la indicatorii-cheie de performanță. El a durat până în 2022 și a inclus 18 state membre. Proiectul reprezintă în sine un progres semnificativ, însă Curtea este de opinie că acesta nu a reușit să obțină un nivel suficient de comparabilitate între statele membre și să pregătească terenul pentru posibile ținte. În realitate, participarea la proiect a fost voluntară și nu toate statele membre au colectat aceleași date pentru indicatorii-cheie de performanță. În plus, statele membre s-au abătut de la metodologia standard de calculare a indicatorilor, ceea ce a compromis astfel comparabilitatea⁹.

34 În 2022, ca o continuare a proiectului „Baseline”, Comisia a lansat actualul proiect „Trendline”, al cărui scop este de a stabili ținte naționale pentru toți indicatorii-cheie de performanță în legătură cu care sunt colectate date (a se vedea punctul 32). Proiectul a identificat 10 indicatori experimentali suplimentari care să fie testați la o scară limitată. Pe de o parte, participarea la acest proiect este mult mai mare decât în trecut (25 de state membre vor colecta date pentru indicatorii-cheie de performanță, iar două vor avea rolul de observatori), dar, pe de altă parte, structura proiectului permite în continuare statelor membre diferențe în ceea ce privește setul de indicatori colectați, precum și abateri de la metodologia standard. Pe această bază, stabilirea și monitorizarea unor ținte agregate per ansamblul UE pentru indicatorii de performanță pot fi dificile deoarece datele nu sunt încă suficient de comparabile.

Datele de la nivelul statelor membre privind vătămările grave nu pot fi deocamdată comparate, spre deosebire însă de cele privind decesele

35 Începând din 1993, statele membre au obligația de a colecta, în materie de siguranță rutieră, statistici privind accidentele rutiere soldate cu vătămări corporale sau cu pierderi de vieți omenești și de a transmite aceste date Comisiei (a se vedea [caseta 1](#)).

⁹ Proiectul „Baseline”, *Conclusions and recommendations*, 2023.

Caseta 1

Baza de date CARE a Comisiei

În 1993, Consiliul a dezvoltat baza de date CARE privind accidentele rutiere, creându-se obligația pentru statele membre de a raporta informații în fiecare an. Întrucât decizia nu preciza exact ce date ar trebui raportate, un grup de experți, care include reprezentanți ai statelor membre și ai Comisiei (din partea DG MOVE și a Eurostat), se reunește periodic pentru a discuta variabilele care trebuie colectate și difuzate și în ce format ar trebui să fie acestea. Baza de date include date pentru fiecare accident soldat cu decese sau cu vătămări, cum ar fi tipul și locul accidentului, detalii privind infrastructura rutieră de la locul accidentului și informații privind vehiculele implicate și participanții la trafic afectați.

În fiecare toamnă, Comisia publică statistici la nivelul UE și la nivel de stat membru. Punctele de date individuale nu sunt accesibile publicului, dar sunt puse la dispoziția cercetătorilor, la cerere, în scopul analizei.

36 Chiar dacă această cerință legală a fost impusă de mult timp, există în continuare probleme legate de comparabilitatea datelor, în special în ceea ce privește datele privind vătămrile, în cazul cărora fiecare stat membru adoptă propriul set de criterii naționale pentru a determina gradul de gravitate. În majoritatea statelor membre, sarcina de a clasifica o vătămare ca fiind „gravă” revine cadrelor de poliție care asigură răspunsul la locul accidentului, în timp ce, în altele, vătămrile sunt clasificate de spitale. **Tabelul 2** ilustrează criteriile diferite care erau utilizate, la momentul auditului, în cele patru state membre vizitate, pentru identificarea vătămarilor grave.

Tabelul 2 – Criteriile de identificare a caracterului grav al unei vătămări în cele patru state membre vizitate

Stat membru	Criteriile de clasificare a vătămării drept gravă
Spania	Persoanele rănite sunt spitalizate timp de cel puțin 24 de ore sau vătămrile sunt clasificate de spitale
Lituania	Persoanele rănite au necesitat spitalizare, iar spitalul le-a înregistrat vătămrile ca fiind o „afectare gravă a stării de sănătate”
România	Vătămrile sunt clasificate de spitale
Slovacia	Tipul de vătămare este inclus pe o listă de vătămări stabilită prin lege

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

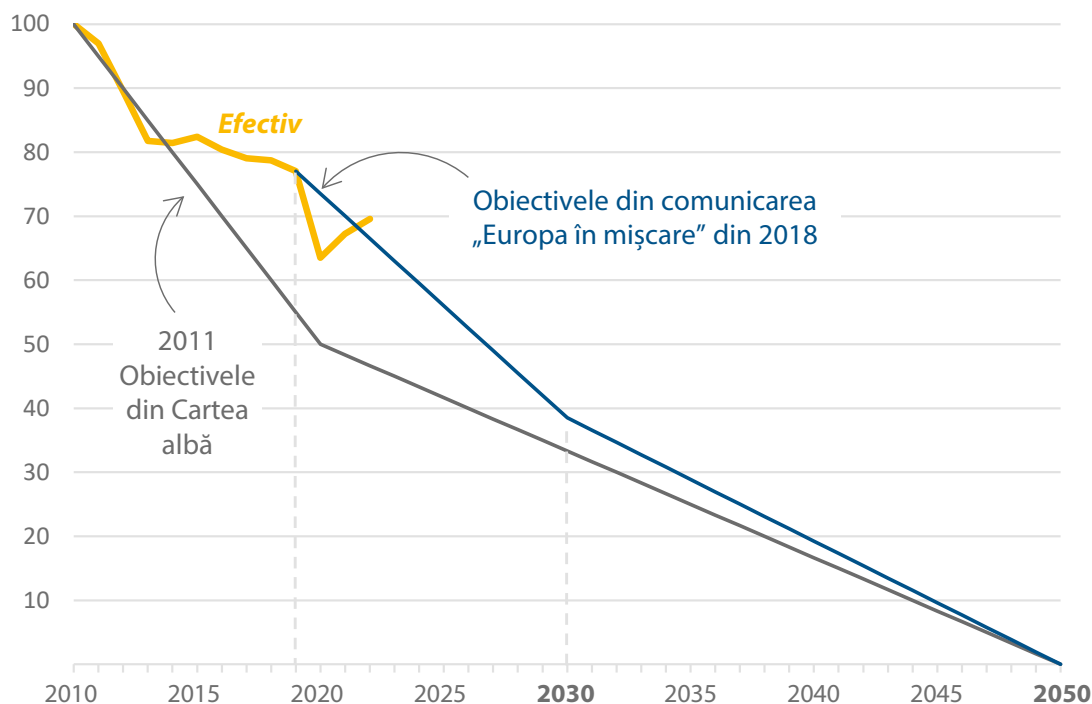
37 Pentru a îmbunătăți comparabilitatea, miniștrii transporturilor din UE au [convenit](#) în 2017 să își continue eforturile în vederea utilizării unei definiții comune a vătămărilor, bazată pe scala de evaluare a traumatismelor MAIS3+. Aceasta este un sistem internațional de clasificare bazat pe evidențele spitalelor. În 2023, numai 19 state membre colectau date utilizând clasificarea MAIS3+. În plus, metodele utilizate pentru obținerea de estimări pornind de la MAIS3+ nu erau standardizate per ansamblul statelor membre. Comisia a examinat tendințele corespunzătoare țărilor care au colectat date pe baza ambelor metodologii și a constatat că metodologiile naționale duceau fie la subraportarea, fie la supraportarea vătămărilor grave, spre deosebire de metodologia armonizată¹⁰. Prin urmare, Comisia nu este în măsură să obțină o imagine de ansamblu exactă a vătămărilor grave la nivelul UE și să conceapă acțiuni bine focalizate pentru a le reduce numărul.

Progresele UE sunt prea lente ca obiectivele pentru 2030 și 2050 să poată fi atinse

38 Între 2010 și 2020, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în UE a scăzut cu 36 %, procent care se situează cu mult sub obiectivul de 50 % stabilit de Comisie în [Cartea albă din 2011](#). În 2022, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere a crescut, de fapt, cu 4 % față de anul precedent (a se vedea [figura 7](#)).

¹⁰ [Serious injuries](#), Comisia Europeană, 2023.

Figura 7 – Reducerea procentuală a deceselor cauzate de accidente rutiere în UE începând din 2010, în raport cu obiectivele stabilite pentru 2020, 2030 și 2050



Notă: scăderea numărului de decese în accidente rutiere în 2020 se datorează în principal efectelor situației cauzate de COVID-19 asupra traficului rutier.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor Comisiei.

39 În ritmul actual și în lipsa unor eforturi suplimentare, este puțin probabil ca UE și statele membre să atingă obiectivul intermediar pentru 2030, punând astfel sub semnul întrebării capacitatea de a atinge obiectivul pentru 2050. Numărul deceselor ar urma să scadă cu doar un sfert, față de jumătate până în 2030 (comparativ cu valorile din 2019, care reprezintă scenariul de referință ales de Comisie pentru a măsura progresele înregistrate). Pentru a îndeplini obiectivul intermediar, ar fi necesară o rată medie anuală de reducere a deceselor la nivelul UE de 4,6 %. Or, reducerea anuală medie observată în ultimii cinci ani a fost de numai 2,5 %.

40 Obiectivul privind vătămrile grave pare a fi, de asemenea, greu de atins. O analiză¹¹ efectuată în Țările de Jos a concluzionat că obiectivul pentru 2030 privind decesele cauzate de accidente rutiere ar putea fi atins dacă se recurge la o combinație specifică de măsuri axate pe limitele de viteză pentru vehicule în zonele urbane și pe o infrastructură sigură pentru biciclete. Cu toate acestea, și în condițiile celui mai bun scenariu, obiectivul privind vătămrile grave ar fi în continuare imposibil de atins.

41 Îndeplinirea acestor obiective poate deveni și mai dificilă dat fiind că este din ce în ce mai greu să se obțină îmbunătățiri semnificative pornind de la un nivel deja bun de performanță. De exemplu, între 2010 și 2022, statul membru cu cele mai bune rezultate în ceea ce privește reducerea numărului de decese a fost Lituania (- 60 %), țară a cărei rată a mortalității se situa pe locul șapte în 2010, în timp ce, în Țările de Jos, țara cu a treia cea mai scăzută rată a mortalității în 2010, numărul de decese a crescut de fapt cu 22 %.

Acțiunile UE din cadrul pilonilor privind utilizarea drumurilor, vehiculele și infrastructura nu acoperă toate domeniile de risc și nu sunt suficient de integrate între ele

42 În cadrul abordării „sistemului sigur”, fiecare pilon ar trebui să includă măsuri care să acopere toate domeniile de risc relevante (de exemplu, legislație sau recomandări privind contravențiile rutiere și asigurarea respectării actelor în cauză, elemente de siguranță ale vehiculelor și cerințe de calitate pentru infrastructură, inclusiv pentru pietoni și pentru bicicliști). În plus, pentru a contribui în mod eficace la siguranța rutieră, măsurile din cadrul diferiților piloni ar trebui să fie integrate între ele și să se completeze reciproc.

43 Prin urmare, Curtea a examinat pilonii abordării „sistemului sigur” a Comisiei în ceea ce privește utilizarea drumurilor, vehiculele și infrastructura, pentru a evalua două elemente esențiale în atingerea obiectivelor de siguranță rutieră stabilite pentru 2030 și 2050: caracterul adecvat al acțiunilor subiacente și gradul de integrare între diferiții piloni.

¹¹ Dr. S. de Craen et al., *Halvering verkeersslachtoffers in 2030? Doorrekening van aanvullende maatregelen*, Ministerul Infrastructurii și Gospodăririi Apelor, 2022.

Nu toate cauzele principale ale accidentelor sunt acoperite la nivelul UE, iar supravegherea de către Comisie a strategiilor de asigurare a respectării legislației ale statelor membre este limitată

44 Comportamentul participanților la trafic este o componentă esențială a siguranței rutiere și este influențat, printre altele, de dispozițiile privind reglementarea traficului și de gradul de aplicare a legii împotriva contraveniențelor rutieri în statele membre. Responsabilitatea pentru conceperea și punerea în aplicare a ambelor aspecte le revine în integralitate statelor membre.

45 Curtea a analizat legislația aplicabilă și strategiile de asigurare a respectării ei pentru două dintre cele patru cauze principale ale accidentelor rutiere mortale, și anume consumul de alcool și viteza (celelalte două fiind lipsa centurii de siguranță și distragerea atenției conducătorului auto; a se vedea punctul **07**).

46 În general, riscul producerii unui accident crește considerabil atunci când condusul este afectat de consumul de alcool. Un studiu realizat pentru Comisie a concluzionat că decesele cauzate de consumul de alcool ar putea reprezenta între 20 % și 28 % din totalul deceselor cauzate de accidente rutiere în UE. Cu toate acestea, nu există o metodologie armonizată la nivelul UE pentru clasificarea deceselor în accidente rutiere cauzate de alcool, iar statele membre care raportează astfel de date fac acest lucru pe baza propriilor metodologii naționale¹².

47 Cercetările au demonstrat că o limită mai scăzută a conținutului de alcool în sânge este asociată unui număr mai mic de decese cauzate de consumul de alcool¹³. În 2001, Comisia a recomandat ca statele membre să adopte o limită legală maximă pentru conținutul de alcool în sânge de 0,5 mg/ml pentru toți conducătorii auto și un prag mai scăzut de 0,2 mg/ml pentru anumite categorii de participanți la trafic (cum ar fi conducătorii auto fără experiență sau conducătorii de vehicule de mare gabarit). Conform situației din octombrie 2023, pentru alte substanțe, Comisia nu emisese însă nicio astfel de recomandare privind pragurile legale.

¹² Ecorys, *Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

¹³ Ecorys și ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

48 Toate statele membre, cu excepția Maltei, au adoptat o legislație care stabilește limite maxime pentru conținutul de alcool în sânge, în conformitate cu recomandarea Comisiei. Patru dintre cele 27 de state membre au adoptat chiar un nivel de toleranță zero pentru toți conducătorii auto¹⁴.

