



Brüssel, den 29.11.2016
COM(2016) 744 final

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

**über die Anwendung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des
grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die
Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte**

Inhalt

1. EINLEITUNG.....	3
2. HINTERGRUND.....	3
3. MÖGLICHE AUSWEITUNG DES GELTUNGSBEREICHS DER RICHTLINIE.....	5
4. AUSWIRKUNGEN DER RICHTLINIE AUF DIE STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT	6
5. AUTOMATISIERTE DURCHSETZUNG VON STRAßENVERKEHRSVORSCHRIFTEN.....	7
6. FOLGEMAßNAHMEN BEI NICHTBEZAHLUNG EINER FINANZIELLEN SANKTION.....	8
7. MÖGLICHE HARMONISIERUNG VON STRAßENVERKEHRSVORSCHRIFTEN	9
8. UMSETZUNG DER RICHTLINIE IM HINBLICK AUF DEN AUSTAUSCH VON FAHRZEUGZULASSUNGSDATEN	9
9. FAZIT.....	12

1. EINLEITUNG

Nach Artikel 11 der Richtlinie 2015/413/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte¹ (im Folgenden die „Richtlinie“) ist die Kommission verpflichtet, bestimmte Aspekte der Anwendung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten einer Bewertung zu unterziehen und dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 7. November 2016 einen Bericht zu übermitteln. Mit dem vorliegenden Bericht, der durch eine externe Evaluierungsstudie gestützt wird², kommt die Kommission dieser Verpflichtung nach.

In der als Begleitdokument beigefügten Arbeitsunterlage der Dienststellen der Kommission³ wird ferner bewertet, ob die Richtlinie

- im Hinblick auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und die Erleichterung der grenzübergreifenden Ahndung von Verkehrsdelikten wirksam und effizient ist;
- für die ermittelten Erfordernisse relevant ist;
- in sich und mit anderen Politikbereichen der EU kohärent ist;
- auf EU-Ebene einen Mehrwert bietet;
- nachhaltige Auswirkungen hat.

Es sollte jedoch zur Kenntnis genommen werden, dass diese Bewertung nach weniger als 18 Monaten der Anwendung der Richtlinie durch die meisten Mitgliedstaaten vorgenommen wurde. Ein solcher Zeitraum bietet keine ausreichenden Daten und weiteren Nachweise über die Auswirkungen der Richtlinie, die eine umfassende und solide Bewertung ermöglichen würden. Dennoch können die verfügbaren Daten und Nachweise bereits einige hilfreiche erste Hinweise zur Funktionsweise und zu den Auswirkungen der Richtlinie liefern.

2. HINTERGRUND

Die Richtlinie 2011/82/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte⁴ wurde auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 2 AEUV verabschiedet, d. h. der Rechtsgrundlage für die polizeiliche Zusammenarbeit, die dem Vereinigten Königreich, Dänemark und Irland die Möglichkeit einräumte, sich gegen die Anwendung der Richtlinie zu entscheiden. Durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 6. Mai 2014 in der Rechtssache C-43/12⁵ wurde die Richtlinie 2011/82/EU für nichtig erklärt, da eine wirksame Verabschiedung auf der Rechtsgrundlage für die polizeiliche Zusammenarbeit nicht möglich war und die Richtlinie

¹ Richtlinie 2015/413/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9)
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A62012CJ0043>

² Evaluierungsstudie über die Anwendung der Richtlinie 2011/82/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, Grimaldi (2016)
http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/annual_en.htm
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2016-03-16-evaluation-study-application-cross-border-final-report.pdf>

³ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Bewertung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über Verkehrsdelikte (SWD(2016) 355).

⁴ Richtlinie 2011/82/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, ABl. L 288 vom 5.11.2011, S. 1.

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A62012CJ0043>

auf der Rechtsgrundlage für den Verkehr hätte erlassen werden sollen, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen (Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, nunmehr Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union). Mit dem Urteil wurden die Wirkungen der Richtlinie 2011/82/EU für einen Zeitraum, der zwölf Monate ab dem Tag des Urteilspruchs nicht überschreiten darf, aufrechterhalten. Die neue Richtlinie 2015/413/EU wurde im März 2015 auf der geänderten Rechtsgrundlage erlassen, ohne inhaltliche Änderungen an der für nichtig erklärten Richtlinie vorzunehmen und unter Einbeziehung aller Mitgliedstaaten.

Die Richtlinie soll ein hohes Schutzniveau für alle Straßenverkehrsteilnehmer gewährleisten, indem sie den grenzüberschreitenden Informationsaustausch über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte und somit auch die Durchsetzung von Sanktionen erleichtert, wenn diese Delikte mit einem in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen werden.

In der Richtlinie ist die Verwendung eines elektronischen Informationssystems vorgesehen, das den EU-Mitgliedstaaten die Durchführung einer automatisierten Suche von Fahrzeugzulassungsdaten ermöglicht, um den Eigentümer/Halter des Fahrzeugs zu ermitteln, mit dem ein Verkehrsdelikt begangen wurde. Sie verpflichtet jeden Mitgliedstaat, eine nationale Kontaktstelle zu benennen, die dafür verantwortlich ist, den nationalen Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten unter Verwendung des vollständigen amtlichen Kennzeichens des betroffenen Fahrzeugs die Suche im Informationssystem zu ermöglichen (Artikel 4). Alle personenbezogenen Daten müssen gemäß der Richtlinie 95/46/EG zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (Artikel 7) verarbeitet werden.⁶

Wurde der Eigentümer/Halter des Fahrzeugs oder die Person, die des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts verdächtig ist, ermittelt, beschließt der Deliktmitgliedstaat, ob er Folgemaßnahmen einleitet oder nicht. Die Richtlinie legt die Art und Weise fest, in der der betroffenen Person das Delikt mitgeteilt werden sollte, und enthält ein (nicht verbindlich vorgeschriebenes) Musterformblatt für das zu übermittelnde Schreiben. Das Schreiben sollte in der gleichen Sprache übermittelt werden wie das Zulassungsdokument des Fahrzeugs oder in einer der Amtssprachen des Zulassungsmitgliedstaats.

Das Verfahren für die grenzüberschreitende Ahndung von Verkehrsdelikten beinhaltet die folgenden wesentlichen Schritte:

- 1) Das Delikt wird festgestellt.
- 2) Die Tatbestandsmerkmale werden bestimmt.
- 3) Der Eigentümer, Halter oder Fahrer des Fahrzeugs wird identifiziert.
- 4) Beweismittel werden erhoben.
- 5) Beschließt der Deliktmitgliedstaat, Folgemaßnahmen einzuleiten, übermittelt die Polizei oder eine andere zuständige Behörde einen Bußgeldbescheid/ein Informationsschreiben an den mutmaßlichen Zuwiderhandelnden.
- 6) Der mutmaßliche Zuwiderhandelnde zahlt die Geldbuße (oder nennt den tatsächlichen Zuwiderhandelnden und Schritt 5 wird wiederholt, oder er legt Einspruch ein).

⁶ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

- 7) Wird die Geldbuße nicht bezahlt und der Deliktmitgliedstaat beschließt, Folgemaßnahmen einzuleiten, erlassen die Verwaltungs- und Strafgerichte des Mitgliedstaats eine endgültige Entscheidung.
- 8) Der Mitgliedstaat, an den die Entscheidung übermittelt wird, erkennt die Entscheidung (möglicherweise) an und vollstreckt die Sanktion.

Die Richtlinie spielt lediglich in Schritt 3 und 5 eine wichtige Rolle. Situationen, in denen der Zuwiderhandelnde die Zahlung der Geldbuße verweigert, können unter den Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen fallen.⁷

3. MÖGLICHE AUSWEITUNG DES GELTUNGSBEREICHS DER RICHTLINIE

Der Geltungsbereich der Richtlinie kann als angemessen bewertet werden, da er die acht wichtigsten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte abdeckt. Delikte wie Geschwindigkeitsübertretung, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts, Trunkenheit im Straßenverkehr und die Benutzung von Kommunikationsgeräten beim Fahren (Ablenkung) stellen die wichtigsten Bedrohungen für die Verkehrssicherheit dar und werden in vielen Fällen von nicht gebietsansässigen Fahrern begangen. Das elektronische Informationsaustauschsystem ist weniger wichtig, wenn das Fahrzeug zur Feststellung einer Zuwiderhandlung angehalten werden muss, da der Zuwiderhandelnde dann vor Ort ermittelt wird⁸. Dies ist der Fall bei Trunkenheit im Straßenverkehr und Fahren unter Drogeneinfluss, wenn der Fahrer einen Alkohol- oder Drogentest machen muss. Unter Berücksichtigung des spezifischen Ziels der Richtlinie, die Bürgerinnen und Bürger für die in anderen Mitgliedstaaten geltenden Straßenverkehrsvorschriften und Sanktionen zu sensibilisieren, wird es allerdings für sinnvoll erachtet, die Delikte Trunkenheit im Straßenverkehr und Fahren unter Drogeneinfluss weiter im Geltungsbereich der Richtlinie zu belassen.

Einige Akteure, darunter die Behörden der Mitgliedstaaten, würden die Einbeziehung weiterer Delikte in den Geltungsbereich der Richtlinie begrüßen. Dazu gehören: die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug; gefährliche Überholmanöver; illegales oder gefährliches Parken (das theoretisch automatisch festgestellt werden kann, doch in vielen Mitgliedstaaten ist dies nicht der Fall); und „Mautdelikte“, was die grenzübergreifende Vollstreckung von Sanktionen bei Nichtbezahlung von Mautgebühren erleichtern würde, insbesondere im Falle von satelliten- oder mikrowellengestützten Free-Flow-Mautsystemen.⁹

Aufgrund des vermehrten Einsatzes von automatischen Kontrollgeräten kann es sinnvoll sein, eine Aufnahme der Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug, gefährlicher Überholmanöver und gefährlichen Parkens in den Geltungsbereich der Richtlinie in Erwägung zu ziehen. Die Aufnahme von Mautdelikten stellt allerdings die interne und externe Kohärenz der Richtlinie in Frage, da Straßenbenutzungsgebühren unter eine andere Rechtsgrundlage für den Verkehr fallen als die Straßenverkehrssicherheit und ihr Hauptziel darin besteht, Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen in Mitgliedstaaten zu beseitigen. Gleiches gilt für illegales Parken, das mit der Nichtbezahlung kommunaler

⁷ ABl. L 76 vom 22.3.2005, S. 16.

⁸ Einige Akteure machten geltend, dass der Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten in solchen Fällen nützlich sein könne, um die Daten in den Registern zu überprüfen bzw. zu berichtigen. Dies ist in der Richtlinie allerdings nicht vorgesehen.

⁹ Dies kann auch für elektronische Vignettensysteme von Bedeutung sein, die in Ungarn und der Slowakei für Personenkraftwagen eingesetzt werden.

Gebühren und Abgaben und mit der Zuwiderhandlung gegen städtische Anordnungen verknüpft ist, was keinen Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit aufweist.

4. AUSWIRKUNGEN DER RICHTLINIE AUF DIE STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT

Die Richtlinie wird den Behörden der Mitgliedstaaten voraussichtlich bessere Möglichkeiten an die Hand geben, nicht gebietsansässige Zuwiderhandelnde zu identifizieren und die Verkehrsteilnehmer verstärkt für Straßenverkehrsvorschriften zu sensibilisieren, die in anderen Mitgliedstaaten gelten. Dies dürfte eine abschreckende Wirkung für nicht gebietsansässige Verkehrsteilnehmer haben und zu einer besseren Einhaltung der Vorschriften führen. Eine verstärkte Einhaltung der Vorschriften, d. h. ein besseres Verhalten und weniger Delikte, dürfte die Zahl der Verkehrstoten und tödlichen Unfälle verringern.

Informationen darüber, inwiefern Verkehrsteilnehmer Kenntnis über Straßenverkehrsvorschriften in anderen Mitgliedstaaten besitzen, liegen nicht vor. Bei der von der Kommission durchgeführten öffentlichen Konsultation gingen nur wenige Antworten von Verkehrsteilnehmern ein. Insofern ist es nicht möglich, Schlüsse über die Unterrichtung bezüglich geltender Straßenverkehrsvorschriften zu ziehen, die nach Artikel 8 der Richtlinie vorgesehen ist. Darüber hinaus ist es aufgrund eines fehlenden theoretischen Ansatzes zur Beurteilung der Auswirkungen von Sensibilisierungsmaßnahmen auf das Verhalten von Verkehrsteilnehmern nicht möglich, vernünftige Schlussfolgerungen darüber zu ziehen, welche Auswirkungen sich durch die Richtlinie möglicherweise im Hinblick auf eine Sensibilisierung der Bürger für in anderen Mitgliedstaaten geltende Vorschriften ergeben. Dennoch gilt als allgemein anerkannt, dass es für eine verbesserte Einhaltung von Vorschriften notwendig ist, die Verkehrsteilnehmer verstärkt für die Vorschriften zu sensibilisieren.

Die Auswirkungen der Richtlinie auf die Straßenverkehrssicherheit hängen in hohem Maße von der Fähigkeit ab, gebietsfremde Zuwiderhandelnde besser identifizieren zu können. Wie in Abschnitt 8 näher beschrieben, ist die Zahl der untersuchten, von Gebietsfremden begangenen Verkehrsdelikte in den Mitgliedstaaten, die die Richtlinie umsetzten, zwischen 2013 und 2015 etwa um das Vierfache angestiegen. Allerdings ist nach wie vor ein Potenzial vorhanden, das elektronische Informationsaustauschsystem im Interesse der Straßenverkehrssicherheit noch stärker zu nutzen. Wie in Abschnitt 6 dargelegt wurde, traten im Rahmen der Bewertung auch Probleme zutage, durch die die Wirksamkeit von Sanktionen für Verkehrsdelikte herabgesetzt wird: Etwa die Hälfte der Sanktionen konnte nicht erfolgreich vollstreckt werden. Dies ist wohl auch der Grund dafür, dass die abschreckende Wirkung der Richtlinie ausblieb, von der erwartet wurde, dass sie zu einer verbesserten Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften durch nicht gebietsansässige Verkehrsteilnehmer führen würde.

Darüber hinaus sind aber auch noch andere Faktoren genereller Art ausschlaggebend – z. B. technisches Versagen von Fahrzeugen, die Sicherheitsausstattung von Fahrzeugen, die Straßeninfrastruktur, die Notfallreaktion im Falle eines Unfalls, die wirtschaftliche Entwicklung und ihre Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, veränderte Witterungsbedingungen und Klimawandel, die Zunahme gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer, Durchsetzungspraktiken und die Zahl der eingesetzten automatischen Kontrollgeräte, der Einsatz von Kommunikationsinstrumenten, das Verhalten von Verkehrsteilnehmern und die Auswirkungen anderer straßenverkehrssicherheitsrelevanter

EU-Rechtsvorschriften,¹⁰ die Einfluss auf die gegenwärtige Situation haben, in deren Rahmen die Gesamtzahl der Unfalltoten seit 2014 nicht spürbar zurückging.

Die Entwicklungen im Bereich der Verkehrsdelikte in den Mitgliedstaaten spiegeln diese Situation wider: Von 13 Mitgliedstaaten¹¹ für den Zeitraum 2013-2014 gelieferte Daten zu Verkehrsdelikten, die sowohl von Gebietsansässigen als auch von Nicht-Gebietsansässigen begangen wurden, lassen keinen eindeutigen Zusammenhang zwischen der Richtlinie und der Einhaltung von Straßenverkehrsvorschriften durch gebietsfremde Verkehrsteilnehmer erkennen. Gleiches gilt für den Anteil der Verkehrstoten und tödlichen Unfälle mit Beteiligung von Nicht-Gebietsansässigen an der Gesamtzahl der Verkehrstoten und tödlichen Unfälle¹², sodass es nicht möglich ist, eindeutige Nachweise für die Auswirkungen der Richtlinie in diesem Bereich zu liefern.

5. AUTOMATISIERTE DURCHSETZUNG VON STRAßENVERKEHRSVORSCHRIFTEN

In der Bewertung wurden keine grenzüberschreitenden Fälle festgestellt, in denen die durch automatische Kontrollgeräte gewonnenen Beweismittel mit der Begründung abgelehnt oder nicht anerkannt wurden, die Geräte seien unzuverlässig. Jedoch könnte die Wahrscheinlichkeit, dass ein solcher Fall eintritt, mit der weiteren Umsetzung der Richtlinie zunehmen. Sollte dies der Fall sein, könnten harmonisierte EU-Normen, Typgenehmigungsverfahren und regelmäßige Prüfungen automatischer Kontrollgeräte (z. B. Kalibrierung von Geräten)¹³ die Zuverlässigkeit der Geräte erhöhen.

Mitgliedstaaten wenden verschiedene Möglichkeiten der automatischen Erkennung von Geschwindigkeitsverstößen an (bei anderen Verkehrsdelikten unterscheiden sich die Methoden der automatischen Erkennung praktisch nicht). In einigen Mitgliedstaaten ist es möglich, Geschwindigkeitsübertretungen festzustellen, indem nicht nur die „Momentgeschwindigkeit“, sondern auch die durchschnittliche Geschwindigkeit auf einem bestimmten Straßenabschnitt gemessen wird. In anderen Mitgliedstaaten ist der Einsatz von Abschnittskontrollgeräten aufgrund von rechtlichen und praktischen Hindernissen (wie höheren Kosten) problematisch. Solange nicht nachgewiesen ist, dass sich erhebliche

¹⁰Siehe Ausführungen hierzu in der Zwischenbewertung zu den Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/interim_eval_report_2011_2020_en.htm

¹¹Belgien, Estland, Frankreich, Kroatien, Lettland, Litauen, Ungarn, Niederlande, Österreich, Polen, Slowakei, Slowenien und Schweden lieferten Daten zu Verkehrsdelikten. Jedoch lieferten nur Belgien, Estland, Frankreich, Lettland, Ungarn, die Niederlande, Polen und die Slowakei Informationen zum Anteil von Delikten mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen an allen Verkehrsdelikten, aufgeschlüsselt nach der Art der Delikte, die unter den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

¹²CARE-Datenbank http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm.

¹³In Italien ergingen Gerichtsurteile, wonach die zur Feststellung von Delikten eingesetzten Kontrollgeräte mindestens einmal jährlich geprüft werden müssen (z. B. die Entscheidung des „Corte Costituzionale“ vom 18. Juni 2015 Rechtssache Nr. 186). In Spanien urteilte das Verwaltungsgericht von Madrid, dass eine Geldbuße nicht wirksam sei, sofern sie nicht zusammen mit einem Dokument übermittelt werde, das die Zuverlässigkeit und die Übereinstimmung der Geräts mit maßgeblichen spanischen Rechtsvorschriften bescheinige (Juzgado de lo Contencioso-Administrativo Nr. 23 Madrid — Februar 2013). Im Vereinigten Königreich stellte das Brighton Magistrates Court im Dezember 2008 fest, dass die einem Strafzettel für Geschwindigkeitsüberschreitung zugrundeliegenden Beweismittel nicht zuverlässig seien, da die Funktionsweise der Kamera nicht den Bedingungen von Abschnitt 20(4) des Road Traffic Offenders Act von 1988 entsprach; insbesondere wurde angeführt, dass für das Gerät keine ministerielle Genehmigung vorlag. Während einige Mitgliedstaaten (z. B. das Vereinigte Königreich, Deutschland und Polen) detaillierte Vorschriften zu technischen Parametern und zur Verwendung von Geschwindigkeitsüberwachungskameras haben, sucht man solche Vorschriften in anderen Mitgliedstaaten (wie Italien) vergeblich.

Auswirkungen für die Straßenverkehrssicherheit oder die grenzüberschreitende Vollstreckung von Sanktionen ergeben, würde die Harmonisierung von Erkennungsmethoden in diesem Stadium als ungerechtfertigter Eingriff in die Entscheidungshoheit der Mitgliedstaaten bei der Wahl der Durchsetzungsstrategien betrachtet werden.

Es ist allgemein anerkannt, dass der Austausch und die Anwendung bewährter Durchsetzungspraktiken, einschließlich des Einsatzes¹⁴ und des Betriebs automatischer Kontrollgeräte, positive Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit haben können. Ein Beispiel für Praktiken zur wirksamen automatisierten Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften, das sich auf Informationen der Mitgliedstaaten in der Evaluierungsstudie stützt, ist diesem Bericht als Anhang beigefügt. Die Praktik berücksichtigt alle Verkehrsdelikte, die automatisch nachgewiesen werden können.

6. FOLGEMAßNAHMEN BEI NICHTBEZAHLUNG EINER FINANZIELLEN SANKTION

Die Folgemaßnahmen bei Nichtbezahlung einer finanziellen Sanktion für Verkehrsdelikte sollten auf gemeinsamen Kriterien basieren. Diese sollten die mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannten und in der Richtlinie bekräftigten Grundrechte und Grundsätze widerspiegeln, zu denen der Schutz personenbezogener Daten, das Recht auf ein faires Verfahren, die Unschuldsvermutung und das Verteidigungsrecht gehören.

Das erhebliche Potenzial der Richtlinie zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist noch weiter ausbaufähig. Etwa 50 % der festgestellten, von Gebietsfremden begangenen Verkehrsdelikte werden derzeit nicht erfolgreich geahndet aufgrund folgender, nicht unter die Richtlinie fallender Probleme in der Kette der Durchsetzungsmaßnahmen:

- unzureichende Amtshilfe und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Untersuchung von Verkehrsdelikten nach einem Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten, wie in Abschnitt 8 dargelegt, oder
- Entscheidungen der Mitgliedstaaten bei Nichtzahlung der Geldbußen für solche Delikte fallen häufig nicht unter den Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates.

Hinzu kommt, dass die Zahl der gegenseitig anerkannten Entscheidungen, die unter den Rahmenbeschluss fallen und sich auf Geldbußen für Verkehrsdelikte beziehen, sehr niedrig ist. Der Anteil erfolgreich durchgesetzter Geldbußen an allen nicht freiwillig gezahlten Geldbußen liegt zwischen 0 und 1 %.¹⁵ Nur Deutschland (Bundesministerium der Justiz) lieferte detaillierte Informationen über eingehende und ausgehende Anfragen zur Anerkennung von Entscheidungen im Zusammenhang mit Verkehrsdelikten (so wurden z. B. 2011-2014 in Deutschland 15 843 Entscheidungen zu Verkehrsdelikten erlassen, die von Gebietsfremden begangen wurden, von denen 43 % nicht vollstreckt wurden). Es scheint, dass die in dem Rahmenbeschluss vorgesehenen Verfahren nicht auf die gegenwärtige Situation, in der Millionen von Geldbußen für Verkehrsdelikte vollstreckt werden müssen, zugeschnitten sind und daher den Informationsaustausch im Rahmen der Richtlinie nicht in adäquater Weise ergänzen. Die positiven Auswirkungen der Richtlinie auf die Straßenverkehrssicherheit durch die abschreckende Wirkung von Sanktionen für festgestellte Verkehrsdelikte sind bislang

¹⁴Der Einsatz kann an bestimmte Grundsätze gekoppelt sein, wie die Anforderung, dass Fahrer auf das Kontrollgerät mit Schildern hingewiesen werden müssen, wie von italienischen Gerichten festgestellt (Corte di Cassazione (Oberster Gerichtshof), Rechtssache Nr. 680 vom 13. Januar 2011).

¹⁵Wenn 100 % der festgestellten Delikte untersucht würden, wären dies schätzungsweise **5 Millionen** von Gebietsfremden begangene Verkehrsdelikte pro Jahr (siehe Abschnitt 8), für die Geldbußen nicht freiwillig gezahlt werden. Es ist anzumerken, dass keine Informationen über die Zahl der Geldbußen für Verkehrsdelikte vorliegen, die aufgrund mangelnder Amtshilfe und Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten nicht durchgesetzt werden können.

noch nicht erkennbar und, auch wenn dies erreicht werden würde, möglicherweise nicht nachhaltig, wenn die Sanktionen nicht durchgesetzt werden.

Der Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates ist ein Instrument zur gegenseitigen Anerkennung, das alle Arten von Straftaten abdecken soll. Er dient nicht der Verfolgung von Massenverkehrsdelikten, bei denen es sich in der Regel um (geringfügige) Verwaltungsdelikte handelt. In der Evaluierungsstudie wird festgestellt, dass das wesentlichste rechtliche Hemmnis für eine erfolgreiche Anwendung des Rahmenbeschlusses auf Unterschiede bei der normativen Einstufung von Verkehrsdelikten in den Mitgliedstaaten (strafrechtliche/verwaltungsrechtliche Verfahren) und die sich daraus ergebenden Folgen für die nationalen Verfahren und die den mutmaßlichen Zuwiderhandelnden gewährten Rechten zurückzuführen ist. Derzeit können Entscheidungen der Mitgliedstaaten über finanzielle Strafen nur anerkannt werden, wenn Verkehrsdelikte als kriminelle Straftat eingestuft werden oder wenn ihre Überprüfung im Rahmen eines Verfahrens durchgeführt wird, das einem Strafverfahren ähnlich ist. Trotz neuerer Auslegung durch den Europäischen Gerichtshof¹⁶ scheint noch immer eine Rechtsunsicherheit zu bestehen, die den Verwaltungsbehörden der Mitgliedstaaten die Klärung der Frage erschwert, ob es sich bei den Gerichten anderer Mitgliedstaaten, die die Entscheidungen erlassen, um für Strafsachen zuständige Gerichte oder um (Verwaltungs-)Gerichte handelt, die Verkehrsdelikte im Rahmen eines einem Strafverfahren ähnelnden Verfahrens prüfen.

Die meisten Akteure, die Erfahrung mit der Anwendung des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates haben, hoben hervor, dass die elektronische Übermittlung von Entscheidungen und Bescheinigungen im Zusammenhang mit Geldbußen an den Vollstreckungsmitgliedstaat der geeignetste Weg ist, um die grenzüberschreitende Vollstreckung von Geldbußen für Verkehrsdelikte effektiv zu gewährleisten.

Die Kommission veröffentlichte 2008 einen Evaluierungsbericht zum Rahmenbeschluss¹⁷ und arbeitet derzeit mit Sachverständigen mehrerer Mitgliedstaaten an der Erstellung standardisierter Formulare zur Vereinfachung des Verfahrens für die grenzüberschreitende Vollstreckung von Geldbußen gemäß dem Rahmenbeschluss.

7. MÖGLICHE HARMONISIERUNG VON STRAßENVERKEHRSVORSCHRIFTEN

In der externen Studie wurde untersucht, inwieweit im Hinblick auf eine größere Effizienz der Richtlinie und eine wirksame grenzüberschreitende Durchsetzung von Sanktionen eine Harmonisierung der Straßenverkehrsvorschriften erforderlich ist.

Einige Akteure vertraten die Auffassung, dass eine solche Harmonisierung notwendig sei, wengleich aus der Analyse hervorgeht, dass einheitliche Straßenverkehrsvorschriften auf EU-Ebene weder eine Voraussetzung für die wirksame grenzüberschreitende Durchsetzung der Vorschriften noch für eine größere Effizienz der Richtlinie sind.

