



Brüssel, den 11. Juni 2024
(OR. en)

10842/24

TRANS 290
FIN 526
MI 587
IND 304

VERMERK

| | |
|--------------|---|
| Absender: | Generalsekretariat des Rates |
| Empfänger: | Rat |
| Nr. Vordok.: | 10442/24 + COR 1 |
| Betr.: | Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 04/2024 des Europäischen Rechnungshofs über die Bemühungen der EU zur Verwirklichung ihrer Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit – Billigung |

1. Am 12. März 2024 hat der Europäische Rechnungshof seinen Sonderbericht Nr. 04/2024 mit dem Titel „Verwirklichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit – Zeit, einen Gang zuzulegen“¹ veröffentlicht.
2. Im Einklang mit den Schlussfolgerungen des Rates betreffend die Verbesserung des Verfahrens zur Prüfung der im Rahmen des Entlastungsverfahrens erstellten Sonderberichte des Rechnungshofs² hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter die Gruppe „Landverkehr“ am 27. März 2024 beauftragt, den Bericht³ zu prüfen.
3. Im Anschluss an die Vorstellung des Sonderberichts und eine erste Aussprache der Delegationen am 25. April 2024 hat die Gruppe „Landverkehr“ in ihren Sitzungen vom 8., 17., 24. und 28. Mai 2024 einen vom Vorsitz erstellten Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates geprüft. Die Delegationen haben ihre Bemerkungen auch schriftlich vorgelegt.

¹ 7853/24. Der Sonderbericht kann auf der Website des Rechnungshofs abgerufen werden: <http://eca.europa.eu>.

² Dok. 7515/00 + COR 1.

³ 7855/24.

4. Nach der Sitzung der Gruppe vom 28. Mai 2024 wurden weitere Änderungen an dem Entwurf vorgenommen⁴, die den später vorgelegten Bemerkungen von zwei Delegationen Rechnung tragen. Diese Änderungen betrafen die Nummern 12, 16, 18 und 22 des als Anlage beigefügten Dokuments nach einer Umnummerierung seiner Absätze.
5. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den Entwurf von Schlussfolgerungen am 5. Juni 2024 geprüft.
6. Der Rat wird daher ersucht, den in der in der Anlage wiedergegebenen Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zu billigen.

⁴ Dok. 9513/5/24 REV 5.

Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 04/2024 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „Verwirklichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit – Zeit, einen Gang zuzulegen“

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

1. BEGRÜßT den am 14. März 2024 veröffentlichten Sonderbericht Nr. 04/2024 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „Verwirklichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit – Zeit, einen Gang zuzulegen“, in dem eine eingehende Untersuchung des aktuellen Stands und der Tendenzen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in der EU vorgenommen wird, insbesondere da wir jetzt die Halbzeit des Politikrahmens 2021-2030 erreicht haben;
2. STIMMT mit dem Rechnungshof darin ÜBEREIN, dass die Evaluierung zum richtigen Zeitpunkt erfolgt, um eine kontinuierliche Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu ermöglichen; dies erfordert vielschichtige Maßnahmen, die auf einem risikobasierten oder integrierten Ansatz (etwa dem Safe-System-Ansatz) beruhen und bei denen Behörden auf allen Ebenen, alle Verkehrsteilnehmer, die Industrie und Akteure der Zivilgesellschaft einbezogen werden, damit die ehrgeizigen Ziele, im Rahmen der „Vision Null“ oder ähnlicher wirksamer Strategien die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 (im Vergleich zu 2019) zu halbieren und die Zahl der Straßenverkehrsoffer bis 2050 auf nahe Null zu senken, erreicht werden können;
3. BEGRÜßT die Fortschritte einiger Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung ihres Ziels, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 zu halbieren, RÄUMT jedoch EIN, dass die derzeitigen Fortschritte insgesamt nicht ausreichen, um das genannte Ziel zu erreichen;
4. VERWEIST AUF die Analyse und die Verpflichtungen der Schlussfolgerungen des Rates zur Straßenverkehrssicherheit vom 8. Juni 2017 zur Unterstützung der Erklärung von Valletta⁵, in der der inakzeptabel hohe menschliche und gesellschaftliche Tribut in Form von schweren und tödlichen Verkehrsunfällen hervorgehoben wird;

⁵ Siehe 9994/17.

5. WEIST UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der unterschiedlichen Ausgangssituationen der Mitgliedstaaten DARAUF HIN, dass der Politikbereich der Straßenverkehrssicherheit in die geteilte Zuständigkeit fällt und die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Methoden, Verfahren und nationalen Gegebenheiten eine wertvolle Quelle für das Lernen voneinander und den Austausch bewährter Verfahren darstellen, an denen sich die Mitgliedstaaten beteiligen;
6. IST ERNSTHAFT BESORGT ÜBER die hohe Zahl der aktiven und ungeschützten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen, E-Scootern) unter den Straßenverkehrstoten in der EU, sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten, wobei sie mit immer größeren und schwereren Fahrzeugen konfrontiert sind, und ÜBER das hohe Risiko, dass junge und ältere Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt werden, und FORDERT daher einen besseren Einblick in Daten zur Unfallgefährdung und DRÄNGT auf angemessene Maßnahmen;
7. VERWEIST AUF die Verpflichtung, die sichere Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel zu gewährleisten, die in der kürzlich unterzeichneten interinstitutionellen europäischen Erklärung zum Radverkehr⁶ eingegangen wurde, und AUF die laufende Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie⁷, in deren Rahmen über unionsweite Regelungen in Bezug auf Fahranfänger und das begleitete Fahren sowie über Fragen im Zusammenhang mit der Fahrtauglichkeit beraten wird;
8. NIMMT KENNTNIS VON der politischen Einigung über die Überarbeitung des europäischen Regelungsrahmens zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Ahndung von Verkehrsdelikten⁸ und von der Tatsache, dass die meisten Straßenverkehrstoten in der EU eine unmittelbare Folge von Verkehrsdelikten sind;
9. IST BESORGT DARÜBER, dass hochriskante Verhaltensweisen im Straßenverkehr nach wie vor eine der Hauptursachen für Verkehrsunfälle sind, dazu gehören insbesondere Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss, Ablenkung oder Müdigkeit des Fahrers, Fahren ohne Sicherheitsgurt und Nichtbenutzung oder inkorrekte Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen und Schutzausrüstung;

⁶ 4. April 2024, Dok. 6215/24.

⁷ Siehe die am 4. Dezember 2023 festgelegte allgemeine Ausrichtung des Rates zu einem Vorschlag über eine neue Führerscheinrichtlinie, Dok. 16345/23.

⁸ Vorläufige politische Einigung vom 12. März 2024 über einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2015/413/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte.

10. ERKENNT die wachsende Bedeutung aktiver Verkehrsträger für die Mobilität von morgen AN, wobei unter anderem Energieeinsparungen, die Notwendigkeit, den Klimawandel zu bekämpfen, und der Umstand zu berücksichtigen sind, dass dieser Wandel mit öffentlichen Maßnahmen zugunsten aller gefördert werden muss, insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit und der Zugänglichkeit des Straßenverkehrs;
11. VERWEIST AUF die Erklärung von Stockholm vom 19./20. Februar 2020⁹, insbesondere auf den Beschluss Nr. 11, nach dem die Behörden zur Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Gebieten angehalten sind, in denen aktive und ungeschützte Verkehrsteilnehmer und Fahrzeuge häufig und planmäßig aufeinandertreffen, mit Ausnahme von Gebieten, für die überzeugende Nachweise vorliegen, dass auch bei hohen Geschwindigkeiten Sicherheit gegeben ist; WEIST DARAUF HIN, dass der öffentliche Raum definitionsgemäß begrenzt ist und die Geschwindigkeiten daher gegebenenfalls angepasst werden müssen, damit die sichere Nutzung des gemeinsamen Raums gewährleistet ist; WÜRDIGT die Maßnahmen, die in der gesamten EU diesbezüglich ergriffen wurden;
12. DANKT der Kommission für die Unterstützung der Projekte „Baseline“ und „Trendline“, mit denen ein Beitrag dazu geleistet wird, das Ziel zu verwirklichen, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten in ganz Europa auf Null zu senken sowie die Wirksamkeit von Investitionen in die Straßenverkehrssicherheit zu messen; NIMMT MIT GENUGTUUNG ZUR KENNTNIS, dass alle Mitgliedstaaten an „Trendline“, dem Nachfolgeprojekt zu „Baseline“, beteiligt sind;
13. ERKENNT die Vorteile der Vergleichbarkeit von Daten zur Straßenverkehrssicherheit in allen Mitgliedstaaten, einschließlich Daten über Verkehrsunfälle, AN; IST DER AUFFASSUNG, dass gezielte Maßnahmen auf EU-Ebene durchgeführt werden können, auch wenn die Methoden der Mitgliedstaaten nicht vollständig harmonisiert sind, da eine Forderung nach vollständiger Harmonisierung dazu führen könnte, dass weniger Mitgliedstaaten zur Teilnahme an EU-Projekten bereit sind, die historische Vergleichbarkeit erschwert wird und ein unverhältnismäßiger Verwaltungsaufwand entstehen könnte;
14. MISST unabhängigen Untersuchungen zur Ermittlung der Ursachen von Verkehrsunfällen, die zu schweren Verletzungen und Todesfällen führen, mit dem Ziel, sie in der Zukunft zu verhindern, GROßE BEDEUTUNG BEI;

⁹ Siehe Erklärung von Stockholm, die auf der dritten globalen Ministerkonferenz zur Straßenverkehrssicherheit „Achieving Global Goals 2030“ (Verwirklichung globaler Ziele bis 2030) vom 19./20. Februar 2020 unterzeichnet wurde.

15. UNTERSTREICHT die Arbeit der Sachverständigengruppe CARE zur Erhebung und Meldung von Daten über schwere Verletzungen im Straßenverkehr, wobei die Verwendung einer gemeinsamen Definition auf der Grundlage der Verletzungsskala MAIS3+ gefördert wird und die verfügbaren Kenntnisse und bewährten Verfahren soweit wie möglich ausgetauscht werden; IST SICH des Verwaltungsaufwands BEWUSST und UNTERSTREICHT die Bedeutung des Datenschutzes, BETONT jedoch, wie wichtig es in diesem Zusammenhang ist, die unzureichende Meldung der Zahl der Straßenverkehrsoffer, einschließlich ungeschützter Verkehrsteilnehmer, anzugehen und über vergleichbare Daten über schwere Verletzungen in der EU zu verfügen;
16. HEBT Initiativen zum Sicherheitsmanagement im Straßenverkehr HERVOR, die von der Kommission unterstützt und vom Europäischen Parlament gefördert werden, wie das Instrument zur Überwachung der Straßenverkehrssicherheit der Europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit (ERSO) und das Projekt für den Austausch über die Straßenverkehrssicherheit in der EU (EURSE), das durch Studienbesuche und nationale Workshops einen konkreten Austausch von Wissen und bewährten Verfahren zwischen den Behörden der EU-Mitgliedstaaten und Interessenträgern in Bezug auf verschiedene Themen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit ermöglicht; IST SICH BEWUSST, wie wichtig in dieser Hinsicht finanzielle Unterstützung ist, unbeschadet der für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen zu vereinbarenden Finanzierungsmodalitäten; HEBT die hochrangige Gruppe für Straßenverkehrssicherheit HERVOR, in der die Mitgliedstaaten fortwährend von den sicherheitsbezogenen Maßnahmen, Rechtsvorschriften und bewährten Verfahren der anderen Mitgliedstaaten lernen;
17. BEGRÜßT die Fortschritte, die bei der Umsetzung der Mindestsicherheitsstandards für neue Fahrzeuge gemäß der Verordnung über die allgemeine Sicherheit¹⁰ erzielt wurden, und die Bemühungen der Mitgliedstaaten, die Verkehrstauglichkeit einer alternden Fahrzeugflotte im Rahmen von Fahrzeugprüfungen (sowohl regelmäßiger technischer Prüfungen als auch Unterwegskontrollen) sicherzustellen; VERWEIST in diesem Zusammenhang AUF den anstehenden Vorschlag für eine Überarbeitung des Pakets zur Verkehrssicherheit. Da die Fahrzeugflotte schrittweise erneuert wird und immer mehr Fahrzeuge auf den europäischen Straßen mit fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sind, kann mit positiven Auswirkungen auf das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten zu verringern, gerechnet werden;
18. IST SICH dessen BEWUSST, dass die Sicherheit von Fahrzeugen auch von ihren grundlegenden technischen Merkmalen und dem Fahrverhalten abhängt und dass aktive und passive Sicherheitssysteme nicht mehr als Gegenmaßnahmen zur Begrenzung der damit verbundenen Risiken sind;

¹⁰ Verordnung (EU) 2019/2144 (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1).

19. WÜRDIGT die Investitionen in eine hochwertige, widerstandsfähige und nachhaltige Straßeninfrastruktur;
20. HEBT HERVOR, wie wichtig – unter Einhaltung der Datenschutzvorschriften – die Vernetzung und Interoperabilität von Daten im Zusammenhang mit Verkehr, Transport und Fahrzeugen ist, um das Verkehrs- und Straßensicherheitsmanagement zu verbessern;
21. ERKENNT das Potenzial innovativer Technologien zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit AN; STELLT FEST, dass diese Technologien leicht zu handhaben und auf Sicherheit ausgelegt sein müssen und Fahrer wissen sollten, wie sie die Technologien korrekt und sicher nutzen können, um dieses Potenzial bestmöglich auszuschöpfen; Ist SICH jedoch auch des damit verbundenen Risikos einer Ablenkung des Fahrers BEWUSST, wobei es von wesentlicher Bedeutung ist, das Fahrerbewusstsein durch Fahrzeugführerschulungen, Sensibilisierungsmaßnahmen und Ahndung sowie durch bessere Technologien zu schärfen;
22. VERWEIST AUF die jüngsten Verordnungen zu automatisierten Fahrzeugen¹¹ und ERSUCHT die Kommission, die Arbeit fortzusetzen und gleichzeitig technische Vorschriften für in unbegrenzter Serie hergestellte vollautomatisierte Fahrzeuge aufzunehmen, wobei darauf zu achten ist, dass diese Fahrzeuge auf sichere und integrierte Weise in den Straßenverkehr in der EU eingeführt werden; ERSUCHT die Kommission zudem, mit dem Ziel, die automatisierte Mobilität innerhalb des gesamten Verkehrssystems sicher zu gestalten, sowie in Bezug auf Herausforderungen im Zusammenhang mit künstlicher Intelligenz mit den Mitgliedstaaten und einschlägigen Interessenträgern eng zusammenzuarbeiten, wobei der Koexistenz automatisierter Fahrzeuge und ungeschützter Verkehrsteilnehmer, zweirädriger Kraftfahrzeuge und anderer vom Menschen gesteuerter Fahrzeuge besondere Beachtung gewidmet werden sollte;
23. BEGRÜßT eine Verkehrsverlagerung, indem die Verkehrsteilnehmer davon überzeugt werden, zunehmend aktive und kollektive Verkehrsträger zu nutzen, um die Lebensqualität, die Gesundheit, das Klima, die Inklusivität und vor allem die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, wobei der Schwerpunkt auf soliden Sicherheitsmaßnahmen für diese Verkehrsträger liegt;

¹¹ Durchführungsverordnung (EU) 2022/1426 mit detaillierten Regelungen zur Durchführung der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die einheitlichen Verfahren und technischen Spezifikationen für die Typgenehmigung des automatisierten Fahrsystems (ADS) vollautomatisierter Fahrzeuge und Delegierte Verordnung (EU) 2022/2236 in Bezug auf die technischen Anforderungen an in unbegrenzter Serie hergestellte Fahrzeuge, an in kleiner Serie hergestellte Fahrzeuge, an in kleiner Serie hergestellte vollautomatisierte Fahrzeuge und an Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sowie in Bezug auf die Softwareaktualisierung.

24. WÜRDIGT die Bemühungen der Kommission, technische Anforderungen für elektrisch betriebene Vorrichtungen für die persönliche Mobilität (Mikromobilitätsgeräte) festzulegen, die von einer wachsenden Gruppe von Verkehrsteilnehmern genutzt werden, was zu weiteren Todesfällen und Verletzungen führt; ERKENNT AN, dass in den Mitgliedstaaten in Bezug auf diese Vorrichtungen sehr große Unterschiede bei Ansätzen und Regelungen herrschen, die auf einen besseren Schutz aktiver und ungeschützter Verkehrsteilnehmer abstellen; VERWEIST in diesem Zusammenhang AUF den Themenleitfaden der Kommission¹², der bewährte Verfahren und wichtige Empfehlungen zur Einbeziehung der Mikromobilität in die Planung der städtischen Mobilität enthält, und UNTERSTÜTZT die Kommission bei der Fortsetzung ihrer Arbeit an Leitlinien für die sichere Nutzung von Vorrichtungen für die persönliche Mobilität, ohne die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten zu berühren;
25. NIMMT ZUR KENNTNIS, dass nach der Überarbeitung der Richtlinie über das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur im Jahr 2019 wichtige Fortschritte bei den Sicherheitsverfahren für die Gestaltung großer Straßeninfrastruktur erzielt wurden, und HEBT HERVOR, dass einige Mitgliedstaaten diese Sicherheitsverfahren in einem größeren Umfang anwenden als in der genannten Richtlinie vorgesehen, insbesondere auch bei Straßen, die keine Hauptverkehrsstraßen sind und mit oder ohne EU-Mittel finanziert wurden; UNTERSTREICHT, dass die Annahme von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität für jeden städtischen Knoten im Rahmen der überarbeiteten TEN-V-Verordnung¹³ verbindlich sein wird, wobei die in den Leitlinien der Union festgelegten Aspekte der Straßenverkehrssicherheit berücksichtigt werden, und HEBT HERVOR, dass die Straßenverkehrssicherheit eine thematische grundlegende Voraussetzung für die Kartierung der Projekte im Rahmen des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, des Europäischen Sozialfonds Plus und des Kohäsionsfonds¹⁴ ist;
26. WÜRDIGT die Tatsache, dass die Kommission den Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs entweder ganz oder teilweise zustimmt, und ERSUCHT die Mitgliedstaaten, ihre Bemühungen und ihre Zusammenarbeit mit der Kommission bei den für diese Empfehlungen relevanten Maßnahmen fortzusetzen; MISST einer kontinuierlichen und engen Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission – sowohl im Einzelfall als auch im Rahmen breit angelegter Projekte, einschließlich des Austauschs bewährter Verfahren – große Bedeutung BEI.

¹² Plan für nachhaltige städtische Mobilität, Themenleitfaden zur sicheren Nutzung von Mikromobilitätsgeräten in städtischen Gebieten, veröffentlicht im Dezember 2021 als Teil einer Reihe von EU-Leitlinien.

¹³ PE-CONS 56/24 + ADD 1 - 29.

¹⁴ Anhang IV Nummer 3 der Verordnung (EU) 2021/1060 (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 159).