



Rat der
Europäischen Union

022481/EU XXVI. GP
Eingelangt am 24/05/18

Brüssel, den 23. Mai 2018
(OR. en)

9141/18
ADD 1

TRANS 216
CLIMA 86
COMPET 357
ENV 346

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 293 final - ANNEX 1
Betr.:	ANHANG der MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN EUROPA IN BEWEGUNG Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 293 final - ANNEX 1.

Anl.: COM(2018) 293 final - ANNEX 1

9141/18 ADD 1

/ar

DGE 2A

DE



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

ANHANG

der

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

EUROPA IN BEWEGUNG

Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich

Anhang 1: Strategischer Aktionsplan zur Straßenverkehrssicherheit

In diesem Anhang werden spezifische Maßnahmen skizziert, die unter dem Mandat der derzeitigen Kommission, d. h. bis zum Ende des 3. Quartals 2019, geplant sind. **Für diese Maßnahmen ist ein bestimmter Zeitrahmen vorgesehen.** Der Tätigkeit der nächsten Kommission kann selbstverständlich nicht vorgegriffen werden, doch werden zusätzliche, für die Zeit nach 2019 geplante Maßnahmen dargelegt, als Hinweis und **ohne speziellen Zeitrahmen**.

1. Verstärkte Steuerung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Um den ins Stocken geratenen Trend bei den Zahlen zur Straßenverkehrssicherheit umzukehren und sich dem Ziel anzunähern, die Zahl der Verkehrstoten in der EU bis 2050 nahe Null zu bringen („Vision Null“), ist ein neuer Ansatz erforderlich. Der EU-Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2021-2030, dessen Einzelheiten bis 2019 auszuarbeiten sind, beruht auf dem „**Safe System**“-Ansatz. Hierfür müssen eindeutige **Ziele** festgelegt und die Fortschritte mithilfe **wesentlicher Leistungsindikatoren** überwacht werden, die unmittelbar mit der Verhütung von Todesopfern und Schwerverletzten unter allen Straßenverkehrsteilnehmern verknüpft sind. Dies erfordert **koordinierte Maßnahmen in allen Sektoren und für alle Straßenverkehrsteilnehmer** im Rahmen einer verstärkten Steuerungsstruktur.

Zentrale Steuerungsmaßnahmen

Die Kommission wird die in dieser Mitteilung genannten Grundsätze für einen EU-Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2021-2030 konkretisieren [2. Quartal 2019], darunter

- eine Liste der mit den angestrebten Ergebnissen verknüpften wesentlichen Leistungsindikatoren, die in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten festgelegt werden;
- ein erweitertes Mandat der hochrangigen Gruppe für die Straßenverkehrssicherheit (die sich aus hochrangigen Vertretern der nationalen Verwaltungen zusammensetzt), um strategische Beratung und häufige Rückmeldungen einzubeziehen; und
- die neue Rolle des Europäischen Botschafters für die Straßenverkehrssicherheit, einer bekannten Persönlichkeit, um die Anstrengungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit mit den Mitgliedstaaten abzustimmen und bewährte Verfahren innerhalb der EU und auf internationaler Ebene zu verbreiten.

Innerhalb des Zeitrahmens wird die Kommission (unter Leitung einer generaldirektionsübergreifenden Koordinierungsgruppe) sich mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern in Verbindung setzen, um die Fortschritte zu überwachen und zu beschleunigen, beispielsweise durch halbjährlich stattfindende Ergebniskonferenzen und die Förderung freiwilliger Verpflichtungen, vor allem im Zusammenhang mit der Europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit¹.

¹ Die Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit ist eine von der Kommission eingerichtete zivilgesellschaftliche Plattform zur Straßenverkehrssicherheit mit derzeit über 3500 Mitgliedern.