8. UMSETZUNG DER RICHTLINIE IM HINBLICK AUF DEN AUSTAUSCH VON FAHRZEUGZULASSUNGSDATEN

In Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie heißt es: „Die Mitgliedstaaten ergreifen die

¹⁶Vgl. Rechtssache Baláz (C-60/12)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:62012CJ0060&qid=1478257613795&from=DE>

¹⁷Bericht der Kommission KOM(2008) 888 endgültig vom 22.12.2008 gemäß Artikel 20 des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen.

erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Informationsaustausch mit interoperablen elektronischen Mitteln ohne den Austausch von Daten, die andere, nicht für die Zwecke dieser Richtlinie verwendete Datenbanken betreffen, erfolgt. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein solcher Informationsaustausch kosteneffizient und sicher durchgeführt wird. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Sicherheit und den Schutz der übermittelten Daten, wobei im Einklang mit Anhang I dieser Richtlinie und mit Kapitel 3 Nummern 2 und 3 des Anhangs des Beschlusses 2008/616/JI¹⁸ so weit wie möglich bestehende Softwareanwendungen wie die in Artikel 15 des Beschlusses 2008/616/JI genannte Softwareanwendung und geänderte Versionen dieser Softwareanwendung verwendet werden. Die geänderten Versionen der Softwareanwendungen ermöglichen sowohl einen Online-Austausch in Echtzeit als auch einen Austausch im Batch-Modus, wobei letzterer einen Austausch mehrerer Anfragen oder Antworten innerhalb einer Nachricht ermöglicht.“

Wie in Artikel 6 der für nichtig erklärten Richtlinie 2011/82/EU festgeschrieben, mussten die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 7. November 2014 einen vorläufigen Bericht übermitteln. Die Mitgliedstaaten mussten darüber hinaus bis zum 6. Mai 2016 und danach alle zwei Jahre einen umfassenden Bericht (über die Anwendung des Austauschs von Fahrzeugzulassungsdaten) übermitteln. Da der Inhalt des umfassenden Berichts nicht festgelegt war, ersuchte die Kommission die Mitgliedstaaten um Bereitstellung der für den umfassenden Bericht erforderlichen Informationen, insbesondere der Zahl der an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats gerichteten automatisierten Suchanfragen (ausgehende Anfragen), die der Deliktmitgliedstaat (Meldemitgliedstaaten) durchgeführt hat. Zusätzlich zu dieser Anforderung bat die Kommission die Mitgliedstaaten, verfügbare Statistiken zu den unter die Richtlinie fallenden Vergehen zu liefern, einschließlich der von Gebietsfremden/ausländischen Fahrzeugen begangenen Delikte. Bis Ende 2014 waren bei der Kommission lediglich vorläufige Berichte aus Bulgarien, Estland, Ungarn, Österreich und Finnland eingegangen. Alle anderen Mitgliedstaaten (mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs, Irlands und Dänemarks) übermittelten ihre Berichte bis Sommer 2015, nachdem von der Kommission ein Vorabverfahren zur Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen sie eingeleitet worden war. Allgemein ist festzuhalten, dass die Kommission die übermittelten Daten nicht für hinreichend vollständig befand und die eingegangenen Daten erheblich durch Befragungen und Schreibtischstudien ergänzt werden mussten.

Die Bestimmung bezüglich des umfassenden Berichts wurde in Artikel 6 der neuen Richtlinie 2015/413/EU beibehalten, da das ursprüngliche Umsetzungsdatum vom November 2013 vor der Nichtigerklärung lag und die Mitgliedstaaten bereits mit der Umsetzung der Richtlinie hätten beginnen können. Bis zum 1. Juni 2016 gingen bei der Kommission Berichte aus der Tschechischen Republik, Deutschland, Estland, Lettland, Litauen, Österreich, Rumänien und Slowenien ein.

Nach der externen Evaluierungsstudie liegt die Gesamtzahl der festgestellten Delikte, die unter die Richtlinie fallen und in der EU von Gebietsfremden/ausländischen Fahrzeugen begangen wurden, bei schätzungsweise **10 Millionen** für das Jahr 2014 (Mitgliedstaaten, die Daten für 2014 lieferten, verzeichneten etwa 5 Millionen nicht gebietsansässige Zuwiderhandelnde). Dies ist nur ein kleiner Teil der etwa **200 Millionen** Verkehrsdelikte, die

¹⁸Beschluss 2008/616/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI, ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 12. Die Beschlüsse zielen auf die Verbesserung des Informationsaustauschs zwischen den für die Verhütung und Ermittlung schwerwiegender Straftaten zuständigen Behörden ab. Sie enthalten Bestimmungen bezüglich: des automatisierten Abrufs von DNA-Profilen, Fingerabdrücken und bestimmten Fahrzeugregisterdaten; der Bereitstellung von Daten zu wichtigen Ereignissen; der Bereitstellung von Informationen zur Verhütung von Terrorismus; weiterer Maßnahmen zur Verstärkung der grenzüberschreitenden polizeilichen Zusammenarbeit.

unter die Richtlinie fallen (und von Gebietsansässigen und Gebietsfremden begangen wurden), die 2014 hätten festgestellt werden können.

Nach Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie verwenden die Mitgliedstaaten das elektronische Informationssystem EUCARIS¹⁹ für den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten, d. h. die Softwareanwendung EUCARIS, auf die in Artikel 15 des Beschlusses 2008/616/JI des Rates verwiesen wird. Ausgehend von den übermittelten Daten der Mitgliedstaaten, die das System aktiv einsetzten, d. h. ausgehende Anfragen durchführten (infolge von Delikten, die in ihrem Hoheitsgebiet begangen wurden), wurden 2015 etwa **2 Millionen** ausgehende Anfragen durchgeführt. Daraus folgt, dass die Hälfte aller Delikte, die von Gebietsfremden begangen wurden, mithilfe einer Systemabfrage untersucht wurden. Diese Zahl wird als niedrig bewertet, da das Potenzial des Systems viel höher liegt. Jedes festgestellte Delikt muss in der Regel von der Polizei untersucht werden und Ziel sollte sein, alle automatisch festgestellten Delikte (unter der Voraussetzung, dass alle Tatbestandsmerkmale bestimmt wurden) zu verfolgen. Aus der externen Evaluierungsstudie geht hervor, dass 18 von 28 Mitgliedstaaten 2015 an das System angeschlossen waren. Allerdings ist die Richtlinie im November 2016 noch immer nicht vollständig umgesetzt, da lediglich 23 von 28 Mitgliedstaaten an das System angeschlossen sind²⁰.

EUCARIS trägt erheblich zur effektiven grenzüberschreitenden Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften bei, auch wenn ausgehende Anfragen nicht immer erfolgreich waren. Unter Berücksichtigung der Gesamtzahl aller ergebnislosen Suchen²¹, die von Belgien, Frankreich, Kroatien, Ungarn, den Niederlanden und Polen (die Mitgliedstaaten, die bis zum Ende der Bewertung im Februar 2016 Informationen übermittelten) durchgeführt wurden, blieben von den 2013-2015 insgesamt durchgeführten ausgehenden Anfragen 7,43 % ergebnislos (was nicht notwendigerweise in der Funktionsweise von EUCARIS begründet lag). Dieser Prozentsatz wird als eher niedrig betrachtet. EUCARIS erfüllt auch die Sicherheitsbestimmungen von Artikel 4 und die Datenschutzbestimmungen von Artikel 7 der Richtlinie.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten vor der Einführung von EUCARIS von nicht gebietsansässigen Zuwiderhandelnden begangene Verkehrsdelikte nur sporadisch, auf der Grundlage gegenseitiger Vereinbarungen untersuchten, in deren Rahmen der Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten in der Regel nur papierbasiert stattfand. Der automatisierte Online-Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten über EUCARIS, wodurch die benötigten Informationen praktisch sofort bereitgestellt werden konnten, hatte positive Auswirkungen auf die grenzüberschreitende Vollstreckung von Sanktionen: Die Zahl der untersuchten, von Gebietsfremden begangenen Verkehrsdelikte (ausgehende Anfragen) stieg zwischen 2013²² und 2015 etwa um das Vierfache an, obwohl in dem Zeitraum nur wenige Mitgliedstaaten die Richtlinie aktiv umsetzten.

¹⁹Europäisches Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem

²⁰Für das Vereinigte Königreich, Irland und Dänemark gilt eine Ausnahmeregelung; sie müssen die Richtlinie bis spätestens 6. Mai 2017 umsetzen.

²¹Eine „ergebnislose Suche“ ist eine Suche, anhand deren auf die gewünschten Daten in der/den abgefragten Datenbank(en) nicht zugegriffen werden kann, was einen Mitgliedstaat daran hindert, einen nicht gebietsansässigen Zuwiderhandelnden zu ermitteln.

²²Es wird geschätzt, dass vor 2013 im Rahmen von bilateralen und multilateralen Vereinbarungen jedes Jahr etwa 600 000 Verkehrsdelikte in der EU untersucht wurden. Vollständige Informationen darüber liegen jedoch nicht vor. Das bedeutet, dass sich durch die Richtlinie die Zahl der untersuchten Verkehrsdelikte bis 2014 möglicherweise mehr als verdoppelt hat.

9. FAZIT

Die Richtlinie ist ein wirksames Instrument und besitzt ein erhebliches Potenzial zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, indem sie es ermöglicht, gebietsfremde Zuwiderhandelnde mittels eines elektronischen Informationssystems zu ermitteln und die Bürgerinnen und Bürger für die in anderen Mitgliedstaaten geltenden Straßenverkehrsvorschriften und Sanktionen zu sensibilisieren. Die Richtlinie sieht den automatisierten Online-Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten zwischen allen Mitgliedstaaten vor, was durch bestehende bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen nicht geleistet werden kann.

Das elektronische Informationsaustauschsystem gewährleistet einen raschen, sicheren und vertraulichen Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten. Das System ist effektiv, da es positive Auswirkungen auf die grenzüberschreitende Vollstreckung von Sanktionen hatte: Die Zahl der untersuchten, von Gebietsfremden begangenen Verkehrsdelikte stieg in den Mitgliedstaaten, die die Richtlinie umsetzten, zwischen 2013 und 2015 etwa um das Vierfache an.

Dennoch werden die Möglichkeiten des Systems noch nicht in vollem Umfang ausgeschöpft. Im November 2016 waren nur 23 von 28 Mitgliedstaaten an das System angeschlossen. Rund 50 % der im Jahr 2015 festgestellten Verkehrsdelikte, die von Gebietsfremden begangen wurden, waren 2015 nicht untersucht worden. Es ist unbedingt erforderlich, dass die Mitgliedstaaten das Potenzial des Systems durch eine aktivere Untersuchung von Gebietsfremden begangener Verkehrsdelikte besser nutzen.

Ferner muss eine verstärkte Vollstreckung von Sanktionen für solche Verkehrsdelikte erfolgen. Etwa 50 % der Sanktionen werden derzeit nicht erfolgreich vollstreckt, weil es an Amtshilfe und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Untersuchung von Verkehrsdelikten nach dem Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten mangelt oder weil Entscheidungen der Mitgliedstaaten bei Nichtzahlung der Geldbußen für solche Delikte häufig nicht unter den Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates fallen.

Es mag sinnvoll sein, die Aufnahme weiterer, die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Verkehrsdelikte, u. a. die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug, gefährliche Überholmanöver und gefährliches Parken, in den Geltungsbereich der Richtlinie in Erwägung zu ziehen, da vermehrt automatische Kontrollgeräte eingesetzt werden.

Damit das Potenzial der Richtlinie, die Straßenverkehrssicherheit durch verstärkte Einhaltung der Verkehrsvorschriften durch gebietsfremde Verkehrsteilnehmer zu verbessern, voll ausgeschöpft werden kann, bedarf es eines ganzheitlichen Ansatzes, um Synergien mit anderen Instrumenten zu schaffen, insbesondere in Bezug auf Amtshilfe und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Ermittlung von Verkehrsdelikten und der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen.



Brüssel, den 29.11.2016
COM(2016) 744 final

ANNEX 1

ANHANG

des

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

**über die Anwendung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des
grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die
Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte**

ANHANG: BEISPIEL FÜR PRAKTIKEN ZUR WIRKSAMEN AUTOMATISIERTEN DURCHSETZUNG VON STRABENVERKEHRSVORSCHRIFTEN

1. Allgemeine Grundsätze

1. **Rechtmäßigkeit** — Automatische Kontrollgeräte zur Feststellung von Verkehrsdelikten und das Maß, in dem die durch diese Geräte erhobenen Beweismittel als Beweismaterial in Gerichtsverfahren verwendet werden können, werden in Rechtsvorschriften angegeben.
2. **Verlässlichkeit** — Vorschriften bezüglich Typgenehmigungsverfahren, regelmäßiger Kontrollen und außerordentlicher Prüfungen oder Überprüfungsverfahren für automatische Kontrollgeräte sind transparent.
3. **Zweckmäßigkeit** — Eine Strategie für den Einsatz automatischer Kontrollgeräte, mit Schwerpunkt auf Aspekten wie der Festlegung der Aufstellungsorte für solche Geräte, der Art der zu installierenden Geräte und der zu verwendenden Erkennungsmethoden wird entwickelt. Außerdem soll die Strategie gewährleisten, dass die Geräte eine abschreckende Wirkung haben.
4. **Genauigkeit** — Zulässige Fehler beim Einsatz automatischer Kontrollgeräte unter normalen Betriebsbedingungen werden in Rechtsvorschriften angegeben.
5. **Nachverfolgbarkeit** — Automatische Kontrollgeräte können identifiziert, und ihre Zuverlässigkeit kann nachgewiesen werden.

2. Wirksame Praxis

1. Vorschriften zur Festlegung allgemeiner Zulassungsbedingungen für die Typgenehmigung, Betriebsanforderungen, Konstruktionsanforderungen und Leistungsanforderungen, denen automatische Kontrollgeräte, für die eine Typgenehmigung erteilt werden soll, entsprechen müssen, werden in Rechtsvorschriften angegeben.
2. Zusätzlich zur Erstüberprüfung müssen automatische Kontrollgeräte jährlichen Überprüfungen und zusätzlichen Inspektionen oder Überprüfungsverfahren im Anschluss an ein Ereignis, das eine Reparatur des Geräts erforderlich machen könnte, unterzogen werden.
3. Automatische Kontrollgeräte und insbesondere Geschwindigkeitsüberwachungskameras werden an Orten installiert, die über ein spezielles Gutachten ausgewählt werden, das mindestens aus einer Analyse von Unfalldaten über einen Zeitraum von drei bis zu fünf Jahren und der Zahl der festgestellten Delikte besteht. Rotlichtkameras werden an Ampelkreuzungen installiert, an denen häufig Unfälle durch Fahrzeuge zu verzeichnen sind, die Verkehrsampeln nicht beachten. An der Straßenverkehrssicherheit beteiligte Akteure (d. h. lokale Behörden, die Polizei, Straßennetzbetreiber) werden bei der Wahl dieser Orte konsultiert.
4. Automatische Kontrollgeräte können zwischen verschiedenen Fahrzeugkategorien unterscheiden, insbesondere zwischen schweren Nutzfahrzeugen, Personenkraftwagen und Krafträdern. Die Geräte können Delikte auf allen Fahrspuren oder zumindest auf den gefährlichsten (mehrspurige Erkennung) feststellen.

5. Automatische Kontrollgeräte können Nummernschilder mit hinreichender Genauigkeit identifizieren, sodass es möglich ist, den Mitgliedstaat zu erkennen, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.
6. Die Messung der Durchschnittsgeschwindigkeit für die Feststellung von Geschwindigkeitsverstößen ist eine ergänzende Methode zur Messung der Momentgeschwindigkeit, soweit möglich und in Abhängigkeit von den Besonderheiten des überwachten Straßenabschnitts und einer fallweisen Beurteilung des Gefährdungsniveaus auf dem jeweiligen Straßenabschnitt.
7. Installierte automatische Kontrollgeräte werden durch Straßenschilder oder sonstige Hinweise auf dem jeweiligen Straßenabschnitt entsprechend angekündigt, um die abschreckende Wirkung des Geräts zu erhöhen und eine faire Durchsetzung sicherzustellen.
8. Hinweisschilder, insbesondere in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzungen, sind lesbar und werden in der Nähe von automatischen Kontrollgeräten aufgestellt, und zwar so, dass der Fahrer ausreichend Zeit hat, seine Geschwindigkeit nötigenfalls anzupassen.
9. Durch automatische Kontrollgeräte erhobene Beweismittel (z. B. ein Foto des Fahrers) werden herangezogen, um eventuelle weitere Delikte festzustellen (wie das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts in Verbindung mit überhöhter Geschwindigkeit). Die Beweismittel werden mutmaßlichen Zuwiderhandelnden zur Verfügung gestellt.
10. Alle ein oder zwei Jahre erfolgt eine Bewertung von Durchsetzungsmaßnahmen, insbesondere zu den Auswirkungen, die sich aus automatischen Kontrollgeräten ergeben, die an den einzelnen überwachten Straßenabschnitten installiert sind. Außerdem werden Daten zu den maßgeblichen Arten von Verkehrsdelikten und Verkehrsunfällen auf den überwachten Straßenabschnitten erhoben.