



Brüssel, den 12.12.2016
COM(2016) 787 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU

**Berichterstattung über die Überwachung und Bewertung fortschrittlicher Systeme für
die Fahrzeugsicherheit sowie ihrer Kosteneffizienz und Machbarkeit mit Hinblick auf
die Überarbeitung der Verordnungen über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und den
Schutz von Fußgängern und anderen schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern**
{SWD(2016) 431 final}

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU

Berichterstattung über die Überwachung und Bewertung fortschrittlicher Systeme für die Fahrzeugsicherheit sowie ihrer Kosteneffizienz und Machbarkeit mit Hinblick auf die Überarbeitung der Verordnungen über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und den Schutz von Fußgängern und anderen schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern

1. EINLEITUNG

Die Straßenverkehrssicherheit in der EU hat sich in den letzten Jahrzehnten beträchtlich verbessert. Dies ist umfassenden und wirksamen Maßnahmen auf EU-, nationaler und lokaler Ebene zu verdanken, die auf das Verhalten von Straßenverkehrsteilnehmern sowie die Fahrzeuge und die Infrastruktur abzielen. Aufgrund dessen sind die Straßen in der EU die sichersten weltweit. Dieser Sicherheitsgewinn kann in hohem Maße auf die EU-Rechtsvorschriften zur Sicherheit von Fahrzeugen zurückgeführt werden, die in diesen Jahren im Rahmen der EU-Politik zur Straßenverkehrssicherheit eingeführt wurden.¹

Die Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit beflügelten ebenfalls Forschung, Entwicklung und Innovation in Europa: Als die Industrie mit strengeren Anforderungen konfrontiert war, fand sie Wege, um diesen mit innovativen technischen Lösungen gerecht zu werden. Da die EU in Bezug auf die meisten Anforderungen eine Vorreiterrolle übernahm, wurde ein Großteil der Lösungen in Europa entwickelt, wo hochwertige Arbeitsplätze geschaffen wurden, um die Herausforderungen zu bewältigen. Tatsächlich ist die Kraftfahrzeugindustrie der wichtigste Anbieter privater FuE in der EU, der die Standards weltweit festlegt.

Die Automobilindustrie bringt weiter Innovationen hervor. Vor diesem Hintergrund sind die rechtlichen Anforderungen zu überarbeiten, damit die EU weiterhin an vorderster Front der internationalen Entwicklungen bleibt und ihre Bemühungen zur Rettung von Menschenleben fortsetzt. Die beeindruckenden Fortschritte bei der Senkung der Zahl von Autounfällen haben

¹ Ex-post-Bewertung des Europäischen Aktionsprogramms für Straßenverkehrssicherheit (2001-2010) – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, Zwischenbewertung der Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 – <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>.

sich jüngst verlangsamt, während die mit Toten und Verletzten im Straßenverkehr verbundenen Kosten auf mindestens 100 Mrd. EUR pro Jahr geschätzt² und nach wie vor hunderte von Familien jedes Jahr durch Straßenverkehrsunfälle zerstört werden.

Aktive Sicherheitssysteme und deren technologische Entwicklung führen zur schrittweisen Automatisierung von Fahrzeugen. Diese gelten als Schlüsseltechnologien, um die allgemeine Automatisierung von Fahrzeugen zu fördern und zu unterstützen und so zur Digitalisierung des Binnenmarkts beizutragen. Die EU hat in der Vergangenheit obligatorische elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme für alle Fahrzeuge und Notbrems-Assistenzsysteme sowie Spurhaltewarnsysteme für Lastkraftwagen und Busse eingeführt. Diese tragen Jahr für Jahr dazu bei, die Zahl der Verkehrstoten um schätzungsweise 5000 zu reduzieren. Das gesamte Potenzial dieser Systeme und weiterer Technologien der aktiven Sicherheit lässt sich nur mittels umfangreicher Umsetzung in den Fahrzeugen auf den Straßen der EU entfalten.