49 Pe baza celui mai recent studiu¹⁵, în 2019, doar 12 state membre au furnizat statistici cu privire la activitățile lor de asigurare a respectării legislației. În ceea ce privește numărul de controale de alcoolemie efectuate de poliție la 1 000 de locuitori, existau diferențe semnificative de la o țară la alta (a se vedea [figura 8](#)).

Figura 8 – Evoluția în ceea ce privește controalele de alcoolemie efectuate de poliție în trafic (2019 vs 2010)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza [studiului](#) Ecorys.

¹⁴ [Statistical pocketbook 2022](#), Comisia Europeană.

¹⁵ Ecorys și ITS, [Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs](#), 2021.

50 Viteza este un alt factor important în accidentele rutiere, care influențează atât riscul producerii de accidente, cât și gravitatea acestora. Cercetările estimează că 30 % din totalul accidentelor mortale sunt rezultatul direct al vitezei excesive sau inadecvate¹⁶. Un studiu a arătat că reducerea vitezei medii cu 1 km/h pe toate drumurile din întreaga UE ar salva peste 2 000 de vieți pe an¹⁷.

51 În plus, impactul vitezei în accidentele mortale este deosebit de frapant în cazul accidentelor în care sunt implicați participanți la trafic vulnerabili. În timp ce probabilitatea decesului unui pieton într-un accident care implică un vehicul care circulă cu mai puțin de 30 km/h este sub 10 %, decesul este aproape inevitabil la viteze de peste 55 km/h¹⁸.

52 În 2022, Comisia a publicat o comunicare în care încurajează statele membre să reducă viteza în trafic, deși scopul principal al documentului respectiv era obținerea de economii de energie. Comisia nu a emis însă deocamdată nicio recomandare în atenția statelor membre cu privire la limitele de viteză sigure, deși Parlamentul European [a solicitat](#) Comisiei să facă acest lucru în 2021.

53 Statele membre stabilesc limite de viteză pentru fiecare tronson al rețelelor lor rutiere. Majoritatea limitelor de viteză naționale sunt mai mari decât cele recomandate într-un studiu internațional¹⁹. Acest lucru este valabil în special în cazul zonelor cu suprafață construită în care există atât participanți la trafic vulnerabili, cât și trafic de autovehicule, unde limita de viteză recomandată este de 30-40 km/h (a se vedea [anexa VI](#)).

54 În pofida restricțiilor de viteză, în statele membre care monitorizează respectarea vitezei, s-a observat un procent ridicat de vehicule care circulă peste limita de viteză pe toate tipurile de drumuri (35 %-75 % dintre vehicule pe drumurile urbane, 9 %-63 % pe drumurile rurale și 23 %-59 % pe autostrăzi). Această situație este agravată de faptul că metodele și nivelurile de asigurare a respectării limitelor de viteză diferă foarte mult de

¹⁶ *Road Safety Thematic Report - Speed*, Comisia Europeană, 2021.

¹⁷ *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, Consiliul European pentru Siguranța Transporturilor, 2019.

¹⁸ *Older vulnerable road users*, Monash University Accident Research Centre, 2004.

¹⁹ *Speed and Crash Risk*, Grupul de analiză și de colectare de date privind siguranța traficului internațional (ITF-OCDE), 2018.

la un stat membru la altul. De exemplu, conform celui mai recent studiu disponibil²⁰, proporția infracțiunilor depistate de camerele radar, pe care Comisia le-a recomandat ca instrument pentru asigurarea respectării limitelor de viteză, varia între 0 % în România și 99,9 % în Malta în 2017.

55 Rolul Comisiei în supravegherea abordărilor naționale în materie de asigurare a respectării legii este limitat, deoarece se bazează pe o directivă care vizează numai anumite încălcări transfrontaliere și pe o recomandare fără caracter obligatoriu din 2004. Conform dispozițiilor Directivei privind asigurarea respectării normelor de circulație la nivel transfrontalier, Comisia raportează cu privire la normele naționale de circulație prin intermediul unui site web accesibil publicului, care sintetizează principalele obligații ale conducătorilor auto și ale altor participanți la trafic. În ceea ce privește recomandarea din 2004, Comisia nu a fost în măsură să monitorizeze periodic punerea în aplicare a acesteia astfel cum era prevăzut inițial. Motivul principal a fost natura voluntară a obligației de raportare de către statele membre. În 2012, Comisia a lansat o analiză specifică a planurilor naționale de asigurare a respectării legislației ale statelor membre. Dat fiind că analiza a relevat că nu toate statele membre dispuneau de un astfel de plan concret în cadrul strategiei lor de siguranță rutieră, Comisia nu a întocmit niciun raport.

56 În martie 2023, Comisia a propus un nou pachet privind siguranța rutieră, care a inclus mai multe inițiative de consolidare a legislației rutiere și a asigurării respectării acesteia. Pachetul, care este în prezent dezbătut de către colegiitori, cuprinde trei acte legislative:

- o **directivă** revizuită privind permisele de conducere, pentru a introduce o perioadă de probă de minimum doi ani pentru conducătorii auto începători și o normă de toleranță zero în ceea ce privește conducerea sub influența alcoolului;
- o nouă **directivă** care să permită decăderea din dreptul de a conduce autovehicule la nivelul UE pentru încălcări grave ale normelor de circulație;
- o **directivă** revizuită privind asigurarea respectării normelor la nivel transfrontalier, pentru o mai bună investigare și sancționare a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșite în străinătate.

²⁰ *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, Consiliul European pentru Siguranța Transporturilor, 2019.

Vehiculele fac obiectul unui cadru standardizat la nivelul UE, dar îmbătrânirea parcurilor auto limitează impactul acestui cadru

57 Actul juridic principal care stabilește cerințele minime de siguranță pentru vehiculele noi din UE este [Regulamentul privind siguranța generală](#), care a fost revizuit ultima dată în 2019. Dat fiind că este un regulament al UE, acesta este direct aplicabil în toate statele membre, fără a fi nevoie de norme naționale de punere în aplicare. Această abordare duce la un grad ridicat de armonizare.

58 Regulamentul privind siguranța generală clasifică cerințele în funcție de tipul de vehicul, și anume dacă vehiculul este un model nou sau un vehicul nou fabricat pe baza unui model existent, și stabilește termene diferite pentru cerințele sale (a se vedea [figura 9](#) pentru exemple de cerințe care se aplică vehiculelor noi). În plus, dispozițiile Regulamentului privind siguranța generală permit Comisiei să adopte legislație secundară și să modifice lista cerințelor pentru a include evoluțiile tehnice și în materie de reglementare.

Figura 9 – Exemple de viitoare cerințe obligatorii pentru vehiculele noi în temeiul Regulamentului privind siguranța generală

Simbolul pe tabloul de bord	Opțiune	Data la care devine obligatorie pentru modelele noi
	Sistemul de menținere a benzii de circulație	7 iulie 2024
	Sistemul de frânare autonomă de urgență	7 iulie 2024
	Sistemul de frânare autonomă de urgență pentru prevenirea coliziunilor cu pietoni și bicicliști	7 ianuarie 2026

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

59 Comisia a identificat cerințele pe baza eficacității preconizate a acestora în reducerea numărului de decese și de vătămări grave. Un studiu al Comisiei²¹ a estimat că, în cazul în care întreaga gamă de măsuri propuse privind siguranța vehiculelor devine obligatorie până în septembrie 2025, ar putea fi evitate aproape 25 000 de decese pentru toate categoriile de vehicule între 2022 și 2037. Regulamentul privind siguranța generală, în forma sa adoptată, a preluat în cea mai mare parte cerințele respective, punerea în aplicare fiind prevăzută între 2022 și 2026.

60 Cerințele prevăzute în Regulamentul privind siguranța generală constituie standarde minime de siguranță la care trebuie să răspundă toate vehiculele noi vândute în UE. Acest lucru este relevant în special pentru modelele din categoria de bază, deoarece vehiculele mai avansate tind să depășească standardele regulamentului, după cum arată rezultatele testelor de siguranță efectuate de Euro NCAP²².

61 Cu toate acestea, deși majoritatea vehiculelor noi intră sub incidența cerințelor Regulamentului privind siguranța generală, anumite vehicule pot face, de asemenea, obiectul unei [proceduri de omologare individuală a vehiculelor](#), care include mai puține cerințe de siguranță. Recent, mai multe părți interesate și-au exprimat îngrijorarea²³ cu privire la o tendință de creștere a importurilor de vehicule de tip „pick-up” de teren care beneficiază de această dispoziție – acest tip de vehicul este deosebit de periculos pentru participanții la trafic vulnerabili.

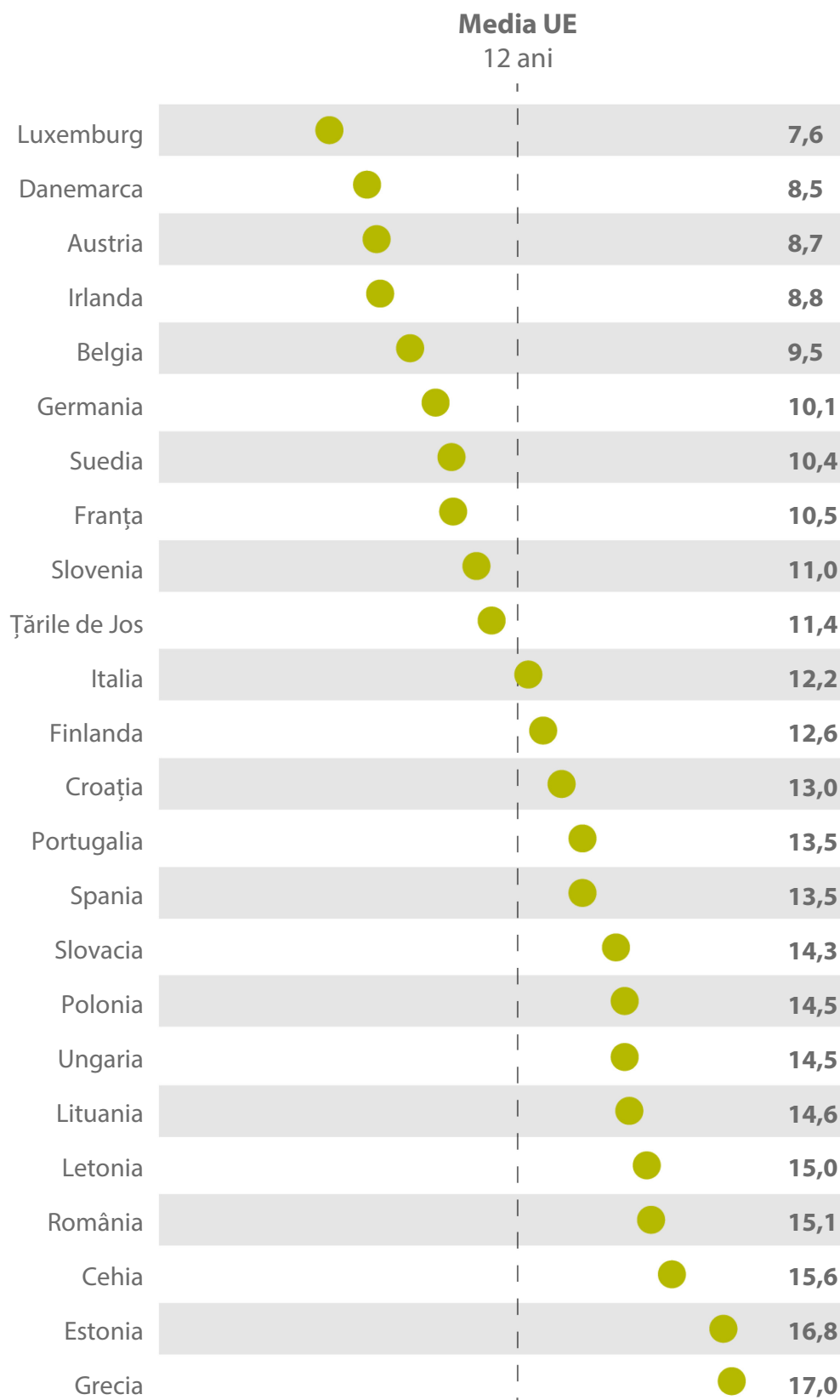
²¹ TRL Ltd., *Cost-effectiveness analysis of Policy Options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures*, 2018.

²² Euro NCAP, *Year in Numbers*, 2022.

²³ BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, Federația Internațională a Pietonilor, Polis, Transport & Environment, [Scrisoare adresată domnului Thierry Breton, comisar pentru piața internă](#), 2023.

62 În plus, cerințele Regulamentului privind siguranța generală se aplică numai vehiculelor noi. Se observă o îmbătrânire a parcurilor auto ale statelor membre, vechimea medie la nivelul UE fiind de 12 ani (a se vedea [figura 10](#)). Aceasta reprezintă o creștere de peste 40 % a vechimii medii a vehiculelor față de 2010²⁴. Va fi deci nevoie de timp pentru ca impactul Regulamentului privind siguranța generală și al noilor elemente de siguranță ale vehiculelor să se materializeze. În plus, deși, în 2018, Comisia intenționase să încurajeze statele membre să stimuleze reînnoirea vehiculelor punând accentul pe performanța în materie de siguranță rutieră, Curtea nu a identificat nicio astfel de schemă de sprijin în statele membre în care a realizat vizite. În schimb, există scheme de sprijin în alte scopuri (cum ar fi o performanță de mediu mai bună a vehiculelor), ceea ce poate aduce beneficii indirecte siguranței rutiere prin reînnoirea parcului auto.

²⁴ SWD(2012) 206.

Figura 10 – Vechimea medie în ani a parcurilor auto ale statelor membre

Notă: nu există date disponibile pentru Bulgaria, Cipru și Malta.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza [datelor din 2021](#) ale Asociației Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA).

63 De asemenea, este esențial ca vehiculele să continue să îndeplinească standardele minime de siguranță chiar și după mai mulți ani de la înmatricularea lor inițială, în special având în vedere îmbătrânirea parcului auto european. Pentru ca acest lucru să se întâmple, statele membre trebuie să se asigure că vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor sunt controlate periodic.

