

Bundesrat

Drucksache

633/93

06.09.93

25 Seiten

EG - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für einen Beschluß des Rates über die Einrichtung einer gemeinschaftlichen

Datenbank über Straßenverkehrsunfälle

KOM(93) 348 endg.; Ratsdok. 8255/93

633/93

KEP-AE-Nr.: 932522

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 06. September 1993 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.)

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 26. Juli 1993 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament wird an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt eine Beschlußfassung durch den Rat im Dezember 1993 an.

Hinweis: vgl. Drucksache 584/93 = AE-Nr. 932310

BEGRÜNDUNG

VORSPANN: Jährliche Bilanz der Straßenverkehrsunfälle in der Gemeinschaft:
± 50.000 Getötete und
± 1.500.000 Verletzte

A. EINLEITUNG

Bereits 1986, dem Europäischen Jahr der Straßenverkehrssicherheit, forderte das Europäische Parlament in seiner EntschlieÙung zu gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle⁽¹⁾ die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über solche Unfälle. Zwei Jahre darauf kündigte die Kommission die Schaffung einer solchen Datenbank in ihrer Mitteilung "Sicherheit im Straßenverkehr: Eine vorrangige Aufgabe der Gemeinschaft"⁽²⁾ an. Wiederum drei Jahre später sprach sich hierfür auch eine hochrangige Sachverständigengruppe im sogenannten G rondeau-Bericht vom Februar 1991 "Für eine europäische Verkehrssicherheitspolitik" aus.

Die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank gehört außerdem zu den Prioritäten, die die Arbeitsgruppe auf Hoher Ebene für die Sicherheit im Straßenverkehr festgelegt hat; diese Arbeitsgruppe aus Vertretern der mitgliedstaatlichen Regierungen war von der Kommission auf Ersuchen des Rates eingesetzt worden, um ein Gemeinschaftsprogramm mit konkreten Maßnahmen auszuarbeiten und durchzuführen, die dazu bestimmt sind, in den verschiedenen Aktions- und Forschungsbereichen bei der Verhütung von Straßenverkehrsunfällen und deren Folgen für die Unfallopfer neue gemeinsame Initiativen zu verwirklichen und die bestehenden einzelstaatlichen Erfahrungen zusammenzuführen.

B. ALLGEMEINES - GRÜNDE FÜR DIE MASSNAHME

- a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme angestrebt?

Ziel des Vorschlags ist es, eine Datenbank mit statistischen Angaben über Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (mit Getöteten und/oder Verletzten) in der Gemeinschaft einzurichten.

Die Datenbank soll durch Zusammenlegung der zwölf einzelstaatlichen Dateien gebildet werden und eine gemeinsame EDV-Struktur aufweisen, die eine zentrale Abfrage ermöglicht.

Der Gemeinschaft soll in erster Linie ein Werkzeug an die Hand gegeben werden, mit dem sie die Unsicherheit im Straßenverkehr wirksamer angehen kann.

(1) ABl. Nr. C 68 vom 24.3.1986, S. 35.

(2) KOM(88) 704 endg. vom 9.1.1989.

Eine gemeinschaftliche Datenbank über die Sicherheit im Straßenverkehr böte den wesentlichen Vorteil, den Untersuchungsbereich beträchtlich zu erweitern und die Daten disaggregiert (also für jeden Unfall einzeln) zu erfassen, was ihre Aussagekraft deutlich erhöhen würde. Mit einer solchen Datenbank würden sich außerdem die Größe der Probleme und damit auch der zusätzliche Nutzen einer Gemeinschaftsmaßnahme ermessen lassen.

- b) Fällt die geplante Maßnahme in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft, oder sind Gemeinschaft und Mitgliedstaaten gemeinsam zuständig?

Gemeinsame Zuständigkeit.
Artikel 213 EWGV.

- c) Inwieweit ist die Gemeinschaft von dem Problem betroffen (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?

Derzeit sammelt jeder Mitgliedstaat Daten über Unfälle mit Personenschaden; diese Daten lassen erhebliche Unterschiede beim Sicherheitsstandard im Straßenverkehr erkennen. Diese Unterschiede beruhen auf einer Vielzahl von Faktoren (Infrastruktur, Verkehrsregeln, Bevölkerungsdichte, kulturelle Faktoren, Zustand des Kraftfahrzeugbestands usw.), die unterschiedliche Probleme hervorrufen, für die jeder Staat mit mehr oder weniger Erfolg eine Lösung sucht. Die statistischen Daten sind zwar auf nationaler Ebene vorhanden, auf internationaler Ebene jedoch nicht verfügbar, so daß man sich ihrer und der eventuell in anderen Ländern gemachten positiven Erfahrungen bei einer Forschungs- oder Studienarbeit nicht bedienen kann. In ihrem Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik⁽³⁾ und in ihrer Mitteilung über ein Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit⁽⁴⁾ hat die Kommission deshalb auch hervorgehoben, daß die Intensivierung des Informations- und Erfahrungsaustauschs mit Hilfe einer gemeinschaftlichen Datenbank zu den obersten Prioritäten bei den Anstrengungen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zählen muß.