2. Stärkere finanzielle Unterstützung für die Straßenverkehrssicherheit

Einen wichtigen Hebel der EU im Hinblick auf das schnellere Erreichen von Ergebnissen bildet die Unterstützung der Initiativen zur Straßenverkehrssicherheit durch die zahlreichen Finanzierungsmöglichkeiten. Die Nachrüstung von Infrastrukturen kann aus den Regionalfonds innerhalb des bisherigen Finanzrahmens gefördert werden. Darüber hinaus werden durch die heutige Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Fazilität „Connecting Europe“ 200 Millionen Euro für die Straßenverkehrssicherheit und die Digitalisierung bereitgestellt. Langfristig wird es wichtig sein, **Stabilität und Kohärenz der Finanzierungslösungen** für die Nachrüstung von Infrastrukturen, andere Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und den Kapazitätsaufbau zu bieten.

Zentrale Maßnahmen zur Unterstützung und Finanzierung

Die Kommission wird:

- dazu anregen, die finanzielle Unterstützung der EU aus den europäischen Struktur- und Investitionsfonds für die Nachrüstung von Infrastrukturen zu nutzen, vor allem in Mitgliedstaaten mit vergleichsweise schlechter Bilanz bei der Straßenverkehrssicherheit, und die Nutzung der Fazilität „Connecting Europe“ unterstützen [2. Quartal 2018];
- die Bereitstellung von Finanzmitteln für Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen straffen und verstärken, unter Berücksichtigung der Komplementarität der einzelnen Finanzierungsinstrumente [2. Quartal 2018];
- untersuchen, wie Stabilität in der Finanzierung von Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen gewährleistet werden kann, beispielsweise durch gemeinsame grenzübergreifende Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit durch Zusammenarbeit der Polizeibehörden [3. Quartal 2018]; und
- Möglichkeiten prüfen, den Kapazitätsaufbau auf Ebene der Mitgliedstaaten finanziell zu unterstützen, beispielsweise in Bezug auf die „Safe System“-Strategien (z. B. Methodik zur Messung der wesentlichen Leistungsindikatoren) [3. Quartal 2019].

Außerdem wird die Kommission in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank prüfen, wie der Zugang von Behörden zu angemessener finanzieller Unterstützung für die Beschaffung sichererer Fahrzeugfлотten erleichtert werden kann. Ein Beispiel könnte die Schaffung einer Fazilität für sichereren Verkehr oder eine Ausweitung der bestehenden Fazilität für umweltfreundlichere Verkehr² sein. Die Kommission wird ferner prüfen, wie die für die Entwicklung und Umsetzung der „Safe System“-Strategien benötigte Forschung und Innovation finanziert werden können.

3. Sichere Straßen und Straßenränder

Beim „Safe System“-Ansatz für den Straßenbau geht es darum, die Funktion, Planung und Gestaltung von Straßen sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen so aufeinander abzustimmen, dass menschliches Fehlverhalten ausgeglichen wird und Unfälle keine Todesopfer oder Schwerverletzten mehr fordern. Die Kommission schlägt heute eine Überarbeitung der Richtlinie über das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur vor, um die **netzweite Risikoabbildung transparenter** zu

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

machen und ihren Anwendungsbereich über die transeuropäischen Netze hinaus auf **alle Fernstraßen** auszuweiten.

Zentrale Maßnahmen für sichere Straßen und Straßenränder

Die Kommission wird:

- Vorbereitungsarbeiten durchführen und eine Sachverständigengruppe einsetzen, deren Aufgabe es sein wird, einen Rahmen für die Einstufung der Straßen auszuarbeiten, der Geschwindigkeitsbeschränkungen besser mit der Straßenplanung und -gestaltung abgleicht, in Einklang mit dem „Safe System“-Ansatz [3. Quartal 2019]; und
- den Austausch von Erfahrungen mit den Methoden des „Safe System“ zwischen Praktikern (z. B. dem Forum der europäischen Straßenverkehrssicherheitsauditoren) zu erleichtern [nach Annahme der überarbeiteten Richtlinie über das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur].

Innerhalb des Zeitrahmens wird die Kommission bestrebt sein, weitere EU-Maßnahmen festzulegen, beispielsweise die Definition bestimmter Sicherheitsziele für Straßen der transeuropäischen Netze im Rahmen der nächsten Überarbeitung der Leitlinien für die transeuropäischen Netze.

4. Sichere Fahrzeuge

Indem die Fahrzeugsicherheit durch die schrittweise Annäherung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen und der Verordnung zum Schutz von Fußgängern verbessert wurde, konnte in der EU die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten erfolgreich verringert werden. Die Kommission schlägt eine Überarbeitung dieser Verordnungen vor, um einige **wichtige Sicherheitsmerkmale verbindlich** vorzuschreiben, beispielsweise den intelligenten Geschwindigkeitsassistenten, autonome Notbremssysteme (auch in Bezug auf Fußgänger und Radfahrer) oder die Verbesserung des direkten Sichtfelds von Lastkraftwagen. Hinsichtlich der Weiterverfolgung wird es von Bedeutung sein, der Arbeit der EU und der Vereinten Nationen zur Ausarbeitung neuer Vorschriften für die Fahrzeugsicherheit (z. B. autonome Notbremssysteme für Lastkraftwagen einschließlich Standards für die Erkennung von Fußgängern und Radfahrern und das direkte Sichtfeld) Vorrang einzuräumen. Auch die **Vergabe öffentlicher Aufträge** bietet interessante Möglichkeiten, um die beschleunigte Einführung von Sicherheitstechnologien positiv zu beeinflussen.

Außerdem schlägt die Kommission eine Überarbeitung der Verordnung über die Kennzeichnung von Reifen vor, um die Information der Verbraucher zu verbessern, vor allem über das **Sicherheitsniveau von Reifen**.

Zentrale Maßnahmen für sichere Fahrzeuge

Die Kommission wird:

- bewerten, ob die nachträgliche Ausrüstung der bestehenden Fahrzeugflotte (vor allem Busse und Lastkraftwagen) mit fortschrittlichen Fahrerassistenssystemen machbar und kosteneffizient ist [4. Quartal 2018]; und

- die Mitgliedstaaten ermutigen, unter Beibehaltung des Wettbewerbs im Binnenmarkt nationale Anreize zu schaffen, um die Einführung bewährter Technologien durch eine breite Palette von Maßnahmen zu beschleunigen, zu denen auch die Auftragsvergabe, Strategien für sicheres Reisen, steuerliche und Versicherungsanreize zählen [2. Quartal 2018].

Die Kommission setzt auf freiwillige Verpflichtungen, beispielsweise von

- Arbeitgebern/Verkehrsunternehmerverbänden (z. B. Nutzung von Fahrzeugen mit den neuesten Sicherheitsmerkmalen, bevor dies gesetzlich vorgeschrieben ist),
- Behörden (z. B. Städte, die bei der Vergabe öffentlicher Aufträge dem Kauf der sichersten und nicht nur der umweltfreundlichsten Fahrzeuge den Vorzug geben),
- Herstellern (z. B. Einführung von über die Mindestanforderungen hinausgehenden Sicherheitsmerkmalen in allen Preissegmenten),
- Versicherern (z. B. Änderung der Prämienstruktur zugunsten sicherer Fahrzeuge),
- Autovermietungs- und Car-Sharing-Firmen (z. B. Förderung sicherer Fahrzeuge bei Autoverleih und Leasing, regelmäßige Wartung), und
- Fahrschulen (z. B. Schulung von Fahrschülern und Führerscheininhabern in der Nutzung der neuen Sicherheitsmerkmale von Fahrzeugen).

Die Kommission wird den Bedarf an weiteren Maßnahmen bewerten, die unter anderem die Vorschriften für die Prüfung der Haftung von Altreifen, den Rechtsrahmen für die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen – einschließlich Maßnahmen zur Bekämpfung potenzieller unbefugter Eingriffe durch Eigentümer/Halter – und die Tatsache, dass Sicherheitserwägungen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge in der EU mehr im Vordergrund stehen sollten, betreffen.

5. Sichere Teilnahme am Straßenverkehr

Das **Sicherheitsverhalten** von Verkehrsteilnehmern (Geschwindigkeit, Verwendung von Schutzausrüstung wie Sicherheitsgurten und Sturzhelmen, Fahren ohne Alkohol und andere Drogen sowie Fahren und Gehen ohne Ablenkung) und die **Durchsetzung** dieser Vorschriften sind ebenfalls von zentraler Bedeutung für die Verhütung und Abmilderung schwerer Unfälle. Der Vorschlag für eine überarbeitete Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen und den Schutz von Fußgängern deckt einige Merkmale ab, die deutlich mehr Sicherheit versprechen (intelligente Fahrerassistenzsysteme, Technologie für die Fahrerzustandserkennung, standardisierte Schnittstellen für Alkohol-Wegfahrsperren).

Zentrale Maßnahmen für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr

Die Kommission wird:

- auf der Grundlage einer 2016 durchgeföhrten Evaluierung Optionen zur Verbesserung der Wirksamkeit der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über Straßenverkehrsdelikte bewerten [4. Quartal 2018];
- eine Studie zur Durchführbarkeit einer möglichen Legislativinitiative über die gegenseitige Anerkennung des Entzugs der Fahrerlaubnis einleiten [1. Quartal 2019];
- die Regelung der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), durch die Gurtwarner für alle Sitzplätze verbindlich vorgeschrieben werden, umsetzen [4. Quartal 2018];

- zusammen mit den Mitgliedstaaten daran arbeiten, die notwendigen Voraussetzungen für das Funktionieren einer übersteuerbaren intelligenten Geschwindigkeitsassistenz, auch im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen in digitalem Format, zu schaffen, und die Durchführbarkeit und Annehmbarkeit einer nicht übersteuerbaren intelligenten Geschwindigkeitsassistenz in der Zukunft prüfen [3. Quartal 2019]; und
- bewerten, wie die EU-Empfehlung zur zulässigen Blutalkoholkonzentration verschärft werden kann, z. B. durch die Empfehlung strengerer Grenzwerte für Berufskraftfahrer und/oder Fahranfänger und Leitlinien für die Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern [3. Quartal 2018].

Die Kommission setzt auf freiwillige Verpflichtungen, beispielsweise von

- Arbeitgebern/Verkehrsunternehmerverbänden (z. B. verstärkte Schulung und Sensibilisierung von Berufskraftfahrern, die über die gesetzlichen Vorschriften für die Ausbildung von Berufskraftfahrern hinausgeht),
- Bildungseinrichtungen (z. B. Aufnahme der Straßenverkehrssicherheit in die regulären Lehrpläne) und Verkehrsteilnehmerorganisationen (z. B. Förderung sicherer Verhaltens unter Berücksichtigung alters- und geschlechtsspezifischer Faktoren),
- Behörden (z. B. obligatorischer Einbau von Alkohol-Wegfahrsperrern bei der Vergabe öffentlicher Aufträge),
- Reisebusunternehmern (z. B. Sensibilisierungskampagnen zu Sicherheitsgurten), und
- Taxi- und Mitfahrunternehmen (z. B. Ausrüstung ihrer Fahrzeuge mit Kindersitzen).

Die Kommission wird außerdem im Rahmen des künftigen Forschungs- und Innovationsprogramms die Forschung im Hinblick auf die Entwicklung von Prüfmethoden und kostengünstigeren Instrumenten zum Aufspüren von Drogen sowie die automatische Bewertung der Fahrtüchtigkeit und die Vermeidung von Unaufmerksamkeit, auch aufgrund von Ablenkung durch im Fahrzeug eingebaute elektronische Systeme, fördern und unterstützen. Sie wird bewerten, ob individuelle elektronische Gurtwarner in Reisebussen verbindlich vorgeschrieben werden sollten und ob mit der Industrie ein Kodex bewährter Verfahren ausgearbeitet werden sollte, um sicherzustellen, dass Informationssysteme und Telefone in Fahrzeugen so gestaltet sind, dass sie sicher genutzt werden können. Die Kommission wird den Bedarf an weiteren Maßnahmen ermitteln, beispielsweise in Bezug auf die Festlegung und Anwendung des Begriffs der „sicheren Geschwindigkeit“; Fahrradhelme und Schutzkleidung für Kraftradfahrer; und/oder stufenweise Erteilung der Fahrerlaubnis für Fahranfänger.

6. Schnelle und wirksame Notfalleinsätze

Durch wirksame Versorgung nach einem Unfall, einschließlich des raschen Transports zur geeigneten Einrichtung durch qualifiziertes Personal, werden Verletzungsfolgen verringert. In diesem Zusammenhang sollten die Auswirkungen der Einführung von eCall (automatischer Notruf bei Unfällen) genau überwacht werden.

Zentrale Maßnahmen für Notfalleinsätze

Die Kommission wird:

- die Auswirkungen von eCall und die mögliche Ausweitung auf andere Fahrzeugkategorien (Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, Krafträder und landwirtschaftliche Zugmaschinen) bewerten [3. Quartal 2019]. und
- engere Kontakte zwischen den für die Straßenverkehrssicherheit zuständigen Behörden und dem Gesundheitssektor erleichtern, um den weiteren praktischen und Forschungsbedarf zu bewerten (z. B. wie sichergestellt werden kann, dass Verletzungen von qualifizierten Personen in geeigneten medizinischen Einrichtungen behandelt werden) [3. Quartal 2018].

Die Kommission setzt auf freiwillige Verpflichtungen, beispielsweise von

- gewerblichen und öffentlichen Verkehrsunternehmern (z. B. Erste-Hilfe-Ausbildung für Fahrer),
- Herstellern (z. B. Einbau von eCall in Neufahrzeuge von bestehenden Fahrzeugtypen oder nachträglicher Einbau),
- Versicherern (z. B. Senkung der Versicherungsprämien für mit eCall ausgerüstete Fahrzeuge).

7. Straßenverkehrssicherheit der Zukunft

Vernetzung und Automatisierung verfügen langfristig über enormes Potenzial, doch muss auch auf ihre Risiken eingegangen werden, beispielsweise in Zusammenhang mit der **Cybersicherheit** und der Funktionsweise hoch automatisierter Fahrzeuge im **gemischten Verkehr**. Im Rahmen des Mobilitätspakets schlägt die Kommission daher eine umfassende Strategie zur vernetzten und automatisierten Mobilität vor.

Die **kollaborative Wirtschaft** (beispielsweise Car- und Bike-Sharing-Systeme) und einige **Umweltschutzmaßnahmen** bieten, wenn sie mit Sicherheitsmaßnahmen für den Straßenverkehr kombiniert werden, für beide Seiten Vorteile (z. B. ein sichereres und attraktiveres Umfeld für Fußgänger und Radfahrer), bergen jedoch auch Risiken, beispielsweise mehr verletzungsgefährdete Straßenverkehrsteilnehmer.

Künftige Initiativen müssen dem spezifischen Bedarf **verletzungsgefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer** und unterschiedlicher **Gruppen von Verkehrsteilnehmern** (je nach Alter, Geschlecht, Beeinträchtigungen) Rechnung tragen. Außerdem müssen möglicherweise die Maßnahmen im Bereich der **Sicherheit am Arbeitsplatz** verstärkt werden.

Zentrale Maßnahmen angesichts neuer Herausforderungen

Die Kommission wird:

- Spezifikationen für kooperative intelligente Verkehrssysteme, einschließlich der Kommunikation zwischen Fahrzeugen bzw. zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen³, verabschieden (delegierter Rechtsakt im Rahmen der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme) [4. Quartal 2018];
- eng mit den Interessenträgern zusammenarbeiten, um einen Prozess zur Entwicklung eines Verhaltenskodex für den Übergang zu höheren Automatisierungsgraden einzuleiten, damit gewährleistet ist, dass Anforderungen und Verfahren der Straßenverkehrssicherheit (gemischter Verkehr, Interaktion mit anderen Straßenverkehrsteilnehmern, Kolonnen) in

³ Siehe COM(2018) 283 - Mitteilung: „Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: Eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft“

- vollem Umfang Rechnung tragen, indem vor allem sichergestellt wird, dass die nationalen Verkehrsvorschriften kohärent sind und nicht in Widerspruch zu den EU-Kraftfahrzeugvorschriften stehen [3. Quartal 2019]; und
- einen „Sichere Stadt“-Wettbewerb oder -Preis ausloben [3. Quartal 2019].

Die Kommission setzt auf freiwillige Verpflichtungen, beispielsweise von

- Betreibern, Flottenmanagern und Güterkraftverkehrsunternehmern (z. B. Annahme einer gemeinsamen Verkehrssicherheitsstrategie);
- Handelsverbänden (z. B. Orientierungshilfe zur Straßenverkehrssicherheit für KMU, vor allem in Hinblick auf Lieferwagen in städtischen Gebieten); und
- nationalen Behörden (z. B. Umsetzung bewährter Verfahren beim Vorgehen gegen und Sensibilisierung für unbefugte Eingriffe an Fahrzeugen).

Im Rahmenzeitraum wird die Kommission den Bedarf an weiteren EU-Maßnahmen ermitteln, beispielsweise die Förderung der Harmonisierung der in Fahrzeuge eingebauten Mensch-Maschine-Schnittstellen, um sicherzustellen, dass alle Fahrer und Verkehrsteilnehmer mit Fahrzeugen interagieren können, ohne dass ihre Sicherheit gefährdet wird, und den Zugriff auf Fahrzeugdaten zu regeln. Die Kommission wird bewerten, ob die Rechtsvorschriften für den Führerschein, die technische Überwachung, die Ausbildung von Berufskraftfahrern und die Lenkzeit überarbeitet werden müssen, um Entwicklungen im Bereich der kooperativen, vernetzten und autonomen Mobilität Rechnung zu tragen. Darüber hinaus wird die Kommission Aspekte der Straßenverkehrssicherheit im Rahmen der Mobilitätsplanung in Städten, der Sicherheit am Arbeitsplatz, der Fahrtauglichkeit und neuer Geschäftsmodelle in der Personenbeförderung prüfen.

Die Kommission wird ferner im nächsten Rahmenprogramm Forschung und Innovation fördern und unterstützen mit dem Ziel, einen Beitrag zur Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu leisten, u. a. in Bezug auf neue Mobilitätsmuster und gesellschaftliche Veränderungen, die Interaktion zwischen Mensch und Technologie, vor allem die Mensch-Maschine-Schnittstellen und den sicheren Übergang zur Automatisierung, Durchsetzung und Sicherheit.

8. Die globale Rolle der EU: Export von Sicherheit im Straßenverkehr

Bei der Straßenverkehrssicherheit legt die Kommission den Schwerpunkt jenseits der EU auf die unmittelbaren EU-Nachbarn, vor allem die **westlichen Balkanländer** und die Länder der **Östlichen Partnerschaft**, die sich auf die Unterzeichnung von Erklärungen zur Straßenverkehrssicherheit im Jahr 2018 vorbereiten, sowie die Türkei.

Außerdem sollte die Rolle der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit gegenüber den **Vereinten Nationen** und insbesondere der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen neu bewertet werden.

Zentrale Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit außerhalb der EU

Die Kommission wird:

- Die Zusammenarbeit im Bereich der Straßenverkehrssicherheit mit den EU-Nachbarn, insbesondere den westlichen Balkanländern und den Ländern der Östlichen Partnerschaft, weiter ausbauen, gestützt auf die Erklärungen zur Straßenverkehrssicherheit, die 2018 verabschiedet werden, vor allem durch den Austausch bewährter Verfahren und Unterstützung des Kapazitätsaufbaus [3. Quartal 2018].

Die Kommission wird ferner prüfen, wie die Koordinierung der Verkehrsvorschriften (Genfer Abkommen und Wiener Übereinkommen der VN), auch auf EU-Ebene, gestärkt werden kann, damit die Verkehrsvorschriften auf harmonisierte Weise an die kooperative, vernetzte und autonome Mobilität angepasst werden können. Des Weiteren wird die Kommission untersuchen, wie die Zusammenarbeit mit internationalen Finanzierungsinitiativen, beispielsweise dem VN-Treuhandsfonds für Straßenverkehrssicherheit, erfolgen kann.