64 O [directivă](#) a UE stabilește o frecvență minimă a inspecțiilor tehnice auto, în funcție de tipul de vehicul și de utilizarea acestuia (de exemplu, patru ani de la data primei înmatriculări și, ulterior, o dată la doi ani pentru vehiculele care nu sunt utilizate ca taxiuri sau ambulanțe). Cu condiția să nu depășească aceste termene, statele membre sunt libere să decidă, în funcție de preferințe, cu privire la calendarele lor de control. Anumite state membre au optat pentru o periodicitate minimă, iar altele au inclus verificări suplimentare. Prin urmare, [intervalele](#) la care performanța în materie de siguranță a unui vehicul este evaluată variază semnificativ de la un stat membru la altul. De exemplu, în Croația, aceste controale au loc în fiecare an după anul primei înmatriculări, în timp ce, în Italia, ele trebuie efectuate o dată la doi ani începând cu al patrulea an de la data primei înmatriculări.

Abordările naționale privind îmbunătățirea siguranței infrastructurii variază ca grad de complexitate, iar cerințele UE nu acoperă infrastructura cu cea mai mare incidență de accidente soldate cu decese

65 Pentru a reduce numărul deceselor și al vătămarilor grave, statele membre pot acționa, de asemenea, la nivelul proiectării și al întreținerii rețelelor lor rutiere. Investițiile ar trebui orientate către tronsoanele rutiere unde se înregistrează cele mai multe accidente și unde există potențialul cel mai ridicat de reducere a numărului de accidente²⁵ (așa-numitele puncte negre/*hotspot*). Or, statele membre au definiții și proceduri diferite în ceea ce privește punctele negre (a se vedea [caseta 2](#)).

²⁵ Considerentul 16 al [Directivei \(UE\) 2019/1936](#).

Caseta 2

Abordările diferite ale statelor membre în ceea ce privește conceptul de „punct negru”/hotspot în materie de siguranță rutieră

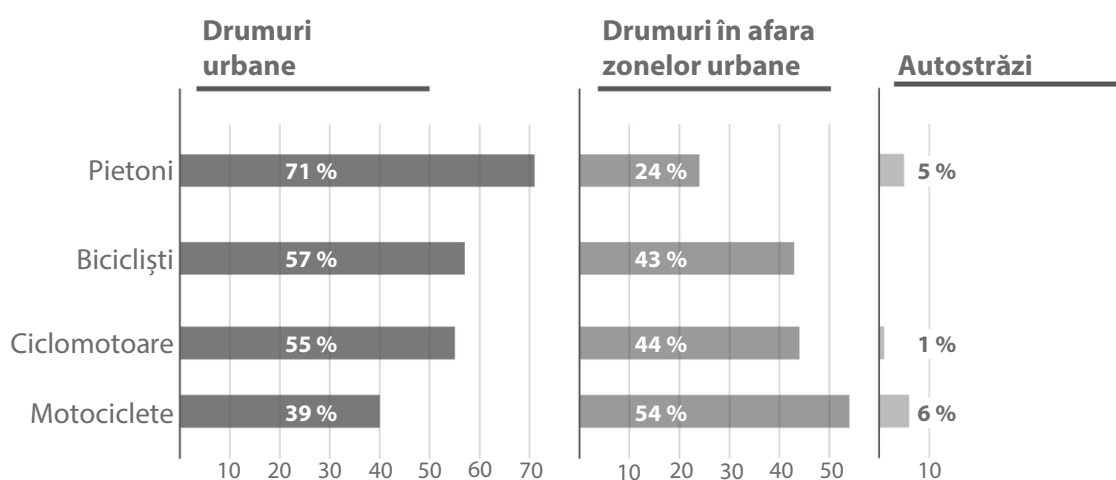
- Pe lângă procedurile polițienești standard, legislația lituaniană prevede o investigație aprofundată pentru a înțelege cauza fiecărui accident mortal. Tronsoanele rutiere cu o incidență de patru sau mai multe accidente rutiere în ultimii patru ani sunt etichetate ca „puncte negre” și identificate pe o hartă accesibilă publicului cu recomandări pentru conducătorii auto. În plus, fiecare dintre aceste puncte negre este analizat cu scopul de a se identifica măsurile necesare pentru îmbunătățirea performanței în materie de siguranță rutieră. Operatorul drumului are apoi la dispoziție un an pentru a pune în aplicare aceste măsuri de siguranță rutieră. Obiectivul strategiei de siguranță rutieră a Lituaniei este de a elimina orice punct negru până în 2030.
- Spania utilizează două criterii pentru a identifica tronsoanele rutiere cu un risc relativ mai mare de accidente. Primul este gradul de pericolozitate al tronsonului (în funcție de numărul de accidente din trecut, lungimea porțiunii de drum în cauză și volumul mediu de trafic la ore diferite). Al doilea criteriu este numărul de accidente în valori absolute. Ambii parametri sunt evaluați în raport cu diferite praguri care sunt definite în funcție de categoria drumului și de volumul traficului.
- Slovacia definește „punctele negre” ca fiind tronsoane de un kilometru cu cinci sau mai multe accidente rutiere înregistrate în anul precedent.
- În 2008, România a definit „punctul negru”/hotspot ca fiind un segment de drum cu o rată mai mare de accidente rutiere decât rata medie a accidentelor înregistrată pe drumul respectiv. Această definiție a fost abrogată în 2018 și, la momentul auditului, nu fusese încă elaborată nicio altă definiție. De atunci, România a lansat un proiect finanțat prin Mecanismul de redresare și reziliență pentru a aborda problema hotspoturilor, utilizând o definiție ad-hoc pentru identificarea lor.

66 În 2008, o **directivă** a UE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere a introdus un set comun de proceduri pe care statele membre trebuie să le aplice pentru a îmbunătăți siguranța rețelelor lor rutiere. În urma celei mai recente **revizuirii** din 2019 a acestei directive, statele membre au, în prezent, obligația de a efectua evaluări *ex ante* și audituri ale proiectării infrastructurii lor, precum și inspecții *ex post* ale oricăror caracteristici sau defecte care au necesitat lucrări de întreținere. Conform Directivei privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, astfel de proceduri sunt obligatorii pentru proiectele situate pe drumurile care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), pe autostrăzile naționale, pe drumurile principale identificate de statul membru și pe infrastructura rutieră care beneficiază de cofinanțare din partea UE.

67 Cerințele Directivei privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere nu se aplică însă nici (i) zonelor urbane și pistelor pentru biciclete, nici (ii) drumurilor secundare care nu au beneficiat de finanțare din partea UE. Din această cauză, impactul directivei este limitat, întrucât, în 2020, 93 % dintre accidentele soldate cu decese s-au produs pe aceste două tipuri de infrastructură rutieră, care sunt astfel esențiale pentru realizarea obiectivelor UE în materie de siguranță rutieră.

68 În **zonele urbane** s-au produs, de fapt, 40 % din totalul deceselor, precum și cel mai mare procent de decese în rândul tuturor categoriilor de participanți la trafic vulnerabili, cu excepția motocicliștilor (în cazul cărora cele mai frecvente sunt accidentele produse pe drumuri din afara zonelor urbane; a se vedea **figura 11**).

Figura 11 – Rata deceselor în rândul participanților la trafic vulnerabili în 2020, pe tipuri de drumuri din UE



Notă: procentele au fost rotunjite și de aceea, însumate, nu ajung întotdeauna la 100 %.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor Comisiei.

69 Începând din 2013, Comisia a încurajat orașele să elaboreze planuri de mobilitate urbană durabilă, care ar trebui să pună accentul și pe siguranța rutieră. Orașele nu sunt însă deocamdată obligate să includă considerente legate de siguranță rutieră în aceste planuri și nici să elaboreze încă astfel de planuri.

70 **Propunerea** Comisiei din 2021 de revizuire a Regulamentului TEN-T este discutată în prezent de colegiuitori și va introduce o nouă cerință pentru statele membre de a asigura adoptarea de planuri de mobilitate urbană durabilă în majoritatea principalelor orașe din UE până în 2025, precum și colectarea și transmiterea către Comisie de date privind accidentele și vătămările grave la nivel urban. Aceste planuri vor trebui să includă acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere, în special pentru participanții la trafic vulnerabili, precum și obiective, ținte și indicatori privind accidentele și vătămările.

71 Drumurile pe care s-au înregistrat majoritatea deceselor în cifre absolute în 2020 (9 931 de decese; 53 %) au fost **drumurile din afara zonelor urbane**. Chiar dacă acest tip de drumuri poate intra sub incidența Directivei privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere dacă statele membre le clasifică drept drumuri principale sau dacă primesc finanțare din partea UE, Comisia nu dispunea de o imagine de ansamblu asupra amplitudinii rețelelor rutiere naționale acoperite de această directivă. Deși directiva prevedea obligația statelor membre de a raporta Comisiei tronsoanele de rețea pe care le-au definit ca fiind „principale” până în 2021, mai puțin de jumătate dintre ele au făcut acest lucru.

72 În plus, directiva nu specifică cerințe minime de siguranță pentru fiecare tip de infrastructură. În timp ce proiectarea autostrăzilor este în mare măsură standardizată la nivelul întregii UE, standardele pentru alte drumuri și zone urbane variază foarte mult. Comisia a lansat o inițiativă pentru a oferi orientări de specialitate cu privire la standardele de proiectare pentru infrastructura rutieră din perspectiva siguranței.

73 În plus, statele membre au obligația de a efectua o evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele pentru domeniile reglementate de directivă. Aceste evaluări trebuie finalizate pentru prima dată până la sfârșitul anului 2024 și, ulterior, cel puțin o dată la cinci ani. În scopul stabilirii priorităților de intervenție, statele membre vor trebui ulterior să își clasifice tronsoanele rețelei rutiere în funcție de nivelul lor de siguranță. Comisia va publica apoi o hartă online care va evidenția diferitele categorii.

74 În conformitate cu cerințele directivei și în urma unei serii de studii-pilot, Comisia a prezentat o **metodologie** în 2023, pe care statele membre pot alege să o urmeze

atunci când efectuează evaluări ale siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Metodologia este formată din două părți: prima este reactivă (pe baza statisticilor privind accidentele din trecut), iar cea de a doua este proactivă (în funcție de proiectarea tronsonului rutier).

75 Metodologia Comisiei se bazează însă pe utilizarea unor praguri naționale diferite. Obiectivul său este de a stabili un instrument conceput în scop de analiză comparativă la nivel național, astfel încât statele membre să se poată concentra în primul rând pe secțiunile de drum cele mai periculoase. În cursul auditului, s-a constatat însă că trei dintre cele patru state membre vizitate se vor abate de la metodologia standard a Comisiei.

Noile provocări vor necesita o mai bună integrare a acțiunilor Comisiei din domeniul siguranței rutiere

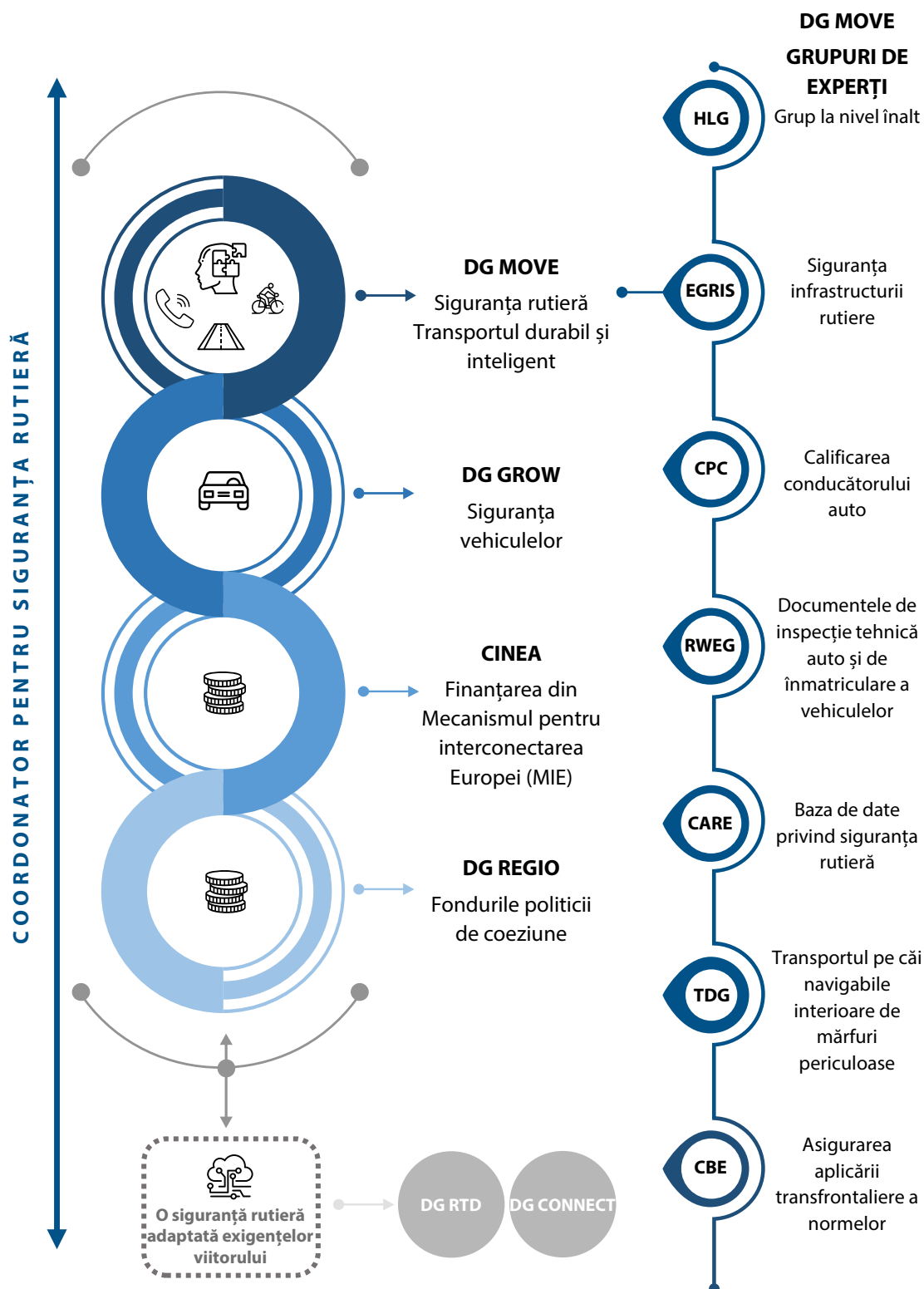
76 Pentru o funcționare eficientă a abordării „sistemului sigur”, acțiunile din cadrul diferitelor sale componente ar trebui să fie strâns legate între ele²⁶. De exemplu, elementele avansate de siguranță ale vehiculelor necesită marcaje rutiere și elemente de semnalizare adecvate pentru a funcționa în mod corespunzător, precum și norme de circulație clare privind modul de interacțiune cu participanții la trafic vulnerabili.