- d) Welches ist bei einem Vergleich der Möglichkeiten auf Gemeinschaftsebene und der auf mitgliedstaatlicher Ebene die günstigste Lösung?

Die Schaffung einer gemeinschaftlichen Datenbank würde eine Harmonisierung der statistischen Definitionen und der Datenerfassungsverfahren voraussetzen. Dieses Konzept wäre zwar ideal, jedoch mit erheblichen Kosten und Aufwendungen verbunden, die den nationalen Behörden (insbesondere statistische Einrichtungen und die

(3) KOM(92) 494 vom 2.12.1992.

(4) KOM(93) 246 vom 9.6.1993.

mit der Erfassung beauftragten Ordnungskräfte) gegenwärtig nicht zumutbar sind. Daher wird die Kommission schrittweise vorgehen. Zunächst ist vorgesehen, in einer dreijährigen Pilotphase die nationalen Datenbanken unverändert in ihrer heutigen Form im Rahmen einer gemeinsamen EDV-Struktur zusammenzufassen, was eine zentrale Abfrage ermöglicht.

In Abstimmung mit den Mitgliedstaaten wird die Kommission anschließend Probleme der Methodik und Verfahrenstechnik untersuchen, um die Daten schrittweise möglichst kohärent zu gestalten.

Nach dieser experimentellen Phase wird die Kommission eine Bewertung der Pilotmaßnahme vornehmen und auf dieser Grundlage dem Rat einen Bericht vorlegen, in dem die Modalitäten für eine mögliche Fortführung der Maßnahme bis zur Inbetriebnahme der Datenbank festgelegt werden.

Die Mitgliedstaaten müßten somit lediglich einmal pro Jahr ihre bestehenden Dateien an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften (SAEG) übermitteln.

Dank einer guten Koordinierung ließe sich das Zusammenwirken der einzelstaatlichen Bemühungen nutzen, um in der wichtigen und schwierigen Frage der Unfallursachenforschung wesentliche Fortschritte zu erzielen.

- e) Welchen zusätzlichen konkreten Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und welche Kosten würde ein Nichttätigwerden verursachen?

1) Ausdehnung des Informationsbereichs

Zunächst führt dies zu einer größeren Datenmenge; die Auswertung der Daten aus zwölf Ländern liefert genauere Ergebnisse, da sie aus einem größeren statistischen Einzugsbereich stammen.

Es werden dann auch bessere Daten vorliegen. Durch das Zusammentragen von Daten aus Ländern mit verschiedener Struktur werden Informationen unter Gegebenheiten zur Verfügung gestellt, die in einem Land nicht so häufig auftreten wie in anderen Mitgliedstaaten. So wird ein Land mit geringer mittlerer Verkehrsdichte aus seinen eigenen Statistiken kaum präzise Schlußfolgerungen für seine wenigen Gebiete hoher Verkehrsdichte ziehen können, wohingegen sich solche Angaben möglicherweise ohne weiteres aus den Statistiken eines Nachbarlandes ablesen ließen. Außerdem kann die Zusammenlegung statistischer Angaben aus mehreren Ländern einem Mitgliedstaat Aufschluß über die Wirksamkeit der von ihnen geplanten Maßnahmen geben, die andere Länder bereits ergriffen haben.

So betrachtet werden die vielfältigen Gegebenheiten in den einzelnen Ländern eine wertvolle Bereicherung der gemeinschaftlichen Datenbank bilden.

Zahlreichere, genauere und zuverlässigere Daten wären vielen Stellen von Nutzen; dazu gehören unter anderem

- die nationalen Regierungen, die für die Ausarbeitung und Durchführung der einzelstaatlichen Politiken zuständig sind, und denen die gemeinschaftliche Datenbank Untersuchungs- und Informationsmaterial über Erfahrungen in anderen Ländern liefern könnte;
- die Gebietskörperschaften und kommunalen Behörden, die Vergleiche mit ausländischen Gebieten und Städten anstellen könnten, falls Vergleichsmöglichkeiten im eigenen Land fehlen. Das Interesse der Gebietskörperschaften an solchen Vergleichen nimmt im Übrigen zu, da die Unfallverhütung auch gezielte Maßnahmen auf lokaler Ebene erfordert;
- die Forschungseinrichtungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Wer bereits in einer solchen Einrichtung tätig war, weiß, wie sehr die Qualität der Forschungsergebnisse und häufig überhaupt die Möglichkeit, Forschung zu betreiben, vom Vorhandensein und der Güte statistischer Angaben abhängen;
- die Automobilhersteller und die Versicherungen, die Daten sowohl liefern als auch anfordern können.