Mehrere dieser Anforderungen trugen ebenfalls zur Senkung der CO₂-Emissionen und entsprechend zur Einhaltung der EU-Ziele für den Klimaschutz und der Ziele der Energieunion bei. Ein Beispiel hierfür waren Reifendrucküberwachungssysteme für Personenkraftwagen, die durch den optimalen Reifendruck dafür sorgen, den Rollwiderstand und damit den Kraftstoffverbrauch zu verringern. Die Ziele für den Klimaschutz zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor gebieten ebenfalls die Entwicklung weiterer Fahrzeugtechnologien, die einen Anreiz für das Fahren unter optimalen Bedingungen für die Kraftstoffeffizienz bieten, wie etwa durch adaptive und intelligente Geschwindigkeitsanpassung und die Ausdehnung der Reifendrucküberwachung auf Nutzfahrzeuge.

Da die steigende Fahrzeugautonomie für die Automobilhersteller eine Priorität darstellt, werden akkurate, robuste, nachhaltige und erschwingliche Sensortechnologien allgemein verfügbar. Diese sind erforderlich, um das Umfeld um das Fahrzeug vollständig zu erfassen und so zur Sicherheit, insbesondere im Hinblick auf schwächere Straßenverkehrsteilnehmer, sowie zur Senkung von Verkehrsstaus und der damit verbundenen Umweltverschmutzung beizutragen, zumal 15 % aller Verkehrsstaus in Europa auf Unfälle zurückzuführen sind.³

In diesem Bericht präsentiert die Europäische Kommission die Ergebnisse ihrer Analyse einer Reihe neuer Sicherheitsmaßnahmen. Dabei schlägt sie eine Vorgehensweise vor, in deren Rahmen Machbarkeit und Kosteneffizienz der vorgeschlagenen Maßnahmen gebührend berücksichtigt werden. Ausführliche Erklärungen der Maßnahmen finden sich in der diesem Bericht beigefügte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen. Diese dienen als Grundlage für eine große öffentliche Debatte, zu der die Europäische Kommission alle Interessenträger einlädt.

Schließlich beabsichtigt die Europäische Kommission einen allgemeinen Rahmen vorzugeben und damit einen Beitrag zu den mit Wachstum, Beschäftigung und Investitionen in der EU verbundenen Prioritäten zu leisten. So sollen die effizientesten Innovationen gefördert und hochwertige Arbeitsplätze in Europa erhalten werden. Zudem geht es darum, die Digitalisierung des Binnenmarkts über die Förderung von Sicherheitssystemen voranzutreiben, die als Schlüsseltechnologien gelten, um die breit angelegte Automatisierung von Fahrzeugen und die Ziele der Energieunion zur Senkung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors zu fördern und zu unterstützen.

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_de.htm

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm

2. ZUSAMMENSPIEL VON STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT UND FAHRZEUGTECHNOLOGIE

Seit 2009 sind Verkehrsunfälle nicht mehr die Haupttodesursache in der Europäischen Union.⁴ Die Zahl der Verkehrstoten in der EU ist in den letzten 13 Jahren erheblich gesunken, und zwar um ca. 53 % von 54 300 im Jahr 2001 auf 25 900 im Jahr 2014.⁵ Dennoch betreffen Verkehrsunfälle noch immer hunderttausende von Familien und führen Jahr für Jahr zu gewaltigen wirtschaftlichen Kosten. Entsprechend bleibt das Problem der Straßenverkehrssicherheit ein dringliches Problem. Auch wenn erhebliche jährliche Rückgänge zu verzeichnen waren, scheint die Zahl der Verkehrstoten seit 2013 zu stagnieren. Tatsächlich berichten mehrere Mitgliedstaaten, dass die Zahl der Verkehrstoten wieder steigt.⁶

Damit das strategische Ziel der EU einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten von ca. 31 000 im Jahr 2010 auf 15 000 im Jahr 2020 erreicht wird⁶ (gemäß den Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020)⁷, werden weitere Anstrengungen erforderlich sein, zumal es durchaus wahrscheinlich ist, dass dieses Ziel verfehlt wird.

Durchschnittlich entfällt eine Mehrheit von 55 % aller Verkehrstoten auf außerstädtische Straßen, während 38 % innerhalb von Stadtgebieten und nur ca. 7 % auf Autobahnen zu beklagen sind. Fußgänger und Radfahrer verbuchen an tödlichen Verkehrsunfällen insgesamt einen Anteil von 30 %, in Stadtgebieten hingegen sind es fast 43 %.⁸ Diese Zahlen vermitteln einen allgemeinen Eindruck über verbesserungsbedürftige Bereiche, die mit der Überarbeitung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit und der Verordnung über den Schutz von Fußgängern angegangen werden könnten.

Experten zufolge spielt menschliches Versagen bei ca. 95 % aller Verkehrsunfälle zumindest eine gewisse Rolle, wohingegen es bei schätzungsweise 75 % aller Unfälle die alleinige Ursache ist.⁹ Unter den Unfallursachen, die insbesondere menschlichen Faktoren zuzuschreiben sind, hat die Forschung überhöhte Geschwindigkeit, Ablenkung und Alkohol am Steuer als einige der wichtigsten Aspekte identifiziert. Im Einklang mit der Mitteilung der Kommission „CARS 2020: Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa“¹⁰ und dem in der Mitteilung der Kommission „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“¹¹ dargelegten Aktionsplan bedarf die Straßenverkehrssicherheit eines integrierten Politikansatzes. Außerdem ist die Fahrzeugsicherheit nur einer von vielen Faktoren, die sich auf das Ergebnis auswirken. Um wirksam zu sein, muss die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit als Ganzes die gesamte Bandbreite der Faktoren wie Fahrerverhalten und Straßeninfrastruktur berücksichtigen und deren Wechselwirkung aufmerksam beobachten.

Indes hat die Europäische Kommission in Anbetracht des Gewichts, das die Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit unter diesen Faktoren besitzen, und der Berichtspflichten der Verordnung über die allgemeine Sicherheit und der Verordnung über den Schutz von Fußgängern die Debatte zu den Prioritäten für Interventionen in diesem Bereich sowie zu den

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_de.htm

⁷ KOM(2010) 389 endg.

⁸ CARE – Verteilung tödlicher Unfälle nach Verkehrsträger in der EU 2013.

⁹ Quelle: Bericht der Arbeitsgruppe eSafety aus dem Jahr 2002.

¹⁰ COM(2012) 636 final.

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

evidenzbasierten Maßnahmen eingeleitet, die insgesamt eine größtmögliche positive Wirkung erzielen.

Besonderes Augenmerk gebührt dabei schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern sowie Fahrzeuginsassen, die altersbedingt von Natur aus „anfälliger“ sind (z. B. ältere Menschen¹² und kleine Kinder¹³). Gleiches gilt für die Bewertung von Technologien, die die Interaktionen zwischen Fahrer, Fahrzeug und Fahrumfeld überwachen, beispielsweise intelligente Verkehrssysteme (IVS), und auf diese Weise im Einklang mit der Strategie für einen digitalen Binnenmarkt zu den Digitalisierungstrends in der EU beitragen.

3. SICHERHEIT DURCH REGULIERUNGSMABNAHMEN

Für wirksame Sicherheitsanforderungen, die in der EU bereits vorgeschrieben sind, gibt es überzeugende Beispiele wie zum Beispiel die Bestimmungen für den Front- und Seitenaufprallschutz für die Fahrzeuginsassen sowie den Fußgängerschutz, die in den letzten 15 Jahren schrittweise eingeführt wurden.¹⁴ Diese Entwicklungen im Bereich der Fahrzeugsicherheit wurden als wesentlich betrachtet, was den Beitrag der EU-Intervention zur Senkung der Verkehrsunfälle und der Zahl der Toten und Verletzten in den letzten 15 Jahren angeht, um die EU in puncto Verkehrssicherheit zur sichersten Region weltweit zu machen.¹⁵

Insbesondere um Fußgänger und andere schwächere Straßenverkehrsteilnehmer wie Radfahrer zu schützen, wurde eine Reihe umfassender Anforderungen festgelegt und in der Zeit von 2005 bis 2013 stufenweise für leichte Personenkraftwagen eingeführt. Die stufenweise Einführung für schwere Fahrzeuge und Lieferwagen läuft von 2011-2019. Was die Zahl der Verkehrstoten unter Fußgängern und Radfahrern angeht, zeigt ein Vergleich des Sachstands in der EU zwischen 2013 und 2004, dass die Zahl der Toten um jeweils 37 % und 32 % zurückging.¹⁶

Durch die Verordnung über die allgemeine Sicherheit wurden Sicherheitsgurt-Warnerichtungen auf Fahrerseite, ISOFIX-Kinderrückhaltesysteme (zum sicheren Einbau von Kindersitzen im Fahrzeug) und Reifendrucküberwachungssysteme Pflicht, um das Platzen von Reifen zu verhindern, das zu einem Kontrollverlust führen kann. Zudem wurden für neue Lastkraftwagen und Busse Spurhaltewarnsysteme und autonome Notbrems-Assistenzsysteme vorgeschrieben und für alle Kraftfahrzeuge elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme und Tagfahrleuchten eingeführt. Diese jüngsten Maßnahmen wurden lediglich zwischen 2011 und 2015 stufenweise eingeführt. Aufgrund dessen ist festzuhalten, dass es aufgrund der nach wie vor vergleichsweise niedrigen Marktdurchdringung der verwendeten Technologien noch nicht möglich war, eine eingehende Bewertung ihrer Wirksamkeit vorzunehmen.

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf

¹⁴ Globaler Statusbericht der WHO zur Verkehrssicherheit, 2015, Kapitel 3.

¹⁵ Die Bewertung der EU-Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020¹⁵ kam zu dem Schluss, dass die insbesondere vor 2011 für die Sicherheit von Kraftfahrzeugen umgesetzten Rechtsvorschriften beträchtlich dazu beitragen dürften, die Zahl der Toten und Schwerverletzten in allen Ländern der EU-28 innerhalb der gegenwärtigen angestrebten Frist zu verringern. Dieser Aktivitätsbereich ist bei Weitem der effizienteste und wirksamste aller Kommissionsmaßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit und verleiht der potenziellen Leistung der einzelnen Mitgliedstaaten den größten Mehrwert: - http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf.

¹⁶ CARE – prozentuale Veränderung der Zahl tödlicher Unfälle nach Verkehrsträger 2013.

4. ÜBERWACHUNG FORTSCHRITTLICHER MAßNAHMEN DER FAHRZEUGSICHERHEIT

Gemäß der Verordnung über die allgemeine Sicherheit¹⁷ und der Verordnung über den Fußgängerschutz¹⁸ obliegt der Kommission eine Überwachungs- sowie eine Berichtspflicht gegenüber dem Europäischen Parlament und dem Rat in Bezug auf technische Entwicklungen im Bereich der verstärkten Anforderungen an die passive Sicherheit, die Prüfung und potenzielle Verwendung neuer und verbesserter Sicherheitssysteme sowie verbesserter Technologien der aktiven Sicherheit. Die Verpflichtungen sind in Artikel 17 der Verordnung über die allgemeine Sicherheit und in Artikel 12 der Verordnung über den Schutz der Fußgänger festgeschrieben.

4.1. NEUE TECHNOLOGIEN UND UNREGULIERTE MAßNAHMEN

Um dem Überwachungs- und Berichtsziel gerecht zu werden, brachte die Kommission 2014 eine Bewertungsstudie mit dem Titel *Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users in the context of the General Safety and Pedestrian Safety Regulations* auf den Weg, die im März 2015 im EU Bookshop veröffentlicht wurde.¹⁹

Intensive Interaktionen und Konsultationen mit Interessenträgern trugen maßgeblich zur Festlegung des Referenzrahmens der Studie durch die Kommission sowie zur Gewinnung detaillierter Informationen und Beiträge im Laufe der anschließend im Auftrag der Kommission durchgeführten Analyse bei. Bis zum Abschluss wurden ebenfalls intensive Gespräche mit den Behörden der Mitgliedstaaten und internationalen Partnern geführt.

Die Kommission wollte dabei sicherstellen, dass die Daten mit dem Ziel zusammengestellt und vorgelegt wurden, eine Priorisierung potenzieller künftiger Sicherheitsmaßnahmen zu ermöglichen. Dazu enthält die Studie einen Überblick über die Machbarkeit sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse einer breiten Palette von 55 infrage kommender Maßnahmen zur potenziellen Berücksichtigung bei der Überarbeitung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit und der Verordnung über den Schutz von Fußgängern. Die Ergebnisse der Studie liefern Anhaltspunkte für das Kosten-Nutzen-Verhältnis, um zwischen äußerst wahrscheinlichen, mäßig wahrscheinlichen oder äußerst unwahrscheinlichen Maßnahmen unterscheiden zu können, die einen mit den Kosten für die Umsetzung vereinbaren Nutzen verschaffen.

Im Rahmen dieses Berichts der Kommission wurde die vorläufige Bewertung verbesserter Sicherheitssysteme weiter vertieft und in eine Liste mit einer spezifischen Auswahl von Maßnahmen überführt, die sowohl kosteneffizient als auch machbar sein könnten. Diese Maßnahmen umfassen die Einführung aktiver Systeme, darunter automatische Notbrems-Assistenzsysteme und aktive Technologien für die Spurhalteunterstützung, die Verbesserung passiver Sicherheitssysteme wie Gurtwarner auf allen Sitzen, eine verbesserte Knautschzone für Fußgänger bei Kopfaufprallen auf dem vorderen Fahrzeugteil sowie die Erkennung von Radfahrern bei bevorstehenden Zusammenstößen. Sonstige Bereiche von hohem Interesse betreffen die Verbesserung des unmittelbaren Sichtbereichs und die Beseitigung des toten

¹⁷ ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1.

¹⁸ ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 1.

¹⁹ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/;pgid=Iq1Ekni0.11SR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

Winkels bei Lastwagen, um schwächere Straßenverkehrsteilnehmer zu schützen. Abschnitt 5 enthält einen umfassenden Überblick; sämtliche Einzelheiten sind in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen im Anhang zu diesem Bericht enthalten.

4.2. FREIWILLIGE AUSSTATTUNGEN

Programme zur Bewertung und Einstufung von Kraftfahrzeugen – wie das Europäische Programm zur Bewertung von Neufahrzeugen (Euro NCAP)²⁰ – haben Automobilhersteller ermutigt, Fahrzeuge zu entwickeln, die die EU-Auflagen zur Fahrzeugsicherheit übertreffen, und einen großen Anteil ihrer am Markt erhältlichen Modelle mit hochmodernen Sicherheitstechnologien auszustatten. Ohne Frage tragen auch diese Bemühungen zu dem hohen Maß an Sicherheit auf den Straßen der EU bei.

Doch obwohl die Hersteller im Allgemeinen bemüht sind, für ihre meistverkauften Modelle in den wichtigsten Mitgliedstaaten die höchstmögliche Sternebewertung zu erhalten, gibt es Anzeichen dafür, dass die bestbewerteten Kraftfahrzeuge nicht in allen Ländern im gleichen Umfang erhältlich sind. In einigen Fällen zielen spezifische Modelle mit niedriger Bewertung ausdrücklich auf bestimmte (weniger liquide) Märkte ab und sind in anderen Märkten nicht erhältlich. Ebenso kommt es vor, dass die unter normalen Umständen bestbewerteten Modelle in Wirklichkeit schlechter abschneiden, weil die fakultativen modernen Sicherheitssysteme in bestimmten Ländern nicht eingebaut werden – beispielsweise zur Kostensenkung infolge lokaler Steuervorschriften. Diese gängige Praxis ist dadurch zu erklären, dass die (bis vor Kurzem) herangezogene Bewertungsregel vorsah, dass nicht alle, sondern nur der Großteil der bewerteten verkauften Fahrzeuge mit einem bestimmten Sicherheitssystem ausgestattet sein sollten.²¹

Aus den vorgenannten Fakten ergibt sich eindeutig, dass nicht alle EU-Bürgerinnen und -Bürger Zugang zu Kraftfahrzeugen gleicher Sicherheitsstufe besitzen. Vielmehr hängt dies von den internen Politiken und Zuteilungsstrategien der Automobilhersteller und ihrer Importeure ab, die sich insbesondere nach der Kaufkraft der Verbraucher in einem bestimmten Markt richten. Hierdurch hat jedes fünfte gekaufte Kraftfahrzeug nicht unbedingt die fortschrittlichen Sicherheitssysteme an Bord, die die Sternebewertung eigentlich implizieren würde. Dennoch entsprechen die meisten von den Bewertungsprogrammen geförderten Systeme dem Standard, wobei ihre Kosten in den letzten Jahren bedingt durch Größenvorteile beträchtlich gefallen sein dürfte. Den Einbau derartiger Systeme verbindlich vorzuschreiben könnte dazu beitragen, das Schutzniveau besser zu harmonisieren.

4.3. BEWERTUNG DER GEGENWÄRTIGEN SICHERHEITSBASIS UND KÜNFTIGER SCHWERPUNKT

Um die Sicherheitslage in der gesamten EU zu erhöhen und stärker zu harmonisieren, sollten bei der Überarbeitung der EU-Verordnungen über die Fahrzeugsicherheit die Sicherheitssysteme bewertet werden, die für einen potenziellen verbindlichen Einbau in Betracht gezogen werden. So soll sich das Sicherheitsniveau von Fahrzeugen jenem Niveau

²⁰ Euro NCAP ist ein freiwilliges europäisches Programm zur Bewertung der Fahrzeugsicherheit, das von der Europäischen Kommission und mehreren europäischen Regierungen sowie von Automobilclubs und Verbraucherorganisationen unterstützt wird. Euro NCAP veröffentlicht Sicherheitsberichte zu Neuwagen und vergibt je nach Leistung der Fahrzeuge in unterschiedlichen Crashtests, darunter Front-, Seiten- und Pfahlaufprall sowie Zusammenstöße mit Fußgängern, eine Sternebewertung. Die höchste Bewertung entspricht fünf Sternen.

²¹ <http://www.euroncap.com/de/euro-ncap/wie-die-sterne-zu-verstehen-sind/>

annähern, das der gegenwärtigen Basis der meistverkauften Mainstream-Fahrzeuge in der EU entspricht.

Auch der Sachstand in Bezug auf Nutzfahrzeuge und Busse erfordert Beachtung. Während bei Personenkraftwagen hauptsächlich auf den Schutz von Insassen, Fußgängern und sonstigen schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern abgezielt wird, ist dies bei anderen Fahrzeugkategorien nicht immer selbstverständlich. Obwohl elementare Sicherheitssysteme wie die allgemeine bauliche Integrität und Sicherheitsgurte sowie autonome Notbrems-Assistenz- und Spurhaltewarnsysteme inzwischen vorgeschrieben sind, fand die weitere Förderung und Verbesserung der von diesen Fahrzeugen gebotenen Sicherheitsniveaus bis dato vergleichsweise wenig Beachtung. Dies steht im Widerspruch zu der Notwendigkeit, die Insassen solcher Fahrzeuge angesichts ihres noch immer hohen Anteils an den Verkehrstoten besser zu schützen sowie Radfahrer und Fußgänger zu schützen, die vermehrt von Unfällen mit schweren Verletzungen und Todesfolge in EU-Städten betroffen sind.²²

4.4. WEITERE IM BEREICH DER FAHRZEUGSICHERHEIT DURCHZUFÜHRENDE STUDIEN

Vor dem Hintergrund von Regulierungsmaßnahmen in anderen Regionen weltweit – insbesondere in den USA und Japan – hält die Kommission Studien zur Untersuchung der spezifischen in diesen Regionen herangezogenen Unfalltypen für sachdienlich, um zu ermitteln, ob ähnliche Fälle in der EU einer Aufmerksamkeit bedürfen oder nicht. Derartige Studien sollen einen aktuellen Überblick über den Sachstand in der EU verschaffen und ggf. zu ergreifende Gegenmaßnahmen identifizieren. Diese Unfälle könnten Frontal- und Seitenaufpralle, Überschlagunfälle und Auffahrunfälle betreffen. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf den Auswirkungen durch die starke Zunahme von Geländewagen mit höherem Schwerpunkt, mehr Gewicht und aggressivem Frontdesign liegen, die mit Verletzungen verschiedener und gefährdeter Insassen zusammenhängen. Gleiches gilt für unfallbedingte Fahrzeugbrände. Die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen im Anhang enthält eine Liste der vorgeschlagenen Studien.

4.5. VERFÜGBARKEIT FUNDIERTER EU-WEITER UNFALLDATEN MUSS VERBESSERT WERDEN

Auf jede bei einem Verkehrsunfall getötete Person kommen noch viele weitere, die schwere Verletzungen mit weitreichenden Folgen für ihr späteres Leben davontragen. Diese schweren Verletzungen treten nicht nur immer häufiger auf, sondern sind für die Gesellschaft – aufgrund der langen Rehabilitation und der notwendigen gesundheitlichen Behandlungen – zumeist auch mit höheren Kosten verbunden.

Die Strategie zur Senkung der Zahl der Verkehrstoten bedarf in erster Linie fundierter Unfalldaten von guter Qualität. Derartige Daten sind Grundvoraussetzung für die Ausarbeitung und Überwachung der EU-Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Konkret sind die Daten erforderlich, um die Leistung in Bezug auf Straßenverkehrs- und Fahrzeugsicherheit zu bewerten und die Entwicklung weiterer Maßnahmen zu unterstützen. Bereits vor vielen Jahren zeigte sich, dass keine einzige Unfalldatenbank in der EU bis dato in

²² CARE – Verteilung tödlicher Unfälle nach Verkehrsträger in der EU 2013 gegenüber 2011.

der Lage war, allen Bedürfnissen gerecht zu werden, und auch in Bezug auf die Ursachenanalyse von Unfällen und Verletzungen ein wesentliches Defizit besteht.²³

Im Jahr 2015 begannen die Mitgliedstaaten erstmals, Daten zu schweren Verletzungen auf Grundlage der internationalen Verletzungsskala („Maximum Abbreviated Injury“ – MAIS3+) für Schwerverletzte zu erheben. Dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Gleichwohl ist die Notwendigkeit für die Lancierung einer Initiative zu erörtern, die die Erfassung fundierter EU-weiter Unfalldaten ermöglicht, die der Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit als Richtschnur dienen.

Die bessere Verfügbarkeit akkurater und fundierter EU-weiter Unfalldaten wäre sachdienlich für weitere Überarbeitungen der Vorschriften für die Fahrzeugsicherheit und sonstige Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit.

²³ Europäischer Rat für Verkehrssicherheit (2001).

5. WESENTLICHE ASPEKTE FÜR DIE ÜBERARBEITUNG UND POTENZIELLE AKTUALISIERUNG DER VERORDNUNGEN

Es wurden vier wesentliche Aktionsbereiche ermittelt, die 19 spezifische Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit umfassen. Tatsächlich erscheinen die ausgewählten Maßnahmen zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf Basis unserer Analyse gemäß Abschnitt 4.1 machbar und kosteneffizient. Dennoch bedürfen sie weiterer Studien. Um sorgfältig zu prüfen, ob dies der Fall ist oder nicht, sollten sie in einem nächsten Schritt ausführlich mit Interessenträgern erörtert und einer zusätzlichen Analyse durch die Kommission unterzogen werden, damit letztlich unwiderlegbar aufgezeigt werden kann, dass sie die Fahrzeugsicherheit in der EU tatsächlich verbessern.

Die nachfolgenden Schwerpunktbereiche der Fahrzeugsicherheit enthalten eine präzise Übersicht über die angestrebten Maßnahmen.

5.1. AKTIVE SICHERHEITSMABNAHMEN

Dieser Schwerpunktbereich betrifft Maßnahmen, die Unfälle gänzlich verhindern können, statt lediglich ihre Folgen abzumildern. Er gilt generell als wichtigster Bereich für künftige Überarbeitungen der Rechtsvorschriften zur Fahrzeugsicherheit. Betroffene Sicherheitssysteme sind: automatische Notbrems-Assistenzsysteme, intelligente Geschwindigkeitsanpassung, Spurhalteassistenzsysteme, Fahrerzustandserkennung und Ablenkungsüberwachung.

5.2. PASSIVE SICHERHEITSMABNAHMEN

Dieser Bereich deckt Maßnahmen zur Unfallfolgenminderung ab, die die Einführung neuer Anforderungen bzw. die Verbesserung bestehender Maßnahmen in folgenden Bereichen umfassen: Notbremsanzeige (blinkende Bremslichter), Gurtwarner, Frontalaufpralltests, Seitenaufpralltests, Heckaufpralltests, Standardisierung alkoholempfindlicher Wegfahrsperrern, Unfalldatenspeicher und Reifendrucküberwachung.

5.3. LASTKRAFTWAGEN UND BUSSE

Die in Betracht gezogenen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Lastkraftwagen und Bussen betreffen die Einführung bzw. Verbesserung von: Frontdesign und unmittelbarem Sichtbereich, hinterem Unterfahrschutz für Lastkraftwagen und Anhänger (Heckstoßstange), seitlichen Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) und Brandschutz für Busse.

5.4. SICHERHEIT VON FUBGÄNGERN UND RADFAHRERN

In diesem Bereich sind schließlich vorgesehen: Einführung einer Fußgänger- und Radfahrererkennung (mit Kopplung an automatische Notbrems-Assistenzsysteme), Kopfaufprallschutz an A-Säulen und vorderer Windschutzscheibe sowie die Erkennung von hinter Fahrzeugen befindlichen Personen beim Rückwärtsfahren.

6. SCHLUBFOLGERUNGEN

Die derzeit in der Europäischen Union für die Fahrzeugsicherheit geltenden Regelungen umfassen ein umfangreiches Paket mit bewährter Wirksamkeit und Leistungsausweis (siehe hierzu den vorstehenden Abschnitt 3). Der in der Mitteilung der Kommission „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der

Straßenverkehrssicherheit 2011-2020²⁴ dargelegte Aktionsplan umfasst umfangreiche Aspekte, die sich auf die Straßenverkehrssicherheit (insbesondere auf die Fahrzeuge selbst), aber auch auf das Fahrerverhalten und die Straßeninfrastruktur auswirken. Die Zwischenbewertung dieser Politik²⁵ bestätigte die wichtigen und sehr bedeutenden Fortschritte bei der Senkung der Zahl der Verkehrstoten. Ebenfalls kam die Studie zu dem Schluss, dass die Gesetzgebung im Bereich der Kraftfahrzeuge in der Tat eine wesentliche Rolle bei der Senkung der Zahl der Verkehrstoten spielt.

Dieser Bericht an das Europäische Parlament und den Rat verschafft einen umfassenden Überblick und zeigt Möglichkeiten auf, um die Fahrzeugsicherheit zum Nutzen aller Straßenverkehrsteilnehmer, d. h. aller Bürgerinnen und Bürger der Europäischen Union, zu verbessern. Die Kommission hat Maßnahmen überprüft, die zusätzliche, gleichwohl erhebliche Verbesserungen herbeiführen können, um eine Reihe von Problemen im Bereich der Fahrzeugsicherheit anzugehen. Die Kommission wird im Anschluss an eine angemessene Folgenabschätzungen von Kosten und Nutzen, darunter auch die Analyse der kumulativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie und die Festlegung eines angemessenen Zeitfensters, das der Industrie die Anpassung ermöglicht, erwägen, welche Maßnahmen in die Rechtsvorschriften einfließen könnten.

Neue Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit auf europäischen Straßen dürften weitere Innovationen und Investitionen zur Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in der EU beflügeln und die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie fördern. Ebenso dürften sie zur Umsetzung der Verpflichtung der Union beitragen, die Treibhausgasemissionen im Rahmen ihrer Strategie zur Bekämpfung des Klimawandels bedeutend zu senken.

²⁴ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

²⁵ COM(2015) 116 final.