77 În timp ce DG MOVE este responsabilă pentru majoritatea activităților Comisiei din domeniul siguranței rutiere, mai multe direcții generale își împart responsabilitatea pentru acțiunile întreprinse în cadrul abordării „sistemului sigur”. Alte grupuri de experți și organisme sprijină, de asemenea, Comisia în promovarea politicii UE în materie de siguranță rutieră (a se vedea [figura 12](#)). De exemplu, Comisia este asistată de următoarele organisme:

- un grup la nivel înalt privind siguranța rutieră, alcătuit din reprezentanți ai statelor membre, în cadrul căruia sunt discutate subiecte legate de siguranța rutieră la nivelul UE și la nivel național. În 2018, Comisia a extins mandatul Grupului la nivel înalt pentru a include consiliere strategică și schimburi cu părțile interesate;
- un coordonator european pentru siguranța rutieră, care este un înalt funcționar al Comisiei, însărcinat cu asigurarea legăturii cu statele membre și cu schimbul de bune practici.

²⁶ ITF - OCDE, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

Figura 12 – Organismele Comisiei implicate în siguranța rutieră



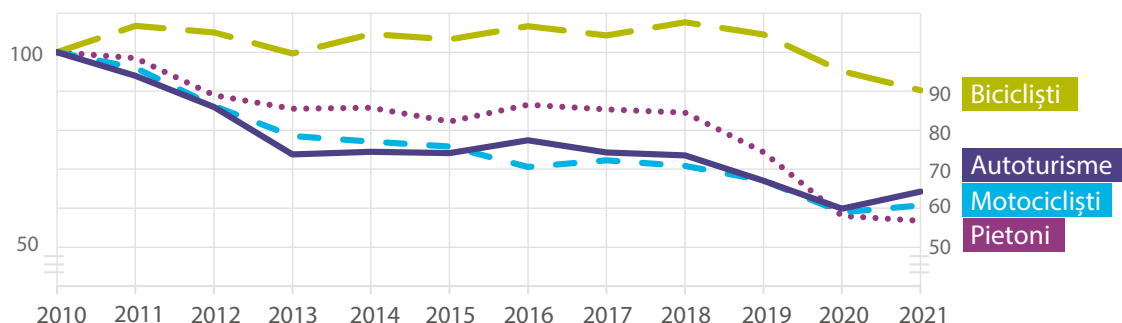
Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

78 În 2021, Parlamentul European a **invitat** Comisia să ia în considerare înființarea unei agenții centralizate responsabile pentru siguranța rutieră, în conformitate cu ceea ce există deja pentru transportul feroviar, maritim și aerian. În 2023, Comisia a lansat un studiu de fezabilitate pentru a analiza posibilele scenarii, publicarea acestuia fiind preconizată pentru începutul anului 2024. Mai multe dintre părțile interesate intervievate de Curte și-au exprimat, de asemenea, opinia potrivit căreia activitățile Comisiei nu erau coordonate între diferiții piloni ai abordării „sistemului sigur”, iar siguranța rutieră nu era încă integrată în politicile Comisiei.

79 Viitoare provocări în materie de siguranță rutieră, cum ar fi noile forme de mobilitate din zonele urbane și prezența vehiculelor autonome, vor necesita probabil o mai bună integrare și coordonare a diferitelor acțiuni ale Comisiei. În 2020, în zonele urbane s-au produs aproape jumătate din numărul deceselor (a se vedea punctul **68**), chiar și mai mult în rândul participanților la trafic vulnerabili. Siguranța rutieră în zonele urbane nu se află însă sub răspunderea unității de siguranță rutieră din cadrul DG MOVE, ci a unei unități separate responsabile cu mobilitatea în zonele urbane, a cărei sferă de preocupare nu este axată doar pe siguranța rutieră. În același timp, chestiunile legate de siguranța rutieră în ceea ce privește vehiculele autonome sunt acoperite de mai multe direcții generale ale Comisiei.

80 UE face apel la un accent mai mare pe **mobilitatea activă**, cum ar fi mersul pe jos sau cu bicicleta, în special **în zonele urbane**. În timp ce numărul deceselor în rândul pietonilor a înregistrat între 2010 și 2021 aceeași tendință de scădere ca cel al deceselor ocupanților vehiculelor, în cazul bicicliștilor, scăderea a fost mult mai redusă (a se vedea **figura 13**). În plus, s-a înregistrat o creștere a numărului de decese în rândul acestora din urmă în zonele urbane între 2010 și 2021 în anumite state membre. De exemplu, în Austria, numărul deceselor de bicicliști în zonele urbane a crescut cu 68 % în această perioadă.

Figura 13 – Rata deceselor în zonele urbane, pe tipuri de participanți la trafic (2010-2021)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor Comisiei.

81 Dispozitivele de mobilitate personală, cum ar fi trotinetele electrice, sunt, de asemenea, un element pe care provocările în materie de siguranță rutieră în zonele urbane trebuie să îl aibă în vedere. Comisia nu a emis încă orientări în acest domeniu, iar abordările statelor membre în legătură cu reglementarea în materie diferă (a se vedea [anexa VII](#)).

82 **Vehiculele automatizate și autonome** pot contribui în mod pozitiv la siguranța rutieră, cercetările estimând că până la 22 % dintre accidentele soldate cu decese și vătămări grave ar putea fi evitate prin introducerea unor sisteme automate de conducere²⁷. Deși prima [strategie](#) a Comisiei în domeniu datează din 2018, normele naționale privind conducerea vehiculelor autonome pe drumurile publice variază încă în mod semnificativ. De exemplu, Germania permite conducerea complet automatizată fără prezența unui conducător auto din 2022, în timp ce alte state membre nu au elaborat încă niciun cadru de reglementare în materie.

²⁷ Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

Îndeplinirea obiectivelor UE în materie de siguranță rutieră nu a fost un criteriu esențial în selectarea proiectelor și pentru indicatorii de monitorizare

83 Finanțarea UE ar trebui alocată proiectelor care contribuie cel mai bine la prioritățile și obiectivele UE. Parlamentul European a invitat, de asemenea, statele membre și Comisia să acorde prioritate investițiilor care aduc cele mai mari beneficii în ceea ce privește siguranța rutieră, acordând o atenție deosebită zonelor cu cel mai mare număr de accidente²⁸.

84 În ceea ce privește proiectele incluse în eșantionul său, Curtea a examinat dacă siguranța rutieră fusese efectiv utilizată drept criteriu de selecție și dacă printre cerințele impuse proiectelor respective se numărau acelea de a estima contribuția lor la siguranța rutieră și de a monitoriza rezultatele obținute.

Siguranța rutieră nu a fost un criteriu esențial atunci când au fost selectate proiecte cu obiective în materie de siguranță rutieră

85 În perioada 2014-2020, FEDR/Fondul de coeziune și MIE au oferit sprijin pentru siguranța rutieră în principal prin finanțarea de proiecte legate de infrastructură, cum ar fi drumuri noi sau modernizate, piste pentru biciclete și zone de parcare sigure și securizate. Solicitanții de finanțare pentru proiecte și-au depus cererile de cofinanțare din partea UE ca răspuns la cererile de propuneri publicate, pregătite fie de autoritățile de management (pentru proiectele care făceau obiectul gestiunii partajate), fie de CINEA (pentru MIE). Aceste cereri de propuneri trebuiau să respecte prioritățile și cerințele prevăzute anterior fie în programele operaționale relevante din domeniul coeziunii, fie în programele de lucru ale MIE.

²⁸ Recomandări privind următorii pași către „Viziunea zero”, Parlamentul European, 2021.

86 Curtea a analizat programele operaționale și cererile de propuneri aferente prin care au fost cofinanțate proiectele auditate. Deși nu toate proiectele erau finanțate în cadrul unei priorități specifice legate de siguranța rutieră, toate numărau siguranța rutieră printre obiectivele lor. Din 9 proiecte cofinanțate de FEDR sau de Fondul de coeziune, numai 2 au fost finanțate în cadrul unei priorități specifice siguranței rutiere; celelalte proiecte au fost selectate în cadrul priorităților care vizau îmbunătățirea accesibilității (4 proiecte), un transport mai ecologic (2 proiecte) și servicii digitale mai bune pentru cetățeni (1 proiect). Dintre cele 3 proiecte finanțate prin MIE, doar 2 au primit sprijin în cadrul unei priorități specifice siguranței rutiere (infrastructură sigură și securizată); în schimb, 1 proiect s-a axat pe finalizarea rețelei TEN-T. În mod similar, scopul principal al lucrărilor legate de autostradă și finanțate atât prin Fondul de coeziune, cât și prin MIE consta în eliminarea blocajelor din rețeaua TEN-T.

87 Pentru majoritatea proiectelor, criteriile de selecție utilizate de Comisie și de autoritățile de management nu căutau să favorizeze tronsoanele rețelei rutiere cu cel mai mare număr de accidente sau decese, chiar dacă îmbunătățirea siguranței rutiere reprezenta unul dintre beneficiile preconizate. Au existat doar două proiecte finanțate de FEDR (în Spania) în care cererile au fost însoțite de o analiză detaliată a numărului de accidente din anii precedenți, în timp ce unul dintre cele două proiecte analiza, de asemenea, gradul de periculozitate al secțiunii de drum respective. Aceste informații nu erau disponibile pentru toate proiectele, deoarece nu era obligatoriu să fie menționate în cereri. Autoritățile de management și Comisia ar fi putut să acorde prioritate cofinanțării proiectelor cu cel mai mare impact potențial în reducerea numărului de decese dacă acest element ar fi fost luat în considerare în selectarea proiectelor.

88 În plus, nu au fost prevăzute criterii specifice de proiectare legate de siguranța rutieră. Fiecare promotor de proiect avea libertatea de a adopta opțiunea preferată de proiectare a drumului, sub rezerva respectării legislației și a standardelor naționale aplicabile și, după caz, a cerințelor din [Directiva privind siguranța tunelurilor](#). În consecință, având în vedere diversitatea semnificativă a standardelor rutiere (a se vedea punctul [72](#)) și, în lipsa unor criterii specifice în materie de siguranță rutieră în etapa de selecție, atingerea unui anumit nivel de performanță în materie de siguranță pentru drumurile vizate, precum și pentru piste pentru biciclete, nu a fost integrată în procesul de selecție a proiectelor.

89 Pentru proiectele cofinanțate în cadrul FEDR și al Fondului de coeziune, responsabilitatea definirii priorităților de finanțare pentru fiecare program operațional și pentru fiecare cerere de propuneri revine autorităților de management. Comisia are totuși posibilitatea de a oferi feedback atât în etapa de elaborare a acordului de parteneriat și a programelor operaționale, înainte de a le aproba, cât și în faza de punere în aplicare a programului. Curtea a constatat că Comisia formulase observații cu privire la siguranța rutieră pentru acele acorduri de parteneriat și programe operaționale care erau relevante pentru proiectele examinate. De exemplu, Comisia a solicitat ca proiectele axate pe siguranța rutieră într-o regiune din Spania să fie puse în aplicare în cadrul unui program de siguranță rutieră, pentru a se evita fragmentarea resurselor. Versiunea finală a programului operațional regional spaniol a luat în considerare această sugestie.

90 În 2021 și pentru prima dată, MIE a lansat două teme specifice privind siguranța rutieră, în cadrul cărora puteau fi finanțate studii și lucrări. Totuși, ele se aplicau doar statelor membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune. Printre exemplele de acțiuni care puteau fi finanțate sub aceste teme se numără modernizarea tronsoanelor rutiere predispuse la accidente și/sau alte măsuri identificate în evaluările relevante ale siguranței rutiere de la nivelul întregii rețele (a se vedea punctul **73**). În total, au fost cofinanțate 15 proiecte în legătură cu aceste teme, sprijinul total din partea UE ridicându-se la 142,5 milioane de euro.

91 În fine, calitatea implementării și a întreținerii infrastructurii cofinanțate de UE poate avea un impact semnificativ sub aspectul siguranței (a se vedea **caseta 3**). Cu toate acestea, finanțarea din partea UE sprijină doar construcția sau modernizarea infrastructurii rutiere, iar promotorii de proiecte nu își asumă niciun angajament de a întreține drumurile pentru a asigura un anumit nivel de siguranță rutieră. Curtea a observat că, în perioada 2014-2020, Comisia a atras atenția asupra necesității ca Spania să își asume angajamentul explicit de a utiliza fondurile naționale pentru a asigura întreținerea infrastructurii rutiere cofinanțate.

Caseta 3

Exemplu de impact al unei întrețineri defectuoase în urma unui proiect la nivelul siguranței rutiere

Un proiect cofinanțat de FEDR în Spania avea drept obiectiv modernizarea unui drum local și adăugarea unei piste pentru biciclete. Întrucât drumul de-a lungul pistei pentru biciclete se intersectează cu alte drumuri, proiectul a inclus poziționarea indicatoarelor necesare pentru prioritatea de trecere, precum și a unor marcaje rutiere pentru trecerile cicliștilor și pietonilor, la o distanță corespunzătoare față de drumul principal. În cursul vizitei sale, Curtea a observat că, din cauza lipsei de întreținere, marcajele rutiere originale aproape dispăruseră. Prin urmare, majoritatea bicicliștilor și a pietonilor traversau printr-un alt loc, unde erau mai dificil de identificat de către conducătorii auto. Acest lucru subminează obiectivele inițiale ale proiectului în materie de siguranță rutieră.