Der Kommission käme eine solche Datenbank unmittelbar zugute, insbesondere im Rahmen ihrer gemeinsamen Verkehrspolitik, in der die Sicherheit einen wichtigen Bestandteil bildet; sie könnte statistische Angaben sammeln, die ihr die Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben erleichtern (beispielsweise bei der Industriepolitik im Bereich der Straßenfahrzeuge). Bei derartigen Politiken sind zunächst die Ziele festzulegen, wobei man sich möglichst weitgehend auf Untersuchungen auf gemeinsamen Grundlagen stützen muß; des weiteren ist im nachhinein der Erfolg der Maßnahmen zu überprüfen, wozu erneut detaillierte Daten auf einer gemeinschaftlichen Grundlage erforderlich sind. Die gesamte Politik auf diesem Gebiet ist somit ohne eine gemeinschaftliche Datenbank mit zuverlässigen statistischen Angaben undenkbar.

II) Disaggregierte Daten zur Erleichterung des Erfahrungsaustauschs

Gegenüber anderen Initiativen, die von internationalen Einrichtungen unternommen werden oder wurden, hätte die geplante Datenbank den Vorteil, daß sie sich aus disaggregierten Daten, das heißt aus Angaben zu einzelnen Unfällen, zusammensetzt. Welch wertvolles Potential diese Art von Angaben für statistische Analysen und ganz besonders für Verkehrsstudien darstellt, ist hinlänglich bekannt. Dies gilt auch für die Sicherheit im Straßenverkehr.

Aus disaggregierten Daten lassen sich sämtliche klassischen Indikatoren ableiten: Gesamtzahl der Verletzten und Getöteten, Aufschlüsselung dieser Zahl nach verschiedenen Gesichtspunkten wie Unfallort, Uhrzeit, Alter des Fahrers, ... Daraus wiederum lassen sich zeitliche Entwicklungen ablesen und Vermutungen über Kausalzusammenhänge ableiten.

Mit Hilfe der disaggregierten Analyse, die eine wesentlich feinere Ursachenforschung erlaubt, können die Ergebnisse somit auch besser von einer Situation auf die andere bzw. von einem Land auf ein anderes übertragen werden.

Das Vorhandensein disaggregierter Daten sorgt darüber hinaus für größere Flexibilität und läßt Aggregationen nach vielfältigen Kriterien zu.

Die Erstellung einer disaggregierten Datei bedeutet für die Mitgliedstaaten keine besondere Belastung, da sie lediglich ihre bestehenden Dateien zu übermitteln brauchen.

III) Ausgangspunkt für eine wirkliche internationale Zusammenarbeit

Über die Verfügbarkeit von Daten und die Möglichkeit zu deren Weitergabe hinaus dürfte die Errichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle ein Forum für die internationale Zusammenarbeit schaffen und zu Synergieeffekten führen, die der Straßenverkehrssicherheit in der Gemeinschaft zugute kommen werden.

Die Einführung einer solchen Datenbank dürfte den Erfahrungsaustausch von einem Land zum anderen ohne Mehraufwand an Forschung erleichtern. Dies dürfte den internationalen Einrichtungen und Ausschüssen dabei helfen, Normen oder Vorschriften für den Straßenverkehr, für Kraftfahrzeuge und für integrierte Politiken im Bereich der Straßenverkehrssicherheit aufzustellen.

Die Zentralisierung der Daten würde die Aufgaben der nationalen Behörden erleichtern, da die Kommission im Benehmen mit den Mitgliedstaaten den internationalen Organisationen – wie den Vereinten Nationen, der CEMT, der OECD usw. – Daten liefern könnte, die im Rahmen des Möglichen den geltenden internationalen Empfehlungen entsprechen, wodurch Parallelarbeiten vermieden würden.

f) und g) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung ...)?

Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, deren Umsetzung den Mitgliedstaaten überlassen bleibt?

Durch die Koordinierung und die Zusammenführung des bestehenden nationalen Datenmaterials werden sich die angestrebten Ziele erreichen lassen. Da jedoch diese disaggregierten statistischen Daten über die Straßenverkehrsunfälle nicht öffentlich sind, ist eine gemeinschaftliche Rechtsvorschrift erforderlich, um die Übermittlung dieser Daten an das SAEG sicherzustellen und bestimmte Regeln für ein reibungsloses Funktionieren der Datenbank festzulegen.

Eine Entscheidung des Rates, deren Durchführung den Mitgliedstaaten und dem 1989 eingesetzten Ausschuss für das Statistische Programm überlassen bleibt, ist somit gerechtfertigt. Die vorgeschlagene Entscheidung erfordert keine Änderung bestehender nationaler Rechtsvorschriften.

Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

Artikel 1 legt die Aufgabe der Datenbank fest, nämlich die Erstellung von Statistiken über Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden; ausgeklammert bleiben Unfälle, bei denen nur Sachschaden entstanden ist.

Aufgrund ihrer Schwere sind Unfälle mit Personenschaden vorrangig zu behandeln und bilden eine Datenbasis, die eine aussagekräftige statistische Analyse ermöglicht.