Notă: liniile albastre adăugate la fotografie indică locul marcajelor inițiale ale punctului de trecere pentru bicicliști.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Proiectele cu obiective de siguranță rutieră cofinanțate de UE nu trebuiau să furnizeze estimări ale contribuțiilor lor potențiale la siguranța rutieră sau să elaboreze indicatori de rezultat aferenți

92 În conceperea proiectelor, promotorii de proiecte ar trebui să evalueze *ex ante* rezultatele potențiale și apoi să monitorizeze *ex post* rezultatele proiectelor pentru a stabili dacă impacturile preconizate au fost obținute. S-ar asigura astfel eficacitatea cofinanțării din partea UE în ceea ce privește contribuția la obiectivele UE în materie de siguranță rutieră. Curtea a analizat cererile de finanțare ale proiectelor, inclusiv documentele justificative (cum ar fi analizele cost-beneficiu), pentru a evalua gradul de planificare și de monitorizare a rezultatelor sub aspectul siguranței rutiere.

93 Curtea a constatat că, dintre cele 13 proiecte examinate, doar 6 cereri includeau fie o analiză cost-beneficiu completă, fie o estimare a beneficiilor economice potențiale ale proiectului, inclusiv a celor legate de siguranța rutieră. Această situație se explică prin faptul că, în perioada 2014-2020, numai proiectele sprijinite de MIE și proiectele cu un cost total eligibil de peste 75 de milioane euro sprijinite de FEDR sau de Fondul de coeziune trebuiau să includă în cerere o analiză cost-beneficiu.

94 Deși cererile menționau siguranța rutieră printre obiectivele proiectelor, pentru 3 dintre aceste 6 proiecte, beneficiile preconizate în materie de siguranță rutieră reprezentau doar o mică parte din beneficiul potențial total. În *caseta 4* este prezentat un astfel de exemplu.

Caseta 4

O zonă de parcare sigură și securizată, cu un impact limitat asupra siguranței rutiere

În cursul auditului său, Curtea a vizitat un proiect de parcare sigură și securizată cofinanțat de MIE. În schimbul utilizării acestor zone de servicii și de odihnă, se percepe o taxă, care ar trebui să ofere șoferilor de camioane o mai mare siguranță și securitate decât în alte zone de parcare situate în apropierea autostrăzilor sau a centrelor logistice, și, astfel, ar trebui să scadă practicile de parcare periculoasă.



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Cererea de proiect menționa ca beneficii pentru siguranța rutieră o scădere preconizată a numărului de accidente. Pe de altă parte, se preconiza că aceste beneficii vor reprezenta mai puțin de 1 % din beneficiile totale ale proiectului. Principalul beneficiu avut în vedere în cerere era economisirea de timp și de costuri în căutarea unui loc de parcare adecvat. În plus, rata scăzută de utilizare a zonei de parcare subminează contribuția efectivă a proiectului la siguranța rutieră.

95 Procesele de selecție pentru cele 13 proiecte examinate de Curte nu au necesitat o analiză a cererii sau a raportului costuri-beneficii care să indice rezultatele potențiale în ceea ce privește numărul de decese sau de vătămări grave evitate. Totuși, în cazul unui proiect, a fost prezentată în mod explicit o estimare a numărului potențial de vieți omenești care ar putea fi salvate. Alte 4 proiecte nu indicau în mod direct cifre privind numărul de decese și de vătămări grave evitate, dar le-au inclus în calculul valorii totale a beneficiilor sociale ale proiectului. Un alt proiect estima cu cât urmează să fie redus numărul de accidente, fără a oferi însă detalii cu privire la impactul separat asupra deceselor, a vătămarilor grave sau a vătămarilor minore.

96 Estimarea beneficiilor economice ale proiectelor este afectată de faptul că valorile monetare atribuite vieții omenești sunt diferite de la un stat membru la altul (cu un factor de până la patru) și de faptul că ipotezele utilizate în calcule variază. De exemplu, Curtea a constatat că, pentru același proiect din Slovacia, au fost elaborate două analize cost-beneficiu într-o perioadă de doi ani. Proiectul propriu-zis și, prin urmare, potențialul său de reducere a deceselor și a vătămarilor grave nu s-au schimbat. Ipotezele metodologice au fost însă diferite de la o analiză la alta, deoarece metodologiile de analiză cost-beneficiu utilizate pentru cererile de finanțare din cadrul Fondului de coeziune și al MIE s-au schimbat în timp. Conform noului calcul, numărul de accidente care urmau să fie evitate datorită proiectului a crescut cu 10 %, în timp ce beneficiile economice ale fiecărui accident evitat au crescut cu un factor de 1,5.

97 Din cauza lipsei unor estimări armonizate în cererile de finanțare ale proiectelor, ar fi foarte dificil pentru evaluatori și comitetele de selecție să compare la nivelul UE soluțiile propuse de finanțare a proiectelor, din perspectiva raportului lor cost-eficacitate în ceea ce privește salvarea de vieți. În plus, obiectivele UE în materie de siguranță rutieră au fost stabilite mai degrabă în funcție de numărul de decese și de vătămări grave evitate, decât în termeni monetari (a se vedea [anexa II](#)).

98 În ceea ce privește proiectele cofinanțate de MIE, CINEA nu a asigurat o monitorizare subsecventă a rezultatelor proiectelor ulterior punerii lor în aplicare și închiderii acordului de grant aferent, dat fiind că nu exista nicio cerință în acest sens. În cadrul proiectelor auditate sprijinite din fondurile politicii de coeziune, Curtea a identificat un singur caz în care exista un indicator la nivel de proiect care monitorizează rezultatele în materie de siguranță rutieră (și anume, scăderea numărului de decese). În schimb, după cum arată exemplele din [caseta 5](#), alte tipuri de indicatori definiți pentru proiectele examinate de Curte nu erau axați pe rezultatele scontate la nivelul siguranței rutiere.

Caseta 5

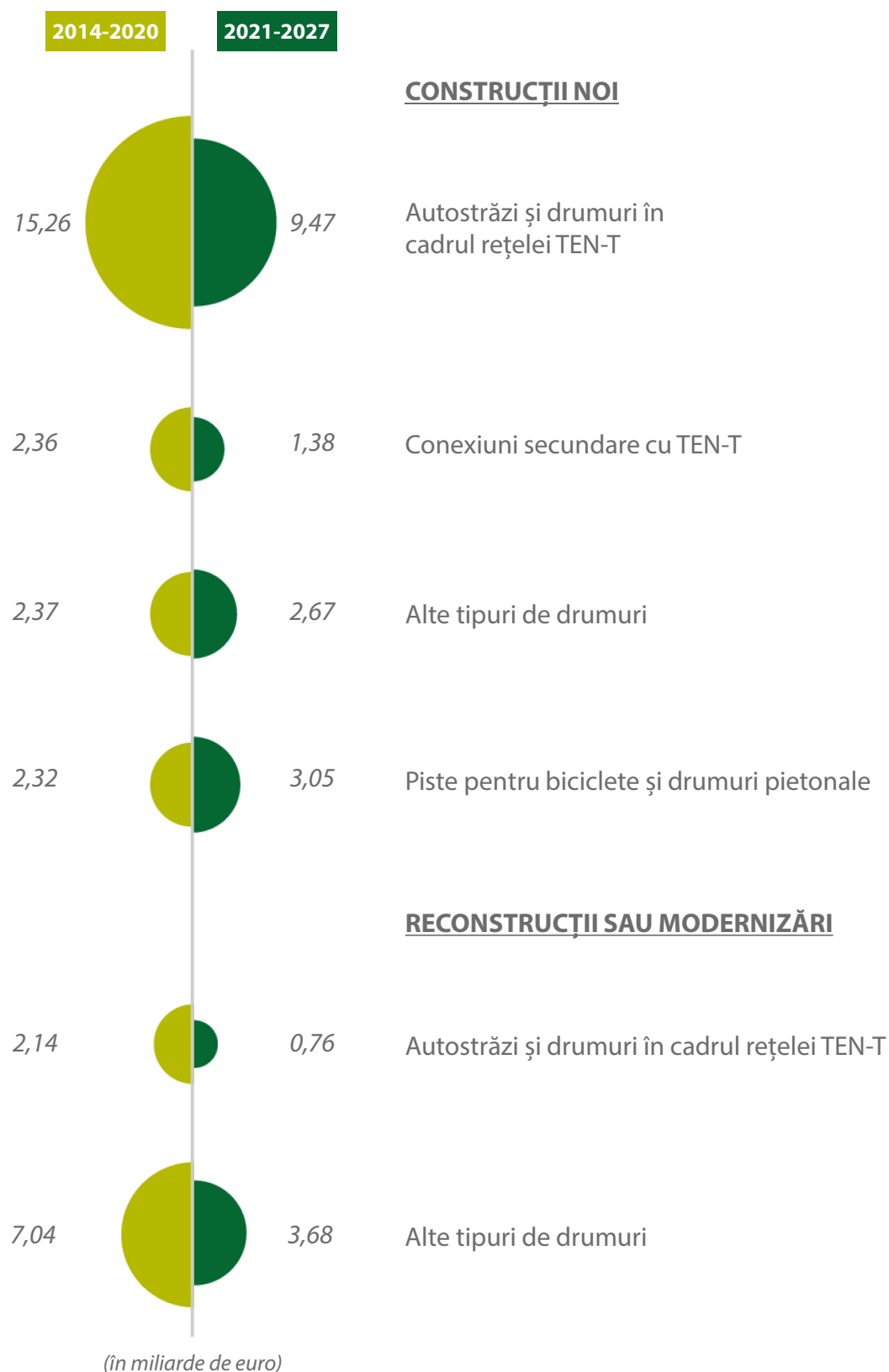
Exemple de indicatori utilizați la nivel de proiect, dar care nu se axează pe rezultate în materie de siguranță rutieră

- Un proiect din Lituania viza modernizarea unui tronson rutier existent și avea stabilite obiective clare în materie de siguranță rutieră. Cu toate acestea, cererea de finanțare nu cuantifica impactul potențial al proiectului asupra siguranței rutiere. Singurul indicator de monitorizare măsura implementarea completă a măsurilor de siguranță avute în vedere (de exemplu, kilometri de parapete). Mai mult, promotorul proiectului trebuia să raporteze cu privire la reducerea timpului mediu petrecut pe șosea, care nu este un indicator de siguranță rutieră.
- Cele trei proiecte de construcție de piste pentru biciclete erau concepute foarte diferit (de exemplu, prevedeau sau nu o barieră între pista pentru biciclete și drum), fapt care putea influența în mod negativ performanța lor în materie de siguranță rutieră. Pe de altă parte, din perspectiva monitorizării, toate au fost evaluate sub aspectul numărului de kilometri de infrastructură construită, dar acest aspect a trecut cu vederea diferitele impacturi potențiale pe care le-ar fi putut avea asupra reducerii numărului de decese și de vătămări grave.

S-ar putea ca fondurile disponibile în domeniul coeziunii pentru siguranța rutieră în perioada 2021-2027 să fie mai limitate, dar impunerea unei noi condiționalități este un prim pas către o mai bună direcționare a lor

99 Pentru perioada 2021-2027, fondurile politicii de coeziune alocate infrastructurii rutiere (inclusiv piste pentru biciclete) sunt cu aproximativ 33 % mai mici decât în perioada anterioară (a se vedea [figura 14](#)). Această reducere a finanțării disponibile poate duce cel puțin la o reducere proporțională a finanțării pentru proiecte viitoare care vizează în mod specific siguranța rutieră dacă nu se stabilesc norme stricte care să le acorde prioritate.

Figura 14 – Cofinanțarea UE din fondurile politicii de coeziune alocată infrastructurii rutiere: comparație între perioadele 2014-2020 și 2021-2027



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor privind coeziunea.

100 Curtea a observat, de asemenea, că, pentru perioada 2021-2027, a fost adăugată o nouă cerință, sub formă de condiție favorizantă, drept criteriu prealabil care trebuie îndeplinit pentru a beneficia de fonduri în cadrul politicii de coeziune. Statele membre au obligația de a include o evaluare a riscurilor în materie de siguranță rutieră în planurile lor pentru transportul multimodal, în conformitate cu strategiile naționale existente privind siguranța rutieră. Statele trebuie, de asemenea, să includă o cartografiere a drumurilor și a secțiunilor de drum afectate, stabilind o ordine de prioritate a investițiilor corespunzătoare²⁹.

101 Comisia se bazează însă pe autoevaluarea de către fiecare dintre statele membre a gradului în care ele respectă cerința respectivă. Curtea a constatat că aceste autoevaluări nu sunt omogene și nu oferă întotdeauna concluzii specifice pentru toate criteriile necesare. Or, Comisia a utilizat aceste autoevaluări în sprijinul observațiilor sale pe marginea acordurilor de parteneriat și a solicitat statelor membre să asigure o mai bună direcționare a măsurilor lor de siguranță rutieră. De exemplu, Comisia a solicitat Spaniei să limiteze acțiunile din domeniul siguranței rutiere la tronsoanele identificate în evaluarea siguranței rutiere, aceasta constituind o condiție prealabilă pentru finanțare. În mod similar, programul de transport al României include indicatori specifici de realizare și de rezultat în materie de siguranță rutieră, astfel cum a sugerat Comisia.

102 Această cerință impusă statelor membre reprezintă un prim pas către asigurarea faptului că cofinanțarea din partea UE pentru siguranța rutieră este alocată acolo unde ar putea contribui în modul cel mai eficace, cu condiția ca cerința să fie reflectată în mod corespunzător și în selecția proiectelor.

²⁹ Criteriul 8 de îndeplinire a condiției favorizante 3.1. din anexa IV la [Regulamentul \(UE\) 2021/1060](#).

Concluzii și recomandări

103 Siguranța rutieră ține atât de competența UE, cât și de cea a statelor membre. Cu toate acestea, autorităților naționale le revine responsabilitatea deplină de a pune în aplicare acțiuni cu un efect direct asupra reducerii numărului de decese și de vătămări grave. Rolul Comisiei este de a coordona activitățile de la nivelul UE, în special pe cele care au un efect transfrontalier.

104 Per ansamblu, Curtea concluzionează că Comisia a instituit un cadru cuprinzător pentru siguranța rutieră (abordarea „sistemului sigur” a UE), alături de obiective ambițioase pentru 2030 și 2050. În lumina progreselor actuale și în lipsa unor eforturi suplimentare din partea UE și a statelor sale membre, Curtea consideră că este puțin probabil ca aceste obiective strategice de a reduce la jumătate numărul deceselor și al vătămarilor grave între 2020 și 2030 și de a ajunge la un nivel apropiat de zero până în 2050 să fie atinse.

105 Mai mult, Curtea a concluzionat că, în continuare, Comisia se confruntă cu provocări în monitorizarea progreselor statelor membre. În plus, acțiunile UE nu au acoperit toate domeniile de risc și nu erau suficient de integrate între ele. În fine, atingerea obiectivelor UE privind siguranța rutieră nu se număra printre criteriile esențiale în raport cu care erau selectate și monitorizate proiectele cofinanțate de UE având obiective în materie de siguranță rutieră în perioada de cheltuieli 2014-2020, ceea ce riscă să se întâmple și în perioada 2021-2027.

106 În ceea ce privește pilonul de guvernanță, Comisia nu evaluase încă măsura în care eforturile planificate ale statelor membre contribuie la atingerea obiectivelor UE în materie de siguranță rutieră. Curtea a constatat că, deși aproape toate statele membre au stabilit obiective vizând reducerea la jumătate a numărului de decese și de vătămări grave, nivelul de complexitate a strategiilor naționale din cele patru state membre vizitate de Curte varia sub aspectul activităților planificate, al nevoilor de finanțare și al altor obiective în afara celor legate de decese și de vătămări grave (a se vedea punctele [28-31](#)).

107 Comisia nu a reușit încă să ajungă la o comparabilitate suficientă a datelor care să permită definirea unor ținte agregate per ansamblul UE pentru indicatorii de performanță utilizați în monitorizarea progreselor obținute în urma implementării de către statele membre a măsurilor în domeniul siguranței rutiere. Curtea a identificat, de asemenea, probleme de comparabilitate în ceea ce privește modul în care statele membre colectează și raportează Comisiei date cu privire la vătămarile grave. Ambele

aspecte, în special cel din urmă, prezintă provocări deosebite pentru Comisie în monitorizarea contribuțiilor statelor membre la realizarea obiectivelor de siguranță rutieră (a se vedea punctele [32-37](#)).

Recomandarea 1 – Să îmbunătățească raportarea cu privire la vătămările grave și să stabilească obiective de performanță

Comisia ar trebui să coopereze cu statele membre pentru:

- (a) a se asigura că acestea colectează și raportează date cu privire la vătămări grave utilizând o definiție comună bazată pe scala de evaluare a traumatismelor MAIS3+;
- (b) a asigura o aplicare consecventă a metodologiei standard, precum și o cuantificare a țintelor intermediare și finale pentru indicatorii-cheie de performanță la nivel național – și, după caz, la nivelul UE – pentru urmărirea progreselor înregistrate în vederea atingerii obiectivelor pentru 2030 și 2050.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: până la sfârșitul anului 2026.

108 În ceea ce privește ceilalți piloni examinați ai abordării „sistemului sigur”, Curtea a identificat următoarele aspecte:

- o *pilonul privind utilizarea drumurilor* nu acoperea toate domeniile principale de risc, cum ar fi viteza. Nivelul de asigurare a aplicării legii împotriva contraveniențelor rutiere diferă, de asemenea, de la un stat membru la altul, iar rolul Comisiei în supravegherea abordărilor naționale în materie de aplicare a legii este limitat. Acești factori au subminat contribuția pilonului la realizarea obiectivelor UE în materie de siguranță rutieră (a se vedea punctele [44-56](#));
- o *pilonul privind vehiculele* acoperea aspectele legate de siguranța rutieră utilizând un cadru standardizat la nivelul UE aplicabil vehiculelor noi. Cu toate acestea, impactul său a fost limitat de îmbătrânirea parcurilor auto ale statelor membre. Statele membre vizitate de Curte nu introduseseră stimulente financiare care să încurajeze oamenii să își reînnoiască vehiculele pe baza performanței acestora în materie de siguranță rutieră, deși există scheme de înlocuire a autoturismelor în alte scopuri – cum ar fi o performanță de mediu mai bună –, care ar putea aduce beneficii indirecte siguranței rutiere (a se vedea punctele [57-64](#));

- o *pilonul de infrastructură* prezenta variații la nivelul abordărilor adoptate de statele membre pentru îmbunătățirea siguranței rețelelor lor naționale de infrastructură rutieră – de exemplu, în identificarea tronsoanelor periculoase și analizarea cauzelor accidentelor – ca grad de complexitate și sub aspectul criteriilor utilizate. Legislația UE în acest domeniu a introdus principii și proceduri comune, însă sfera sa de aplicare nu a acoperit și tipul de infrastructură asociată cu majoritatea deceselor care ar fi, astfel, un element-cheie în îndeplinirea obiectivelor UE, cum ar fi zonele urbane, drumurile secundare din afara zonelor urbane și piste pentru biciclete, în cazul cărora standardele de siguranță diferă considerabil (a se vedea punctele [65-75](#)).

109 În fine, Curtea a constatat că noile provocări în materie de siguranță rutieră (cum ar fi cele generate de noile forme de mobilitate din zonele urbane și de vehiculele autonome) vor necesita o mai bună integrare și coordonare a acțiunilor Comisiei din cadrul pilonilor privind utilizarea drumurilor, vehiculele și infrastructura. La cererea Parlamentului European, Comisia evaluează oportunitatea înființării unei agenții a UE responsabile, printre altele, de siguranța rutieră, pentru a promova noi inițiative și pentru a îmbunătăți coordonarea (a se vedea punctele [76-82](#)).

Recomandarea 2 – Să pună un accent mai mare pe cauzele accidentelor și să introducă orientări suplimentare care să acopere toate domeniile de risc

Comisia ar trebui:

- (a) să promoveze investigarea detaliată în statele membre a cauzelor accidentelor, în special în *hotspoturi*, și raportarea lor armonizată;
- (b) să furnizeze statelor membre orientări suplimentare pentru ca acestea să abordeze într-un mod mai eficace principalii factori de risc (inclusiv viteza și proiectarea infrastructurii pentru drumurile pe care au loc cele mai multe accidente soldate cu decese), punând un accent deosebit pe participanții la trafic vulnerabili.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: până la sfârșitul anului 2026.

110 Pe lângă acțiunile la nivel politic și legislativ, abordarea „sistemului sigur” a UE include un pilon referitor la un „sprijin financiar sporit”. Curtea a constatat că, înainte de lansarea acestuia, în perioada 2014-2020, siguranța rutieră nu era un criteriu esențial în selectarea proiectelor de infrastructură rutieră care aveau obiective de

siguranță rutieră, deoarece concura cu alte priorități (cum ar fi cele privind o accesibilitate sporită și un transport mai ecologic). În majoritatea proiectelor examinate de Curte, criteriile de selecție nu vizau tronsoanele de rețea în care se înregistrau cele mai multe accidente sau decese. În plus, nici Comisia, nici autoritățile de management nu stabiliseră niciun criteriu legat de proiectare în materie de siguranță rutieră. În consecință, având în vedere diversitatea semnificativă a standardelor rutiere, criteriul privind atingerea unui anumit nivel de performanță în materie de siguranță pentru drumurile rurale și zonele urbane nu a fost integrat în procesul de selecție a proiectelor (a se vedea punctele [85-91](#)).

111 În ceea ce privește proiectele din eșantionul său care acoperă perioada 2014-2020, Curtea a constatat că acestea nu trebuiau să furnizeze estimări ale contribuției lor potențiale la siguranța rutieră. În cazul proiectelor care au făcut totuși acest lucru, calculele erau afectate de variații semnificative în ipotezele utilizate și de faptul că valoarea monetară atribuită vieții omenești diferă de la un stat membru la altul (cu un factor de până la patru). În plus, din cauza lipsei unor estimări armonizate în cererile de finanțare ale proiectelor, acestea din urmă nu au putut fi comparate din punctul de vedere al raportului lor costuri-eficacitate în ceea ce privește salvarea de vieți omenești (a se vedea punctele [92-97](#)).

112 În sfârșit, Curtea a constatat că doar pentru un singur proiect au fost stabiliți indicatori în faza de proiectare pentru a monitoriza rezultatele sale în ceea ce privește siguranța rutieră. Curtea a constatat, de asemenea, că CINEA nu asigură o urmărire consecventă a rezultatelor în urma finalizării proiectelor. Nu există deci o evaluare consecventă care să arate cât de eficace au fost proiectele cofinanțate în contribuția lor la obiectivele naționale și ale UE în materie de siguranță rutieră (a se vedea punctul [98](#)).

113 Pentru perioada actuală 2021-2027, UE a alocat, în general, mai puțină finanțare pentru infrastructura rutieră în cadrul fondurilor politicii de coeziune. Prin urmare, finanțarea pusă la dispoziție pentru viitoare proiecte care vizează îmbunătățirea siguranței rutiere poate scădea dacă nu se prevăd norme stricte care să le acorde prioritate. O nouă condiție favorizantă introdusă pentru această perioadă include cerințe legate de siguranța rutieră. Acesta este un prim pas către îmbunătățirea modului în care cofinanțarea din partea UE este direcționată, și anume acolo unde ar putea contribui cel mai eficace la siguranța rutieră (a se vedea punctele [99-102](#)).

Recomandarea 3 – Să aibă în vedere stabilirea mai clară a priorităților și o evaluare *ex post* pentru proiectele cu obiective în materie de siguranță rutieră care au fost cofinanțate de UE

Comisia ar trebui:

- (a) să acorde prioritate selecției de proiecte cu obiective de siguranță rutieră care sunt depuse prin Mecanismul pentru interconectarea Europei (gestiune directă) și care au furnizat în mod explicit date cantitative privind rezultatele estimate a fi obținute ca număr de vătămări grave și decese evitate;
- (b) să consilieze comitetele de monitorizare ale programelor să specifice criterii de selecție relevante care să includă obiective de siguranță rutieră pentru proiectele rutiere aflate sub gestiune partajată, de exemplu sprijinindu-se pe rezultatele evaluării de la nivelul întregii rețele privind siguranța rutieră;
- (c) să promoveze conceptele de la punctul (a), pentru programele și proiectele cu obiective privind siguranța rutieră din cadrul gestiunii partajate, în rândul autorităților de management (în special în elaborarea programelor) și în cadrul comitetelor de monitorizare ale programelor;
- (d) să elaboreze indicatori de rezultat pentru a evalua performanța proiectelor din perspectiva siguranței rutiere în scopul evaluărilor *ex post*.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: până la sfârșitul anului 2025.

Prezentul raport a fost adoptat de Camera II, condusă de doamna Annemie Turtelboom, membră a Curții de Conturi, la Luxemburg, în ședința sa din 7 februarie 2024.

Pentru Curtea de Conturi

Tony Murphy
Președinte

Anexe

Anexa I – Exemple de acțiuni în cadrul fiecărui pilon al abordării „sistemului sigur” a ONU

Pilonul abordării „sistemului sigur” a ONU	Exemple de acțiuni
Transportul multimodal și amenajarea teritoriului	— Punerea în aplicare de politici care promovează o planificare urbană compactă — Descurajarea utilizării vehiculelor private în zonele urbane cu densitate mare
Infrastructură rutieră sigură	— Cartografierea riscurilor de accident și evaluări proactive ale siguranței — Specificarea unui standard tehnic și a unei ținte de clasificare în funcție de stele pentru toate proiectele de drumuri în legătură cu fiecare participant la trafic
Siguranța vehiculelor	— Impunerea unor standarde de siguranță armonizate de înaltă calitate pentru autovehiculele noi și pentru cele rulate, pentru sistemele de siguranță pentru copii și pentru căștile de protecție — Asigurarea menținerii acestor standarde pe parcursul întregului ciclu de viață al vehiculului
Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță	— Adoptarea și asigurarea punerii în aplicare a legislației privind siguranța rutieră (inclusiv stabilirea unor limite maxime de viteză și restricționarea utilizării dispozitivelor electronice portabile la volan) — Stabilirea unor cerințe privind permisele de conducere pentru conducătorii auto profesioniști
Intervenția post-coliziune	— Crearea unui sistem de activare a intervențiilor post-coliziune (de exemplu, un număr de telefon unic de urgență) — Consolidarea capacității de intervenție în rândul specialiștilor paramedicali

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza [Global Plan](#), ONU, 2021.