Artikel 2

Nach Artikel 2 sollen die statistischen Angaben dem Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften (SAEG) einmal jährlich übermittelt werden; die Vertraulichkeit bestimmter Daten, die von den Mitgliedstaaten als sensibel eingestuft werden, ist zu wahren (insbesondere können Angaben zur Person von der Datenübermittlung ausgenommen werden).

Artikel 3

Dieser Artikel regelt die Übermittlung der statistischen Angaben und die verfahrenstechnischen Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen den mitgliedstaatlichen Verwaltungen und der Kommission.

Artikel 4

Der Zugang zu der Datenbank wird zunächst begrenzt, um die Verbreitung der Daten überwachen zu können. Dabei muß

- die Verlässlichkeit des Systems gewährleistet sein, bevor es für einen größeren Kreis potentieller Benutzer geöffnet wird;
- vermieden werden, daß bestimmte sensible Daten (Unfälle unter Alkoholeinfluß, tatsächliches Anlegen des Sicherheitsgurts, ...) ohne Zusammenhang und ohne die für eine korrekte Interpretierung erforderlichen Schutzvorkehrungen verarbeitet werden.

Artikel 7

Auf der Grundlage der Erfahrungen bei der Einrichtung der Datenbank soll entschieden werden, ob und wie die Maßnahme fortgeführt wird.

Artikel 9

Da die Verwirklichung der Datenbank nur die Übermittlung bereits bestehender Dateien durch die Mitgliedstaaten erfordert, kann diese Entscheidung sofort zur Anwendung gelangen.

Vorschlag für eine
Entscheidung des Rates
über die
Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank
über Straßenverkehrsunfälle

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 213,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments⁽²⁾,

In Erwägung nachstehender Gründe:

Das Europäische Parlament hat eine Entschließung zu gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle⁽³⁾ angenommen.

In einer Entschließung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 21. Juni 1991 wird die Kommission aufgefordert, ein Gemeinschaftsprogramm mit konkreten Maßnahmen auszuarbeiten und durchzuführen, die dazu bestimmt sind, in den verschiedenen Aktions- und Forschungsbereichen bei der Verhütung von Straßenverkehrsunfällen und deren Folgen für die Unfallopfer neue gemeinsame Initiativen zu verwirklichen und die bestehenden einzelstaatlichen Erfahrungen zusammenzuführen⁽⁴⁾.

(1)

(2)

(3) ABl. Nr. C 68 vom 24.3.1986, S. 35.

(4) ABl. Nr. C 178 vom 9.7.1991, S. 1.

Die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle gehört zu den von der hochrangigen Arbeitsgruppe aus Vertretern der mitgliedstaatlichen Regierungen als vorrangig eingestuften Maßnahmen⁽⁵⁾.

In ihrem Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik⁽⁶⁾ und ihrer Mitteilung über ein Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit⁽⁷⁾ vertritt die Kommission die Ansicht, daß es angesichts des sehr unterschiedlichen Sicherheitsniveaus im Straßenverkehr in den einzelnen Mitgliedstaaten vorrangig ist, den Informations- und Erfahrungsaustausch durch die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank zu fördern.

Die Mitgliedstaaten sammeln die Daten über Straßenverkehrsunfälle in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet und erfassen diese Angaben zentral in einer elektronischen Datei; es gibt jedoch zur Zeit keine gemeinsame Grundlage, die den Zugang zu diesen verschiedenen Dateien und die Auswertung der darin gesammelten Informationen ermöglichen würde.

Mit Hilfe einer Datenbank, die auf Gemeinschaftsebene eingerichtet und verwaltet wird, lassen sich die Probleme ermitteln und quantifizieren, die Wirksamkeit bisheriger Maßnahmen bewerten und die Zielrelevanz einer gemeinschaftlichen Aktion feststellen.

Ein einzelner Mitgliedstaat kann eine solche Datenbank nicht einrichten und verwalten; unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips wird die Gemeinschaft nur in dem Maße tätig, wie es notwendig ist, um einerseits eine Zusammenführung der nationalen statistischen Dateien und andererseits im Hinblick auf das reibungslose Funktionieren einer gemeinschaftlichen Datenbank eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

(5) "Leitlinien und vorrangige Aktionsbereiche für ein gemeinschaftliches Programm auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr", Abschlußbericht (April 1992, Abschnitt 3.1.3).

(6) KOM(92) 494 vom 2.12.1992, Abschnitt V.2.373.

(7) KOM(93) 246 vom 9.6.1993.

Es gilt festzulegen, wie die statistischen Daten aus den einzelnen Mitgliedstaaten der Kommission übermittelt werden sollen, insbesondere wie häufig, innerhalb welcher Frist und auf welchen Datenträgern.

Die Untersuchung der Probleme im Bereich der Straßenverkehrssicherheit muß sich vorrangig auf Unfälle mit Personenschaden und nicht auf solche mit Sachschaden erstrecken; personenbezogene Daten sind hierzu nicht erforderlich.

Die Kommission sollte Vorkehrungen treffen, um den Schutz von statistischen Daten zu gewährleisten, die unter die Geheimhaltungspflicht fallen -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

ARTIKEL 1

(1) Die Mitgliedstaaten erstellen Statistiken über die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet.

(2) Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet "Unfall mit Personenschaden" ein Zusammentreffen von Verkehrsteilnehmern, an dem mindestens ein sich auf einer grundsätzlich dem Verkehr dienenden öffentlichen Straße bewegendes Fahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens ein Verkehrsteilnehmer verletzt und/oder getötet wurde.

(3) Die Daten werden zentral in einer elektronischen Datei zusammengeführt.

ARTIKEL 2

(1) Die in den elektronischen Dateien zentral gespeicherten Daten zu einem bestimmten Jahr werden dem Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften, nachstehend "SAEG" genannt, so bald wie möglich, spätestens jedoch sechs Monate nach Ende des jeweiligen Bezugsjahres übermittelt.

(2) Fallen Daten gemäß Absatz 1 nach den nationalen Bestimmungen unter das Statistikgeheimnis, werden sie ebenfalls dem SAEG übermittelt, das sie entsprechend der Verordnung (Euratom, EWG) Nr. 1588/80 des Rates vom 11. Juni 1980⁽⁸⁾ verwaltet.

Die Kommission legt in Absprache mit den Mitgliedstaaten fest, welche Angaben in den übermittelten Dateien nicht enthalten zu sein brauchen.

(8) ABl. Nr. L 151 vom 15.6.1980, S. 1.

ARTIKEL 3

- (1) Die Übermittlung der Daten erfolgt auf einem Datenträger, dessen Art und Format von den Mitgliedstaaten in Abstimmung mit der Kommission festgelegt werden.
- (2) Werden die statistischen Angaben von den Mitgliedstaaten nach deren Übermittlung an das SAEG berichtigt, so übermitteln die Mitgliedstaaten diesem eine vollständige Kopie des betreffenden aktualisierten Datensatzes.
- (3) Die Mitgliedstaaten ändern Aufmachung oder Inhalt ihrer Daten nur im Benehmen mit der Kommission. Ändern die Mitgliedstaaten Dateien, die bereits dem SAEG übermittelt wurden, so werden ihm Neufassungen hiervon übermittelt.
- (4) Jeder Mitgliedstaat ist für die Richtigkeit der statistischen Angaben verantwortlich, die er übermittelt.
- (5) Die Kommission ist für die Verarbeitung der ihr zugegangenen Daten verantwortlich.

ARTIKEL 4

- (1) Die Kommission ist für die Weitergabe der ihr zugegangenen Daten verantwortlich.
Die Einzelheiten des Zugangs zu den von der Kommission zusammengeführten Statistiken über Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, deren mögliche Veröffentlichungen und alle Punkte, die zum reibungslosen Funktionieren dieser zentralen statistischen Datenbank beitragen, werden von der Kommission nach Anhörung der betreffenden Mitgliedstaaten festgelegt.
- (2) In Absprache mit den Mitgliedstaaten untersucht die Kommission die bei der Erstellung und Übermittlung der Statistiken oder der Art ihrer Erfassung auftretenden methodischen und technischen Probleme, um Lösungen zu finden, die schrittweise eine weitestgehende Kohärenz und Vergleichbarkeit der Daten aus den einzelnen Mitgliedstaaten ermöglichen.

ARTIKEL 5

Bei der Durchführung der Konsultationen, die in Artikel 2 Absatz 2 und in Artikel 4 Absätze 1 und 2 vorgesehen sind, wird die Kommission gemäß dem in Artikel 6 beschriebenen Verfahren vom Ausschuß für das Statistische Programm unterstützt, der durch den Beschluß (89/382/EWG, Euratom) des Rates vom 19. Juni 1989⁽⁹⁾ eingesetzt worden ist.

ARTIKEL 6

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt - gegebenenfalls durch Abstimmung - eine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

ARTIKEL 7

Drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Entscheidung unterbreitet die Kommission dem Rat

- a) einen Bericht zur Bewertung der Ergebnisse bei der Durchführung der Maßnahmen nach den Artikeln 2, 3 und 4;
- b) die Leitlinien, die sich aus diesem Bericht für das weitere Vorgehen gemäß dieser Entscheidung ergeben.

(9) ABl. Nr. L 181 vom 28.6.1989, S. 47.

ARTIKEL 8

(1) Die Höhe der für diese Maßnahme jährlich zugewiesenen Mittel wird im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens festgelegt.

(2) Die Haushaltsbehörde setzt für jedes Haushaltsjahr die verfügbaren Mittel fest.

ARTIKEL 9

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Entscheidung vor dem (1) Januar 1993 nachzukommen, und unterrichten hiervon unverzüglich die Kommission.

ARTIKEL 10

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates
Der Präsident

FINANZBOGEN

VORBEMERKUNG

Zuständigkeit GD VII/ SAEG

- I) Dieser Vorschlag für eine Entscheidung über das Projekt C.A.R.E. wird von den Kommissaren MATUTES (GD VII) und CHRISTOPHERSEN (SAEG) gemeinsam vorgelegt.
- II) Für die Erfassung, Validierung und Weitergabe der statistischen Daten ist naturgemäß das SEAG zuständig.

Der Entscheidungsvorschlag ist in dieser Hinsicht eindeutig (siehe "Zuständige Generaldirektionen" sowie die Artikel 2 und 3 des Vorschlags).

Da es sich jedoch während des Bezugszeitraums dieses Bogens um ein Pilotprojekt handelt, das nach einer Anlaufphase bestätigt werden muß (siehe Artikel 7), wurde vereinbart, daß die GD VII für die vorbereitenden Studien und diese erste Phase verantwortlich ist und das SAEG den entsprechenden Rahmen zur Verfügung stellt.

Sollten Kommission und Rat übereinkommen, die Maßnahme weiterzuführen und die Datenbank über 1996 hinaus in Betrieb zu nehmen, würde das SAEG vorbehaltlich der Zuweisung von Mitteln, die in einem neuen Finanzbogen festzulegen wären, die Verwaltung übernehmen.

FINANZBOGEN

A. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

1. **Bezeichnung des Vorhabens:** Verkehrssicherheit: Pilotmaßnahme zur Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle.
2. **Betroffene Haushaltslinie:** B2-7020
3. **Rechtsgrundlage:**
 - Artikel 213 des Vertrags
 - Artikel 75 des Vertrags in seiner geänderten Fassung, der die Zuständigkeit der Gemeinschaft in Fragen der Verkehrssicherheit bestätigt
 - EntschlieBung des Rates vom 21. Juni 1991 betreffend ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (ABl. Nr. C 178 vom 9.7.1991, S. 1)
 - EntschlieBung des Europäischen Parlaments zu gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle (ABl. Nr. C 68 vom 24.3.1986).
4. **Beschreibung des Vorhabens**
 - 4.1 Zweck: Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der Gemeinschaft (siehe Begründung)
 - 4.2 Dauer: nicht festgelegt
 Überprüfung des Vorhabens im Jahr 1996 (siehe Artikel 7 des Entscheidungsvorschlags)
 - 4.3 Betroffener Personenkreis: Kommission
 Vertreter der Mitgliedstaaten und
 Fachleute für
 Straßenverkehrssicherheit

 Ausweitung dieses Kreises nach der Anlaufphase.

5. Vorschlag für die Klassifizierung von Ausgaben und Einnahmen

- 5.1 N.O.A.
- 5.2 N.G.M.
- 5.3 Vorgesehene Einnahmen:
Keine während des Bezugszeitraumes dieses Bogens;
Längerfristig (nach 1996) kann für bestimmte Nutzer
(Automobilhersteller, Versicherungen, ...) eine Zugangsgebühr
vorgesehen werden.

6. Finanzielle Auswirkung des Vorhabens auf die Interventionsmittel**6.1 Zeitplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen**

	VE (in 1000 ECU)	ZE (in 1000 ECU)
1993	546	546
1994	480	480
1995	344	344
1996	noch festzusetzen	noch festzusetzen

Diese Beträge entsprechen den von den Dienststellen der Kommission veranschlagten Mitteln für die vollständige Durchführung der geplanten Maßnahme. Die Höhe der tatsächlich bereitzustellenden Mittel wird im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens und nach Maßgabe des mittelfristigen Finanzrahmens bestimmt, der im Zuge der Verlängerung der Interinstitutionellen Vereinbarung neu festgelegt wird.

6.2 Anteil (in %) der Gemeinschaftsfinanzierung an den Gesamtkosten der Maßnahme: 100 % für die Einrichtung der Datenbank im engeren Sinne.

Die weitaus höheren Kosten für die Erfassung der Daten werden zu 100 % von den Verwaltungen der einzelnen Staaten getragen, die sich mit der Annahme dieses Vorschlags zur Übermittlung der Daten verpflichten.

7. Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt

TEIL I Abschnitt B des Haushalts - Funktionsausgaben

7.0 Zusammenfassende Übersicht der Funktionsausgaben

Art des Vorhabens Haushaltseinheit	1993 B2-7020	1994 B2-7020	1995 B2-7020 zu aktualisieren	1996 --> aktualisieren
(1) Aufbau, Entwicklung und Systemverwaltung der Datenbank	86	37	37	
(2) Module zum Schutz der Vertraulichkeit	152	148	-	
(3) Ausbildung der Anwender	65	27	27	
(4) Validierung von Archivdaten Einrichtung der Variablen/Definitionen Anpassung der Definitionen und Verfahren Anarbeitung und Einrichtung von Abfrage- hilfen für die Datenbank; Bewertung und Analyse von Unfallursachen Erstellung statistischer Berichte	202	189	201	
(5) Prüfung der Kohärenz von Definitionen und Verfahren	51	79	79	
Insgesamt zu konstanten Preisen (in Tsd. ECU)	546	480	344	

7.1 Berechnungsweise für die Schätzung der Gesamtkosten der Pilotmaßnahme

Grundlage für die Veranschlagung der Gesamtkosten waren die Schlußfolgerungen und Arbeiten im Rahmen der Durchführbarkeitsstudie der Direktion Informatik und der geschätzte Arbeitsaufwand für jede Maßnahme, multipliziert mit folgenden Kosten:

- Analyse : 12.000 ECU/Mannmonat
- Programmierung : 8.000 ECU/Mannmonat

Es ist vorgesehen, daß der Mittelbedarf ab 1996 auf der Grundlage der Bewertung nach Artikel 7 des Entscheidungsvorschlags neu festgelegt wird.

Veranschlagte Mittel je Art des Vorhabens:

Vorhaben.Jahr	Analyse	Programmierung
1.93	2	6
1.94	1	2
1.95	1	2
2.93	7	4
2.94	6	6
2.95	-	-
3.93	4	1
3.94	2	-
3.95	2	-
4.93	6	12
4.94	5	12
4.95	6	12
5.93	4	-
5.94	6	-
5.95	6	-

TEIL 2: VERWALTUNGS-AUSGABEN

1. Führt die vorgeschlagene Maßnahme zu einer Erhöhung des Personalbestands der Kommission?

NEIN während der Laufzeit der Pilotmaßnahme, die in den Bezugszeitraum dieses Finanzbogens fällt. Neufestlegung nach 1996 auf der Grundlage der Bewertung nach Artikel 7 des Entscheidungsvorschlags.

Wenn die Maßnahme in einer Testphase geprüft und möglicherweise als ständige Maßnahme bestätigt wurde, müssen die erforderlichen Mittel freigegeben werden, um die mit der Inbetriebnahme der Datenbank verbundenen Verwaltungsausgaben zu decken.

2. Durch die vorgeschlagene Maßnahme entstehende Verwaltungs- und Personalkosten: Keine

TEIL 3 : KOSTEN-NUTZEN-ANALYSE

1. Kostenwirksamkeit und Subsidiarität

- a) Wie bereits unter 6.2 angeführt, wird eine der Hauptaufgaben der Datenbank, nämlich die Erfassung von Unfalldaten, von den Mitgliedstaaten übernommen. Die für die Einrichtung der Gemeinschaftsbank erforderlichen Mittel machen nur einen unbedeutenden Anteil aus; sie entsprechen den Kosten für eine Arbeit, die nur von der Kommission geleistet werden kann. Es ist ausgeschlossen, daß die Mitgliedstaaten einer "fremden" Stelle die Zuständigkeit oder das Recht zuerkennen, ihre nationalen Daten zu zentralisieren.
- b) Die Maßnahme hätte einen multiplikatorischen Effekt, da jeder Staat im Austausch für seine eigene nationale Datei Zugang zu den 11 anderen Dateien erhalten würde.
- c) Da die einzelnen Statistiken über Straßenverkehrsunfälle nicht öffentlich sind, muß durch einen Rechtsakt der Gemeinschaft (Entscheidung) die Übermittlung der Daten an die Kommission sichergestellt und ein Vorschriftenkatalog für ihre Verwaltung geschaffen werden, damit die Datenbank sowohl für die Kommission als auch für die Mitgliedstaaten zufriedenstellend funktioniert.
- d) In der Begründung werden die Vorteile einer gemeinschaftlichen Datenbank und unter anderem die auf Gemeinschaftsebene erreichbaren mengenbedingten Einsparungen beschrieben.
- e) Wie bereits im letzten Absatz unter Punkt a) ausgeführt, existiert keine Datenbank, die dem Projekt C.A.R.E. vergleichbar wäre.

Auf internationaler Ebene stehen nur Statistiken mit sehr allgemeinen und ungenauen Daten zur Verfügung, die mehr oder weniger sorgfältig von internationalen Organisationen gesammelt wurden und keinerlei Erläuterungen zur Art der Unfälle oder ihren Ursachen enthalten.

Siehe dazu die Veröffentlichungen

der Vereinten Nationen
der EKVM
der OECD

sowie die Begründung (Abschnitt B.e)iii) zweiter Absatz).

- f) Das Projekt C.A.R.E. wurde unter anderem ins Leben gerufen, um der Gemeinschaft ein Instrument an die Hand zu geben, mit dessen Hilfe sie ihrer Verantwortung auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit (Artikel 75 in seiner geänderten Fassung) bestmöglich gerecht werden kann.

Es soll dazu beitragen, Probleme der Sicherheit im Straßenverkehr zu erkennen und den Weg für gesetzgeberische oder andere Maßnahmen der Gemeinschaft oder der Einzelstaaten zu ebnen und anschließend deren Wirksamkeit zu bewerten.

2. Quantitativer Nutzen

- Verfügt die Kommission über die Datenbank, so braucht sie für keine anderen statistischen Quellen zu bezahlen, deren Qualität und Verfügbarkeit zudem absolut nicht vergleichbar wären.

Beispiel: Jahresbeitrag für die Datei IRTAD (OECD)
(unvollständig, enthält nur ganz allgemeine Daten):
60.000 ECU/Jahr

- Die meisten Untersuchungen der GD VII im Zusammenhang mit der Sicherheit im Straßenverkehr enthalten auch eine statistische Komponente, deren Kosten durchschnittlich auf rund 30 % der Gesamtkosten der Untersuchung, d.h. auf rund 120.000 ECU pro Jahr, veranschlagt werden können.
- Mit Blick auf die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit als Endziel ist es wohl vertretbar, auch den gesamtwirtschaftlichen Nutzen für die Gemeinschaft in Betracht zu ziehen. Nach jüngsten Untersuchungen der gesamtwirtschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen (z.B. COST 313) werden die Kosten für einen Getöteten durchschnittlich auf rund 500.000 ECU und für einen Verletzten auf rund 12.500 ECU veranschlagt.

Angesichts der bei Straßenverkehrsunfällen jährlich 55.000 Getöteten und mehr als 1,5 Millionen Leicht- oder Schwerverletzten ergeben sich gesamtwirtschaftliche Kosten von insgesamt rund 46 Mrd. ECU pro Jahr.

Eine sinnvolle Anwendung der C.A.R.E.-Datenbank müßte sich gütlich auf das Sicherheitsniveau auf den Straßen der Gemeinschaft auswirken - und dies würde die vorgeschlagene Investition mehr als rechtfertigen.

3. Bewertung der Maßnahme

Artikel 7 des Entscheidungsvorschlags sieht ausdrücklich eine Bewertung der Maßnahme in Form eines Berichts für den Rat vor, in dem die während der Testphase erzielten Ergebnisse dargestellt und mögliche weiterführende Maßnahmen erörtert werden.

Während der Testphase wird die Maßnahme ständig von der GD VII und dem SAEG überwacht; dies ermöglicht Anpassungen inhaltlicher Art und bei den veranschlagten Mitteln.

633/93

- 23 -

AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS

**AUF DIE UNTERNEHMEN UND INSBESONDERE AUF DIE
KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)**

**Titel: Entwurf eines Vorschlags für eine Entscheidung des Rates über die
Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über
Straßenverkehrsunfälle**

Dokumentnummer: VII/252/90 Rev. 3

NICHT ERHEBLICH

Einverständnis der GD XXIII vom 26.3.1993

05.11.93**Beschluß
des Bundesrates**

Vorschlag für einen Beschluß des Rates über die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle

KOM(93) 348 endg.; Ratsdok. 8255/93

Der Bundesrat hat in seiner 662. Sitzung am 5. November 1993 zu der Vorlage gemäß §§ 3, 5 EUZBLG wie folgt Stellung genommen:

Die Bundesregierung wird gebeten, nochmals die Erforderlichkeit und die vorgeschlagene Lösungsvariante zur Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle zu prüfen.

Dabei sollte insbesondere untersucht werden, ob bereits durch die Übermittlung aggregierter Daten der nationalen Statistiken der vorgesehene Zweck erreicht werden kann. Die Art und Weise der Datenübermittlung an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften sollte dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend grundsätzlich den Mitgliedstaaten überlassen bleiben.

Entsprechend dem Vorschlag soll zunächst eine dreijährige Pilotphase bis zur Inbetriebnahme der Datenbank durchgeführt werden. Anschließend will die Kommission Probleme der Methodik und Verfahrenstechnik untersuchen. Diese Vorgehensweise zur Harmonisierung der statistischen Definitionen und der Datenerfassungsverfahren sollte unter dem Aspekt der Zweckmäßigkeit und der Kosten aus finanziellen Gründen überdacht werden.

Im übrigen ist zu prüfen, ob die Übermittlung von Einzeldaten erforderlich ist, da wegen der straffen Organisation der statistischen Ämter in der Bundesrepublik Deutschland Auswertungen auch kurzfristig auf der gewünschten Aggregationsebene geliefert werden können.

Der im Artikel 1 Abs. 3 des Vorschlags vorgesehenen Regelung zur Zusammenführung der Daten in einer zentralen Datei in jedem Mitgliedstaat sollte grundsätzlich nicht zugestimmt werden (vgl. Stellungnahme zur Speicherung von Individualangaben aus den gemeinschaftlichen Agrarstrukturerhebungen in der Bundesrepublik Deutschland - Verordnung EWG Nr. 571/88 - EUROFARM).

Aufgrund der föderalen Struktur im Bereich der amtlichen Statistik in Deutschland und den bereits erfolgreich praktizierten Verfahren zur dezentralen Datenübermittlung sowie

aus wirtschaftlichen Erwägungen sollte sich die Bundesrepublik Deutschland nachdrücklich dafür einsetzen, daß die Art und Weise der Datenübermittlung an die EG den nationalen Behörden überlassen bleibt.

Zur Gewährleistung der Normenklarheit der Regelungen sollte der Datenumfang in Artikel 2 Abs. 2 Satz 2 eindeutig festgelegt werden.