Anexa II – Evoluția obiectivelor Comisiei în materie de siguranță rutieră începând din 2001

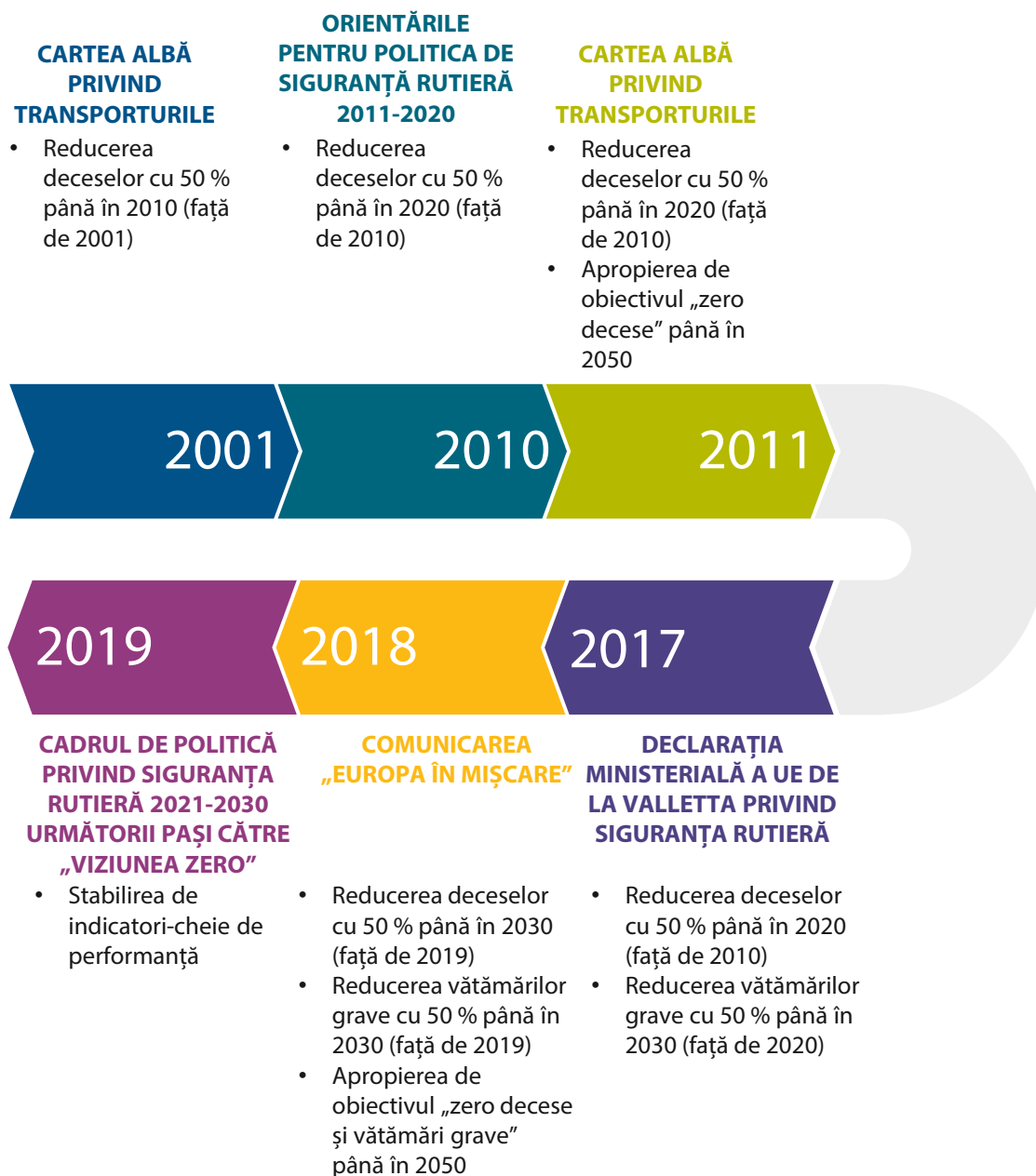
Comisia a stabilit pentru prima dată un obiectiv în materie de siguranță rutieră la nivelul UE în [Cartea albă](#) din 2001, care, la momentul respectiv, avea ca scop reducerea la jumătate a numărului de decese cauzate de accidente rutiere între 2000 și 2010.

În 2003, [Parlamentul European](#) și [Consiliul](#) au aprobat, la rândul lor, acest obiectiv. Prin [Cartea sa albă](#) din 2011, Comisia a stabilit un nou obiectiv, și anume de a ajunge la aproape zero decese în transportul rutier până în 2050, cu un obiectiv intermediar de a reduce la jumătate numărul de decese până în 2020 (comparativ cu 2010).

Deși documentele pregătitoare ale Cărții albe avertizau deja că obiectivul intermediar nu putea fi îndeplinit nici măcar în condițiile celui mai optimist scenariu, statele membre au susținut aceste obiective în [Declarația de la Valletta](#) din 2017. În această declarație, ele au propus, de asemenea, un nou obiectiv de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave în UE până în 2030.

Prin comunicarea din 2018 „Europa în mișcare”, UE a stabilit obiectivele actuale de a reduce la jumătate numărul de decese și de vătămări grave cauzate de accidente rutiere până în 2030 și la aproape zero până în 2050. În cele din urmă, documentul Comisiei intitulat „EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards «Vision Zero»” a introdus un set de indicatori-cheie de performanță pe baza cărora să se urmărească progresele înregistrate de statele membre în direcția îndeplinirii obiectivelor propuse.

Obiectivele UE în materie de siguranță rutieră începând din 2001



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Anexa III – Cadrul de reglementare al UE pentru pilonii abordării „sistemului sigur” auditați de Curte

Pilonul din abordarea „sistemului sigur”	Actul legislativ	Obiect
Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță	Directiva (UE) 2015/413	Schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră
	Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei	Utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule
	Directiva (UE) 2022/2561	Calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane
	Directiva 2014/85/UE	Permisele de conducere
	Recomandarea Comisiei din 17 ianuarie 2001	Nivelul maxim de alcool în sânge admisibil pentru șoferii de autovehicule
	Recomandarea 2004/345/CE a Comisiei	Asigurarea punerii în aplicare a normelor în domeniul siguranței rutiere
Vehicule sigure	Regulamentul (UE) 2019/2144	Cerințe de siguranță pentru omologarea noilor modele de vehicule
	Directiva 2014/45/UE	Inspekția tehnică periodică a autovehiculelor
	Directiva 2007/38/CE	Postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele
	Directiva 92/6/CEE a Consiliului	Dispozitivele limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule
	Directiva 91/671/CEE a Consiliului	Centurile de siguranță și alte sisteme de fixare pentru utilizatorii vulnerabili
Drumuri și acostamente sigure (infrastructură)	Directiva (UE) 2019/1936	Proceduri privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Anexa IV – Lista proiectelor cofinanțate de UE incluse în eșantion în scopul auditului

A – Lista proiectelor cofinanțate de MIE care au fost vizitate și examinate în cursul auditului

Stat membru	Numărul de identificare	Descrierea proiectului	Tipul de sprijin pentru siguranța rutieră	Data de început	Data de finalizare (planificată vs reală)	Costul eligibil total (în euro) (planificat vs estimarea cea mai recentă)	Rata de cofinanțare din partea UE	Cofinanțarea din partea UE angajată (în euro) (planificată vs estimarea cea mai recentă)
Lituania	1	Modernizarea șoselei de centură Panevezys pe drumul E67	Drum modernizat	21.12.2015	31.12.2018 30.6.2021	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Parcare cu 38 de locuri de parcare	Zonă de parcare sigură și securizată	1.3.2020	28.2.2022 31.5.2022	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294
România	3	Parcare cu 70 de locuri de parcare	Zonă de parcare sigură și securizată	2.3.2020	31.3.2023 30.9.2023	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840
Slovacia	4 ¹	Construcția autostrăzii D3	Autostradă nouă	15.11.2016	31.12.2020 31.12.2021	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

¹ Același proiect este menționat și în lista proiectelor finanțate prin Fondul de coeziune cu numărul de identificare 12.

B – Lista proiectelor cofinanțate prin FEDR/Fondul de coeziune care au fost vizitate și examinate în cursul auditului

Stat membru	Numărul de identificare	Descrierea proiectului	Tipul de sprijin pentru siguranța rutieră	Data de început	Data de finalizare (planificată vs reală)	Costul eligibil total (în euro) (planificat vs estimarea cea mai recentă)	Rata de cofinanțare din partea UE	Cofinanțarea din partea UE angajată (în euro) (planificată vs estimarea cea mai recentă)
Spania	5	Amenajarea unei piste pentru biciclete separate în zona urbană a Madridului	Pistă pentru biciclete	4.5.2021	2.11.2021 3.5.2022	6 578 854 6 578 854	50 %	3 289 427 3 289 427
	6	Acțiuni de siguranță rutieră de-a lungul drumului A-2003 și amenajarea unei piste pentru biciclete separate	Modernizare drum și amenajarea unei piste pentru biciclete	9.1.2018	28.12.2018 28.12.2018	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
	7	Îmbunătățirea tronsonului existent al drumului A-492	Drum modernizat	12.7.2018	31.12.2023 anulat	10 221 468 anulat	80 %	8 177 175 anulat
	8	Îmbunătățirea tronsonului existent al drumului A-483	Drum modernizat	1.3.2021	31.12.2023 anulat	7 551 651 anulat	80 %	6 041 321 anulat

Stat membru	Numărul de identificare	Descrierea proiectului	Tipul de sprijin pentru siguranța rutieră	Data de început	Data de finalizare (planificată vs reală)	Costul eligibil total (în euro) (planificat vs estimarea cea mai recentă)	Rata de cofinanțare din partea UE	Cofinanțarea din partea UE angajată (în euro) (planificată vs estimarea cea mai recentă)
Lituania	9	Reconstrucția drumului E85 din rețeaua TEN-T între Vilnius și Kaunas și instalarea unor elemente de siguranță rutieră	Drum modernizat	8.8.2019	31.1.2022 31.7.2022	42 710 939 42 710 939	43 % 70 %	18 353 691 29 935 624
România	10	Îmbunătățirea Traseului Regional Transilvania Nord (DJ 172A, DJ 161G și DJ 161)	Drum modernizat	4.12.2015	31.7.2020 în curs	27 955 042 27 955 042	85 %	23 761 786 23 761 786
	11	Dezvoltarea unui sistem mixt mobil de monitorizare a traficului rutier privind încălcarea regulilor de circulație	Sistem de monitorizare a traficului rutier	1.7.2021	31.12.2023 în curs	19 300 740 19 300 740	85 %	16 405 629 16 405 629

Stat membru	Numărul de identificare	Descrierea proiectului	Tipul de sprijin pentru siguranța rutieră	Data de început	Data de finalizare (planificată vs reală)	Costul eligibil total (în euro) (planificat vs estimarea cea mai recentă)	Rata de cofinanțare din partea UE	Cofinanțarea din partea UE angajată (în euro) (planificată vs estimarea cea mai recentă)
Slovacia	12 ¹	Construcția autostrăzii D3	Autostradă nouă	12/2016	5/2021 6/2022	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003
	13	Plan inteligent pentru orașul Senica	Soluții de tip „smart city” (inclusiv pentru gestionarea traficului)	4/2022	9/2023 în curs	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900
	14	Piste pentru biciclete în orașul Senica	Pistă pentru biciclete	5/2019	9/2020 6/2022	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

¹ Același proiect este menționat și în lista proiectelor finanțate prin Fondul de coeziune cu numărul de identificare 4.

Anexa V – Prezentare de ansamblu a obiectivelor naționale privind siguranța rutieră

Stat membru	Obiectivul de reducere a numărului de decese	Obiectivul de reducere a numărului de vătămări grave
Belgia	- 50 % ¹ , maximum 320	- 50 % ¹ , maximum 1 800
Bulgaria	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2019
Cehia	- 50 % față de media pentru 2017-2019	- 50 % față de media pentru 2017-2019
Danemarca	Maximum 90	Maximum 900
Germania	- 40 % față de 2021	Niciun obiectiv
Estonia	- 52 % față de 2016	- 31 % față de 2016
Irlanda	- 50 % față de media pentru 2017-2019	- 50 % față de media pentru 2017-2019
Grecia	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2019
Spania	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2019
Franța	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2019
Croația	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2019
Italia	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2019
Cipru	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2019
Letonia	- 50 % față de 2020	- 50 % față de 2020
Lituania	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2020
Luxemburg	Niciun obiectiv	Niciun obiectiv
Ungaria	- 50 % față de 2020	- 50 % față de 2020
Malta	Niciun obiectiv	Niciun obiectiv
Țările de Jos	Niciun obiectiv	Niciun obiectiv
Austria	- 50 % față de media pentru 2017-2019	- 50 % față de media pentru 2017-2019
Polonia	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2019
Portugalia	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2019
România	- 50 % față de 2019	- 50 % față de 2019

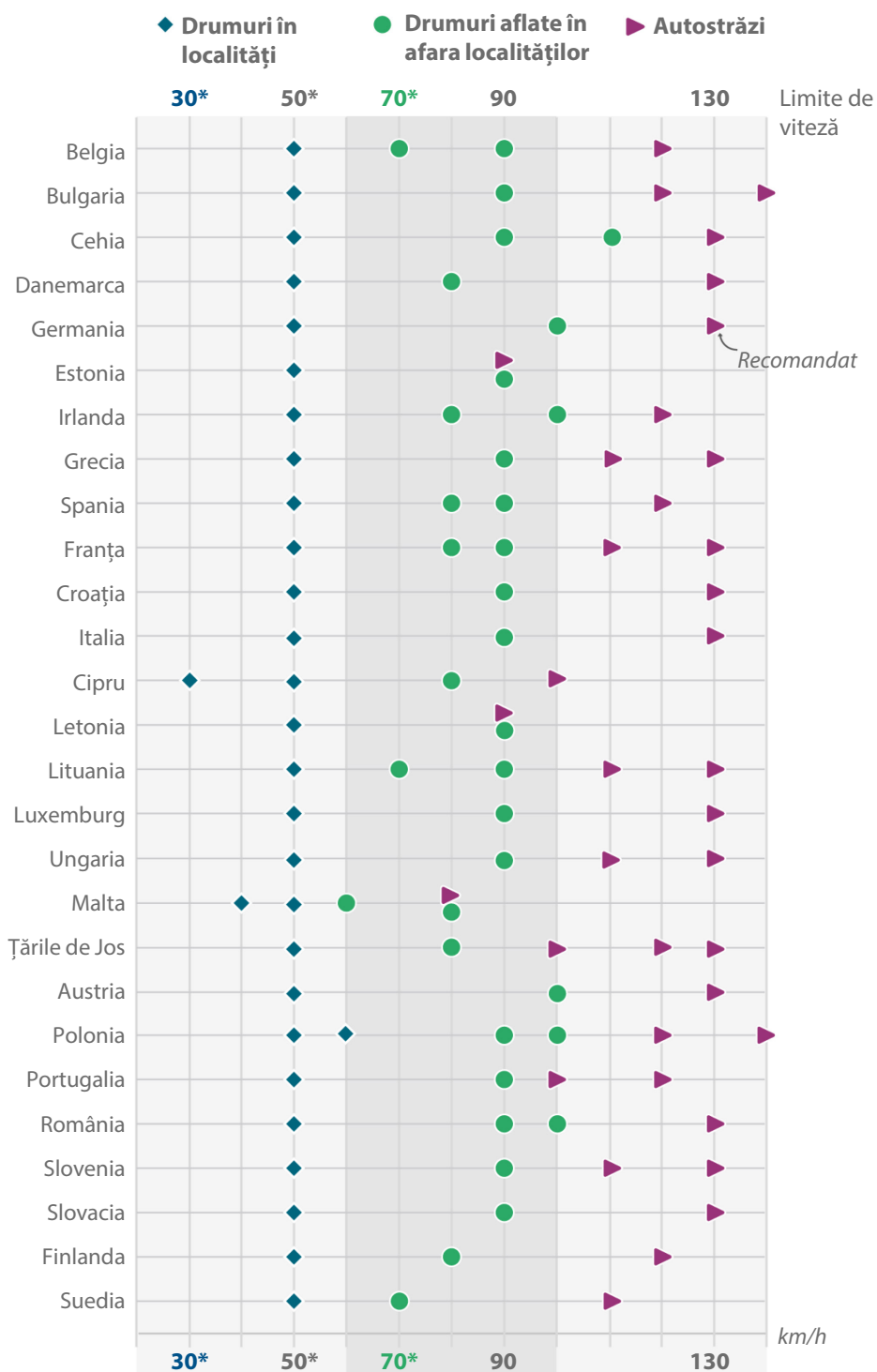
Stat membru	Obiectivul de reducere a numărului de decese	Obiectivul de reducere a numărului de vătămări grave
Slovenia	Obiective în curs de elaborare	Obiective în curs de elaborare
Slovacia	- 50 % față de 2020	- 50 % față de 2020
Finlanda	- 50 % față de 2020	- 50 % față de 2020
Suedia	- 50 % față de media pentru 2017-2019	- 50 % față de media pentru 2017-2019

¹ [Studiul ETSC](#) nu specifica valoarea de referință în raport cu care să se calculeze reducerea.

Notă: data până la care aceste obiective trebuie atinse diferă de la un stat membru la altul.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza [studiului ETSC](#) și a activităților de audit.

Anexa VI – Compararea limitelor de viteză naționale cu vitezele recomandate într-un studiu internațional



Notă: * viteza recomandată pentru fiecare tip de zonă. Studiul recomandă: 30-40 km/h în zone cu suprafață construită unde există atât participanți la trafic vulnerabili, cât și trafic de autovehicule; 50 km/h în zonele cu intersecții și cu risc ridicat de coliziune laterală; 70-80 km/h pe drumurile rurale fără barieră mediană, cu risc de coliziune frontală.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza publicației *Statistical pocketbook* 2022 a Comisiei și pe baza raportului *Speed and Crash Risk* al Grupului de analiză și de colectare de date privind siguranța traficului internațional (ITF-OCDE), 2018.

Anexa VII – Statutul juridic al trotinetelor electrice în 15 state membre ale UE

	Belgia	Cehia	Danemarca	Germania	Grecia	Spania	Fransa	Italia	Ungaria	Țările de Jos	Austria	Polonia	Portugalia	Finlanda	Suedia
Clasificate într-o categorie specifică	☒	☐	☐	☒	☐	☒	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐
Asigurare obligatorie de răspundere civilă auto	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Cască de protecție obligatorie	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐
Utilizare în spațiile publice	☒	☒	☒	☒	☐	☒	☒	☒	☒	☐	☒	☒	☒	☒	☒
Permise pe suprafața carosabilă	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒
Permise pe pista pentru biciclete	☒	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☒	☒	☒
Limite privind puterea motorului	☐	☒	☐	☒	☐	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☐	☒	☒	☒
Vârsta minimă necesară	16	☐	15	14	☐	☐	12	18	☐	☐	12	☐	16	☐	☐
Viteza maximă (km/h)	25	25	20	20	☐	25	25	20	☐	☐	25	25	☐	20	25

☒ Da ☐ Nu ☐ Nu este clar

Notă: statele membre incluse în figură sunt membrii Forumului institutelor europene de cercetare în domeniul siguranței rutiere (FERSI) care au răspuns la un sondaj privind trotinetele electrice în 2020.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza [studiului FERSI](#).

Acronime

CINEA: Agenția Executivă Europeană pentru Climă, Infrastructură și Mediu

DG MOVE: Direcția Generală Mobilitate și Transporturi

FEDR: Fondul european de dezvoltare regională

MAIS3+: Scala Maximum Abreviată a Leziunilor (punctaj de 3 sau mai mult)

MIE: Mecanismul pentru interconectarea Europei

TEN-T: rețeaua transeuropeană de transport

Glosar

Abordarea „sistemului sigur”: abordare în siguranța rutieră care ține cont într-o măsură mai mare de eroarea umană și care urmărește reducerea riscului de accidente care duc la vătămări grave sau la decese.

Acord de parteneriat: acord încheiat între Comisie și un stat membru sau o țară terță/țări terțe, în contextul unui program de cheltuieli al UE, în care sunt stabilite, printre altele, planurile strategice, prioritățile de investiții, condițiile schimburilor comerciale sau dispozițiile care reglementează furnizarea ajutorului pentru dezvoltare.

Agenție executivă: organizație creată și gestionată de Comisie, pentru o perioadă limitată, cu misiunea de a desfășura sarcini specifice legate de programele sau de proiectele UE, în numele Comisiei și sub responsabilitatea acesteia.

Analiză cost-beneficiu: comparație între costurile estimate ale unei acțiuni propuse și beneficiile preconizate.

Autoritate de management: autoritate (publică sau privată) națională, regională sau locală desemnată de un stat membru să gestioneze un program finanțat de UE.

Comitet de monitorizare: organism care supraveghează punerea în aplicare a unui program operațional, format din reprezentanți ai autorităților statelor membre și din reprezentanți ai Comisiei în calitate de observatori.

Condiție favorizantă: condiție prealabilă care trebuie îndeplinită de statele membre pentru a putea primi plăți din fondurile structurale și de investiții europene și care presupune ca obiectivele specifice să fie îndeplinite și evaluate.

Fondul de coeziune: fond al UE prin care se urmărește reducerea decalajelor economice și sociale din cadrul Uniunii prin finanțarea de investiții în statele membre al căror venit național brut pe cap de locuitor se situează sub 90 % din media UE.

Fondul european de dezvoltare regională: fond al UE care consolidează coeziunea economică și socială în Uniune prin finanțarea investițiilor care vizează reducerea dezechilibrelor dintre regiuni.

Gestiune directă: gestionarea unui fond sau a unui program al UE asigurată doar de către Comisie, spre deosebire de gestiunea partajată sau de gestiunea indirectă.

Gestiune partajată: metodă de execuție a bugetului UE în cadrul căreia, spre deosebire de gestiunea directă, Comisia delegă sarcini de execuție statelor membre, păstrând însă responsabilitatea finală.

Indicator-cheie de performanță: măsură cuantificabilă a performanței în îndeplinirea unor obiective-cheie.

Mecanismul de redresare și reziliență: mecanismul de sprijin financiar al UE destinat să atenueze impactul economic și social al pandemiei de COVID-19 și să stimuleze redresarea, precum și să răspundă provocărilor pe care le aduce un viitor mai verde și mai digital.

Mecanismul pentru interconectarea Europei: instrument al UE prin care se acordă asistență financiară pentru crearea de infrastructură interconectată sustenabilă în sectoarele energiei, transporturilor și tehnologiei informației și comunicațiilor.

Mobilitate activă: formă de transport care implică numai activitate fizică, cum ar fi mersul pe jos și mersul cu bicicleta.

Participanți la trafic vulnerabili: participanți la trafic care nu utilizează vehicule motorizate, de exemplu, pietonii sau bicicliștii, precum și motocicliștii și persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate și capacitate de orientare reduse.

Planificarea transportului multimodal: combinarea diferitor moduri de transport într-un mod interconectat și complementar pentru a forma o rețea integrată de transport.

Rețele transeuropene de transport: o serie de proiecte de dezvoltare a infrastructurii rutiere, feroviare, aeriene, maritime și fluviale care pun în aplicare politica privind rețeaua transeuropeană de transport, inclusiv o rețea feroviară de mare viteză, un sistem de navigație prin satelit și sisteme inteligente de gestionare a transporturilor.

Semestrul european: ciclu anual care oferă un cadru pentru coordonarea politicilor economice ale statelor membre ale UE și pentru monitorizarea progreselor.

Răspunsurile Comisiei

<https://www.eca.europa.eu/ro/publications/sr-2024-04>

Calendar

<https://www.eca.europa.eu/ro/publications/sr-2024-04>

Echipa de audit

Rapoartele speciale ale Curții de Conturi Europene prezintă rezultatele auditurilor sale cu privire la politicile și programele UE sau la diverse aspecte legate de gestiune aferente unor domenii bugetare specifice. Curtea de Conturi Europeană selectează și concepe aceste sarcini de audit astfel încât impactul lor să fie maxim, luând în considerare riscurile la adresa performanței sau a conformității, nivelul de venituri sau de cheltuieli implicat, evoluțiile viitoare și interesul politic și public.

Acest audit al performanței a fost efectuat de Camera de audit II – cameră specializată pe domeniile de cheltuieli aferente investițiilor pentru coeziune, creștere și incluziune – condusă de doamna Annemie Turtelboom, membră a Curții de Conturi Europene. Auditul a fost condus de doamna Eva Lindström, membră a Curții de Conturi Europene, care a beneficiat de sprijinul următorilor: Kristina Maksinen, șefă de cabinet, și Johan Stalhammar, atașat în cadrul cabinetului; Elena Graziuso, asistentă pentru politici; Gediminas Mačys, manager principal; Guido Fara, coordonator; Paloma Muñoz Mula, coordonatoare adjunctă; Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Pădurariu, Vaidas Šulcas, auditori. Lidija Aubin, Laura McMillan și Iulia Mihaela Vlădoianu au asigurat sprijin lingvistic.



De la stânga la dreapta: Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia Mihaela Vlădoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas, Amelia Pădurariu.

DREPTURI DE AUTOR

© Uniunea Europeană, 2024

Politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare este definită în [Decizia nr. 6-2019 a Curții de Conturi Europene](#) privind politica în materie de date deschise și reutilizarea documentelor.

Cu excepția cazului în care se precizează altceva (de exemplu, într-o mențiune separată indicând drepturile de autor), conținutul elaborat de Curtea de Conturi Europeană pentru care UE deține drepturile de autor face obiectul licenței [Creative Commons Atribuire 4.0 Internațional \(CC BY 4.0\)](#). Prin urmare, ca regulă generală, reutilizarea este autorizată cu condiția menționării adecvate a autorilor și a indicării eventualelor modificări. Reutilizatorul conținutului elaborat de Curtea de Conturi Europeană nu poate altera sensul sau mesajul inițial. Curtea de Conturi Europeană nu răspunde pentru eventualele consecințe ale reutilizării.

Este necesar să obțineți o permisiune suplimentară în cazul în care un anumit conținut prezintă persoane fizice ce pot fi identificate, de exemplu, în cazul fotografiilor în care apar membri ai personalului Curții de Conturi Europene sau în cazul în care conținutul include lucrări ale unor terți.

Dacă se obține o astfel de permisiune, ea anulează și înlocuiește permisiunea de natură generală menționată mai sus și va indica în mod clar eventualele restricții de utilizare.

Pentru a utiliza sau a reproduce un conținut pentru care UE nu deține drepturile de autor, poate fi necesar să obțineți o permisiune în acest sens direct de la titularii drepturilor de autor.

Figurile 1, 3, 5, 6, 9 (pictogramele din mijloc și de jos) și figura 12 – pictogramele: aceste figuri au fost concepute folosind resurse de pe site-ul [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Toate drepturile rezervate.

Programele informatice sau documentele care fac obiectul unor drepturi de proprietate industrială, cum ar fi brevetele, mărcile, desenele și modelele înregistrate, logourile și denumirile, sunt excluse din politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare.

Familia site-urilor instituționale ale Uniunii Europene care sunt incluse în domeniul europa.eu oferă linkuri către site-uri terțe. Deoarece Curtea de Conturi Europeană nu are control asupra acestor site-uri, sunteți încurajați să verificați politica aplicată de ele în ceea ce privește respectarea vieții private și drepturile de autor.

Utilizarea logoului Curții de Conturi Europene

Logoul Curții de Conturi Europene nu poate fi utilizat fără acordul prealabil al Curții de Conturi Europene.

HTML	ISBN 978-92-849-1754-9	ISSN 1977-5806	doi:10.2865/304398	QJ-AB-24-004-RO-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1768-6	ISSN 1977-5806	doi:10.2865/917	QJ-AB-24-004-RO-N

În 2022, 20 640 de persoane și-au pierdut viața în accidente rutiere în UE, cei mai expuși acestui risc fiind pietonii, bicicliștii și motocicliștii. UE și-a propus să reducă la jumătate, până în 2030, numărul de decese și de vătămări grave cauzate de accidente rutiere și la aproape zero până în 2050. Curtea a evaluat dacă Comisia a fost eficientă în instituirea abordării „sistemului sigur” a UE și în sprijinul pe care l-a adus statelor membre pentru atingerea obiectivelor respective. Curtea a concluzionat că abordarea instituită de Comisie era cuprinzătoare. Au fost însă identificate deficiențe în ceea ce privește acțiunile derulate de Comisie. În ritmul actual al progreselor și în lipsa unor eforturi suplimentare din partea UE și a statelor sale membre, este puțin probabil ca aceste obiective ambițioase să fie atinse. Curtea a formulat recomandări pentru creșterea eficacității inițiativelor Comisiei din acest domeniu.

Raport special al Curții de Conturi Europene prezentat în temeiul articolului 287 alineatul (4) al doilea paragraf TFUE.



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ



Oficiul pentru Publicații
al Uniunii Europene

CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tel. +352 4398-1

Întrebări: eca.europa.eu/ro/contact

Website: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors