



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 18.7.2014
COM(2014) 476 final

2014/0218 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die
Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Gründe und Ziele des Vorschlags

Am 19. März 2008 hat die Kommission auf der Grundlage des Artikels 71 Absatz 1 EG-Vertrag (nun Artikel 91 AEUV), in dem der Verkehrsbereich behandelt wird, einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften angenommen. Der Hauptzweck der Richtlinie bestand darin, die Anonymität nicht gebietsansässiger Fahrer zu beenden und sicherzustellen, dass ihre Straßenverkehrsdelikte nicht ungeahndet bleiben. Die Richtlinie ermöglicht den Mitgliedstaaten mit Hilfe eines elektronischen Datenaustauschnetzes den wechselseitigen Zugang zu ihren Fahrzeugzulassungsdaten. So können sie Fahrer identifizieren, die im Ausland Straßenverkehrsdelikte begangen haben, und somit die Gleichbehandlung gebietsansässiger und nicht gebietsansässiger Fahrer sicherstellen. Sobald Name und Adresse des Fahrzeugeigentümers bekannt sind, können sie den mutmaßlichen Zuwiderhandelnden mit Hilfe eines in der Richtlinie vorgesehenen Musterschreibens kontaktieren. Der Mitgliedstaat, in dem das Delikt begangen wurde, behält das Recht, über die Folgemaßnahmen zu entscheiden.

Die Richtlinie 2011/82/EG wurde am 25. Oktober 2011 erlassen. Das Europäische Parlament und der Rat wählten als Rechtsgrundlage Artikel 87 Absatz 2 AEUV, in dem die polizeiliche Zusammenarbeit behandelt wird. 25 Mitgliedstaaten mussten die Richtlinie bis zum 7. November 2013 umsetzen. Dänemark, das Vereinigte Königreich und Irland entschieden sich gemäß den Protokollen 21 und 22 der Verträge gegen die Umsetzung und Anwendung der Richtlinie.

Die Kommission äußerte ihre volle Zustimmung zum Inhalt der verabschiedeten Richtlinie, beschloss jedoch, ihre Rechtsgrundlage vor dem Gerichtshof der Europäischen Union anzufechten. Mit seinem Urteil vom 6. Mai 2014 (Rechtssache C-43/12, Kommission gegen Europäisches Parlament und Rat) erklärte das Gericht die Richtlinie 2011/82/EU für nichtig, entschied jedoch, dass ihre Wirkungen bestehen bleiben sollten, bis eine neue Richtlinie in Kraft tritt, die auf dem den Verkehrsbereich regelnden Artikel des Vertrages beruht. Dies muss innerhalb eines angemessenen Zeitraums erfolgen, der zwölf Monate ab dem Tag des Urteilspruchs nicht überschreiten darf.

Gemäß diesem Urteil hat die Kommission den vorliegenden Vorschlag für eine neue Richtlinie erarbeitet, die sich auf die korrekte Rechtsgrundlage (Artikel 91 AEUV) stützt.

Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union

Ebenso wie die für nichtig erklärte Richtlinie steht dieser Vorschlag im Einklang mit der Politik der EU im Gesundheits- und Umweltbereich. Sie ergänzt zudem den Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen. Der Beschluss sieht einen Mechanismus für die grenzübergreifende Anerkennung und Durchsetzung von rechtskräftigen Entscheidungen über Geldstrafen und Geldbußen vor und gilt auch für Straßenverkehrsdelikte.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Im Vergleich zu der für nichtig erklärten Richtlinie enthält der vorliegende Vorschlag keine neuen Elemente. Die vorgesehenen Änderungen dienen dazu, den früheren Text an die neue Rechtsgrundlage anzupassen, und sind somit nicht substantiell. Eine erneute Konsultation der

Interessengruppen und eine Aktualisierung der Folgenabschätzung für den ursprünglichen Vorschlag der Kommission¹ waren daher nicht erforderlich.

Vor der Verabschiedung der für nichtig erklärten Richtlinie wurden der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss, der Europäische Datenschutzbeauftragte und der Ausschuss der Regionen konsultiert.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss gab seine Stellungnahme am 17. September 2008² ab. Er gelangte zu dem Schluss, dass der Vorschlag für die inzwischen für nichtig erklärte Richtlinie eine solide Grundlage für den wirksamen Umgang mit Verkehrsdelikten in anderen Mitgliedstaaten bildete. Im Interesse der Wirksamkeit der Richtlinie schlug er eine Erweiterung der Liste von Delikten vor. Zudem forderte der Ausschuss den Rat und die Mitgliedstaaten auf, die Richtlinie durch dringend erforderliche Verbesserungen hinsichtlich wirksamer und effizienter Kontrollen und Strafen zu ergänzen. Einige der vorgeschlagenen zusätzlichen Delikte wurden in die verabschiedete Richtlinie aufgenommen.

Der Europäische Datenschutzbeauftragte gab seine Stellungnahme am 8. Mai 2008³ ab. Er gelangte zu dem Schluss, dass die Einrichtung des Systems zum grenzübergreifenden Informationsaustausch in dem Vorschlag für die inzwischen für nichtig erklärten Richtlinie ausreichend begründet war und die Art der zu erhebenden und zu übermittelnden Daten in angemessener Weise eingeschränkt wurde. Der Europäische Datenschutzbeauftragte gab einige Empfehlungen zur Verbesserung des Textes ab. Er hatte keine Einwände gegen die Nutzung vorhandener Infrastrukturen für den Datenaustausch, solange sich dadurch der finanzielle oder administrative Aufwand verringerte, betonte jedoch, dass dies nicht zur Interoperabilität mit anderen Datenbanken führen dürfe. Einige seiner Vorschläge wurden vor der Verabschiedung in die Richtlinie aufgenommen.

Der Ausschuss der Regionen wurde ebenfalls zu dem Vorschlag konsultiert, entschied jedoch am 17. April 2008, keine Stellungnahme abzugeben.

¹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2008/sec_2008_0351_2_en.pdf.

² ABl. C 77 vom 31.3.2009, S. 70-72.

³ ABl. C 310 vom 5.12.2008, S. 9.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

Der Vorschlag entspricht fast vollständig der für nichtig erklärten Richtlinie. Es wurden nur einige geringfügige Änderungen vorgenommen, die im Hinblick auf die Umsetzung des Urteils des Gerichts als unbedingt erforderlich angesehen wurden. So wurde die Rechtsgrundlage geändert, und die Erwägungsgründe, in denen auf die besonderen Bestimmungen für das Vereinigte Königreich, Irland und Dänemark verwiesen wurde, sowie die Erklärung der Kommission zur Rechtsgrundlage, die nicht mehr relevant ist, wurden gestrichen. Zudem wurde ein Verweis auf die Datenschutzbestimmungen im Erwägungsgrund 20 (Erwägungsgrund 19 der für nichtig erklärten Richtlinie) geändert, und Artikel 7 wurde entsprechend angepasst. In Artikel 4 wurden die Verweise auf die Präambel-Beschlüsse ohne inhaltliche Änderung gestrafft, und die Absätze 2 und 3 wurden umgestellt, um die logische Struktur des Artikels zu verbessern. Die Daten für die Umsetzung und die Ausübung delegierter Befugnisse sowie für die Berichtspflichten wurden aktualisiert. Darüber hinaus wurden einige kleinere Änderungen vorgenommen, um Abweichungen von der Standardrechtssprache zu beheben.

Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage für die Verabschiedung von Maßnahmen auf EU-Ebene im Bereich der Straßenverkehrssicherheit bildet Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV. Nach diesem Artikel muss „der Rat (...) gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren (...) c) Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen.“ Das Gericht hielt diese Rechtsgrundlage für angemessen, da sich bei der inhaltlichen Prüfung der Richtlinie 2011/82/EU bestätigte, dass das mit dieser Richtlinie eingerichtete System für den Informationsaustausch zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ein Mittel zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit darstellt und es der Europäischen Union ermöglicht, dieses Ziel zu erreichen. Das Gericht gelangte zu dem Schluss, dass die Richtlinie 2011/82/EU auf der Grundlage des Artikels 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV hätte erlassen werden müssen, da sie ihrer Zielsetzung und ihrem Inhalt nach eine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Sinne dieser Bestimmung darstellt (siehe Randnr. 44 bis 46 des Urteils).

Streichung der Erwägungsgründe in Bezug auf das Vereinigte Königreich, Irland und Dänemark

In den Erwägungsgründen 22 und 23 der für nichtig erklärten Richtlinie wurde darauf hingewiesen, dass das Vereinigte Königreich, Irland und Dänemark gemäß den Protokollen 21 und 22 der Verträge die Möglichkeit hatten, sich gegen die Beteiligung an der Verabschiedung der Richtlinie sowie gegen deren bindende Wirkung und Anwendbarkeit zu entscheiden. Der vorliegende Vorschlag beruht jedoch auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV, für den diese Protokolle nicht gelten, da sie sich nur auf Titel V AEUV beziehen. Diese Erwägungsgründe sollten daher gestrichen werden.

Datenschutz

Da die für nichtig erklärte Richtlinie auf der Grundlage des Artikels 87 Absatz 2 AEUV verabschiedet wurde, stützten sich die Datenschutzbestimmungen auf die Datenschutzregelungen für die polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit in Strafsachen, die im Rahmenbeschluss 2008/977/JI des Rates vom 27. November 2008 über den Schutz personenbezogener Daten, die im Rahmen der polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen verarbeitet werden, enthalten sind. Diese Datenschutzbestimmungen wurden

auch deshalb herangezogen, weil die Richtlinie 95/46/EG gemäß ihrem Artikel 3 Absatz 2 keine Anwendung auf personenbezogene Daten findet, die bei Tätigkeiten im Rahmen der polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen verarbeitet werden.

Der vorliegende Vorschlag beruht dagegen auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV und sollte somit den allgemeinen Bestimmungen der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr⁴ unterliegen. Er sollte daher – sowohl in allgemeiner Hinsicht als auch in Bezug auf die Bestimmungen zur Berichtigung, Löschung, Sperrung und zur maximalen Aufbewahrungsdauer von Daten gemäß Artikel 7 der für nichtig erklärten Richtlinie – auf die Richtlinie 95/46/EG verweisen. Es ist nicht mehr erforderlich, auf die Datenschutzbestimmungen der Prüm-Beschlüsse Bezug zu nehmen, da die Richtlinie 95/46/EG ein ausreichendes Datenschutzniveau vorsieht.

Da die Gesetzgebungsorgane derzeit über einen Vorschlag der Kommission für eine Datenschutzverordnung verhandeln, mit der die Richtlinie 95/46/EG ersetzt werden soll, könnte es in Abhängigkeit vom Zeitplan und dem Ergebnis des Verfahrens notwendig werden, den Verweis vor der Verabschiedung der vorliegenden Richtlinie zu ändern.

Subsidiaritätsprinzip und Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Ebenso wie die für nichtig erklärte Richtlinie entspricht der Vorschlag dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt mit Ausnahme derer, die bereits in der für nichtig erklärten Richtlinie erwähnt wurden.

5. FAKULTATIVE ANGABEN

Europäischer Wirtschaftsraum

Die vorgeschlagene Richtlinie ist von Bedeutung für den EWR und sollte daher den Europäischen Wirtschaftsraum umfassen.

⁴ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁵,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁶,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist ein vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik der Union. Die Politik der Union ist darauf ausgerichtet, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, um die Zahl der Toten und Verletzten sowie der Sachschäden zu verringern. Ein wichtiger Bestandteil dieser Politik ist die konsequente Durchsetzung von Sanktionen für Straßenverkehrsdelikte, die in der Europäischen Union begangen werden und die Straßenverkehrssicherheit erheblich gefährden.
- (2) Aufgrund eines Mangels an geeigneten Verfahren und ungeachtet der vorhandenen Möglichkeiten im Rahmen der Beschlüsse 2008/615/JI⁷ und 2008/616/JI des Rates⁸ (nachstehend „Prüm-Beschlüsse“) werden Sanktionen

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁷ Beschluss 2008/615/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 1).

⁸ Beschluss 2008/616/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur

in Form von Geldbußen und Geldstrafen für bestimmte Straßenverkehrsdelikte jedoch oft nicht durchgesetzt, wenn das Delikt mit einem Fahrzeug begangen wurde, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassen ist. Das Ziel dieser Richtlinie besteht daher darin, auch in diesen Fällen die Wirksamkeit der Ermittlungen bei Verkehrsdelikten, die die Straßenverkehrssicherheit gefährden, zu gewährleisten.

- (3) In ihrer Mitteilung vom 20. Juli 2010 mit dem Titel „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“ hob die Kommission hervor, dass die Durchsetzung von Sanktionen nach wie vor von zentraler Bedeutung ist, wenn es darum geht, die Voraussetzungen für eine deutliche Senkung der Zahl der Toten und Verletzten zu schaffen. In seinen Schlussfolgerungen zur Straßenverkehrssicherheit vom 2. Dezember 2010 rief der Rat dazu auf, die Notwendigkeit einer verschärften Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften auf Ebene der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls der Union zu erwägen. Er forderte die Kommission auf, Möglichkeiten zu prüfen, die Straßenverkehrsvorschriften auf Unionsebene in angemessenem Umfang zu harmonisieren und weitere Maßnahmen zur Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung bei Straßenverkehrsdelikten zu treffen, insbesondere im Hinblick auf schwere Verkehrsunfälle.
- (4) Am 19. März 2008 nahm die Kommission auf der Grundlage des Artikels 71 Absatz 1 Buchstabe c EG-Vertrag (nun Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, „AEUV“) einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Sanktionen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit an. Die Richtlinie 2011/82/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ wurde jedoch auf der Grundlage des Artikels 87 Absatz 2 AEUV verabschiedet. Mit seinem Urteil vom 6. Mai 2014 in der Rechtssache C-43/12¹⁰ erklärte der Gerichtshof der Europäischen Union die Richtlinie 2011/82/EU für nichtig, da eine wirksame Verabschiedung auf der Grundlage des Artikels 87 Absatz 2 AEUV nicht möglich war. Das Gericht entschied, dass die Wirkungen der Richtlinie 2011/82/EU aufrechterhalten werden sollten, bis innerhalb eines vertretbaren Zeitraums – der zwölf Monate ab dem Tag des Urteilsspruchs nicht überschreiten darf – eine neue Richtlinie auf der Grundlage des Artikels 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV verabschiedet ist. Daher sollte auf der Grundlage dieses Artikels eine neue Richtlinie verabschiedet werden.
- (5) Es sollte angestrebt werden, die Kontrollmaßnahmen der Mitgliedstaaten stärker anzugleichen, und die Kommission sollte in diesem Zusammenhang prüfen, ob gemeinsame Standards für automatische Kontrollgeräte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit entwickelt werden sollten.

Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 12).

⁹ 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).

¹⁰ Urteil *Kommission gegen Parlament und Rat*, C-43/12, EU:C:2014:298.

- (6) Die Unionsbürgerinnen und -bürger sollten stärker für die in den verschiedenen Mitgliedstaaten geltenden Straßenverkehrsvorschriften und die Umsetzung dieser Richtlinie sensibilisiert werden, insbesondere durch geeignete Maßnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Informationsverbreitung über die Folgen der Nichteinhaltung der Straßenverkehrsvorschriften bei Reisen in einem anderen als dem Zulassungsmitgliedstaat.
- (7) Um die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu verbessern und die Gleichbehandlung von gebietsansässigen und nicht gebietsansässigen Zuwandernden zu gewährleisten, sollte die Durchsetzung von Sanktionen unabhängig vom Zulassungsmitgliedstaat erleichtert werden. Dazu sollte ein System für den grenzüberschreitenden Informationsaustausch bei bestimmten, genau definierten, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten – ungeachtet ihrer Einstufung als Ordnungswidrigkeit oder Straftat nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats – genutzt werden, das dem Deliktsmitgliedstaat Zugang zu den Fahrzeugzulassungsdaten des Zulassungsmitgliedstaats gewährt.
- (8) Ein effizienterer grenzüberschreitender Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten, der die Identifizierung von Personen erleichtert, die eines die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts verdächtig sind, kann die Abschreckungswirkung erhöhen, zu einem vorsichtigeren Verhalten der Fahrer von Fahrzeugen beitragen, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassen sind, und somit tödlichen Verkehrsunfällen vorbeugen.
- (9) Die unter diese Richtlinie fallenden, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte werden in den Mitgliedstaaten nicht einheitlich behandelt. In einigen Mitgliedstaaten werden sie im nationalen Recht als Ordnungswidrigkeiten eingestuft, während sie in anderen Mitgliedstaaten als Straftaten gelten. Die Richtlinie sollte ungeachtet der Einstufung dieser Delikte nach nationalem Recht Anwendung finden.
- (10) Im Rahmen der Prüm-Beschlüsse gewähren die Mitgliedstaaten einander das Recht auf Zugang zu ihren Fahrzeugzulassungsdaten, um den Informationsaustausch zu verbessern und die anwendbaren Verfahren zu beschleunigen. Die in den Prüm-Beschlüssen enthaltenen Bestimmungen über die technischen Spezifikationen und die Verfügbarkeit des automatisierten Datenaustauschs sollten weitestmöglich in diese Richtlinie übernommen werden.
- (11) Als Grundlage für den Datenaustausch nach dieser Richtlinie sollten vorhandene Softwareanwendungen verwendet werden, die gleichzeitig auch die Berichterstattung der Mitgliedstaaten an die Kommission erleichtern. Diese Anwendungen sollten den raschen, sicheren und vertraulichen Austausch spezifischer Fahrzeugzulassungsdaten zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten. Dabei sollte die Softwareanwendung des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (Eucaris) verwendet werden, zu deren Nutzung die Mitgliedstaaten in den Prüm-Beschlüssen in Bezug auf Fahrzeugzulassungsdaten verpflichtet werden. Die

Kommission sollte die Funktionsweise der für die Zwecke dieser Richtlinie eingesetzten Softwareanwendungen bewerten und darüber Bericht erstatten.

- (12) Der Nutzungsbereich der vorstehend genannten Softwareanwendung sollte auf die im Rahmen des Informationsaustauschs zwischen den nationalen Kontaktstellen der Mitgliedstaaten verwendeten Prozesse beschränkt werden. Verfahren und automatisierte Prozesse, bei denen die Informationen verwendet werden sollen, gehören nicht zum Nutzungsbereich dieser Anwendungen.
- (13) Ziel der Strategie für das Informationsmanagement im Bereich der inneren Sicherheit der EU ist es, die einfachsten, am leichtesten nachvollziehbaren und kostenwirksamsten Lösungen für den Datenaustausch zu finden.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, sich an den Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs oder die anderweitig identifizierte Person, die des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts verdächtig ist, zu wenden, um die betroffene Person über die geltenden Verfahren und die rechtlichen Folgen nach dem Recht des Deliktsmitgliedstaats zu informieren. Dabei sollten die Mitgliedstaaten in Betracht ziehen, die Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte in der Sprache der Zulassungsdokumente oder in einer von der betroffenen Person vermutlich gesprochenen Sprache zu übermitteln, um zu gewährleisten, dass die betroffene Person die ihr übermittelten Informationen vollständig versteht. Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Verfahren anwenden, um sicherzustellen, dass nur die betroffene Person und kein Dritter informiert wird. Dazu sollten die Mitgliedstaaten detaillierte Vorkehrungen treffen, die vergleichbar mit jenen sind, die bei Folgemaßnahmen im Zusammenhang mit diesen Delikten angewandt werden, wie etwa die Übermittlung per Einschreiben. Dies ermöglicht es dieser Person, angemessen auf die Informationen zu reagieren, insbesondere durch Anforderung weiterer Informationen, Begleichung der Geldbuße bzw. Geldstrafe oder, insbesondere im Falle einer Identitätsverwechslung, durch Ausübung ihres Verteidigungsrechts. Für die weiteren Verfahren gelten die anwendbaren Rechtsakte, darunter Rechtsakte über die Amtshilfe und über die gegenseitige Anerkennung, wie z. B. der Rahmenbeschluss 2005/214/JI¹¹ des Rates.
- (15) Die Mitgliedstaaten sollten in Betracht ziehen, gemäß der Richtlinie 2010/64/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹² für das vom Deliktsmitgliedstaat versandte Informationsschreiben eine gleichwertige Übersetzung bereitzustellen.
- (16) Im Interesse einer Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, die auf ein hohes Schutzniveau für alle Verkehrsteilnehmer in der Union ausgerichtet ist, und unter Berücksichtigung der beträchtlichen Unterschiede innerhalb der Union sollten die Mitgliedstaaten vorbehaltlich strengerer politischer

¹¹ Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung auf Einziehungsentscheidungen (ABl. L 76 vom 22.3.2005, S. 16).

¹² Richtlinie 2010/64/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über das Recht auf Dolmetschleistungen und Übersetzungen in Strafverfahren (ABl. L 280 vom 26.10.2010, S. 1).

Maßnahmen und Rechtsvorschriften tätig werden, um zwischen den Mitgliedstaaten eine stärkere Angleichung der Straßenverkehrsvorschriften und eine bessere Durchsetzung von Sanktionen zu gewährleisten. Im Rahmen ihres Berichts an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung dieser Richtlinie sollte die Kommission prüfen, ob gemeinsame Standards entwickelt werden sollten, damit auf Unionsebene vergleichbare Methoden, Verfahren und Mindestnormen eingeführt werden können, wobei die internationale Zusammenarbeit und geltende Abkommen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, insbesondere das Wiener Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr, zu berücksichtigen sind.

- (17) Im Rahmen ihres Berichts an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten sollte die Kommission prüfen, ob im Einklang mit den Rechtsvorschriften und Verfahren der Mitgliedstaaten gemeinsame Kriterien für Folgemaßnahmen der Mitgliedstaaten bei Nichtzahlung von Geldbußen oder Geldstrafen erforderlich sind. In diesem Bericht sollte die Kommission unter anderem die Verfahren zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zur Übermittlung der endgültigen Entscheidung in Bezug auf die Verhängung einer Sanktion und/oder einer Geldbuße oder Geldstrafe sowie die Anerkennung und Umsetzung dieser endgültigen Entscheidung behandeln.
- (18) Bei der Vorbereitung der Überprüfung dieser Richtlinie sollte die Kommission die relevanten Akteure konsultieren, darunter die für die Straßenverkehrssicherheit und die Strafverfolgung zuständigen Behörden oder Einrichtungen, Opferverbände und andere im Bereich der Straßenverkehrssicherheit tätige nichtstaatliche Organisationen.
- (19) Eine engere Zusammenarbeit zwischen den Strafverfolgungsbehörden sollte einhergehen mit der Achtung der Grundrechte, insbesondere des Rechts auf Wahrung der Privatsphäre und des Rechts auf den Schutz personenbezogener Daten; dies sollte durch spezielle Datenschutzvereinbarungen gewährleistet werden, in denen der Besonderheit des grenzüberschreitenden Online-Zugangs zu Datenbanken in besonderer Weise Rechnung getragen wird. Die einzusetzenden Softwareanwendungen müssen einen sicheren Informationsaustausch und die Vertraulichkeit der übermittelten Daten gewährleisten. Die im Rahmen dieser Richtlinie erhobenen Daten dürfen für keine anderen als für die in dieser Richtlinie festgelegten Zwecke verwendet werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Verpflichtungen hinsichtlich der Nutzungsbedingungen und der zeitlich begrenzten Speicherung der Daten einhalten.
- (20) Die in dieser Richtlinie vorgesehene Verarbeitung personenbezogener Daten ist notwendig und durch die mit dieser Richtlinie rechtmäßig verfolgten Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit – die Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für alle Straßenverkehrsteilnehmer in der Union durch Erleichterung des grenzübergreifenden Informationsaustauschs zu die Verkehrssicherheit gefährdenden Straßenverkehrsdelikten und damit der Durchsetzung von Sanktionen – gerechtfertigt. Sie geht nicht über das dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechende Maß hinaus.

- (21) Die für die Identifizierung eines Zuwiderhandelnden verwendeten Daten sind personenbezogene Daten. Die zur Anwendung dieser Richtlinie erforderliche Datenverarbeitung unterliegt der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹³. Unbeschadet der Einhaltung der für Widerspruchs- und Rechtsbehelfsverfahren des betreffenden Mitgliedstaats geltenden Verfahrensvorschriften sollte die betroffene Person bei Übermittlung des Deliktsbescheids ordnungsgemäß über das Recht auf Zugang zu personenbezogenen Daten sowie auf das Recht auf deren Berichtigung bzw. Löschung und die für diese Daten geltende gesetzliche maximale Aufbewahrungsfrist hingewiesen werden; darüber hinaus sollte sie das Recht haben, unzutreffende personenbezogene Daten berichtigen und unrechtmäßig gespeicherte Daten löschen zu lassen.
- (22) Drittstaaten sollten die Möglichkeit zur Teilnahme am Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten haben, sofern sie zuvor mit der Union eine entsprechende Vereinbarung geschlossen haben. Eine derartige Vereinbarung müsste die erforderlichen Datenschutzbestimmungen enthalten.
- (23) In dieser Richtlinie werden die mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannten Grundrechte und Grundsätze gewahrt, die unter anderem die Achtung des Privat- und Familienlebens, den Schutz personenbezogener Daten, das Recht auf ein faires Verfahren, die Unschuldsvermutung und die Verteidigungsrechte umfassen. Diese Rechte und Grundsätze sind auch bei der Umsetzung dieser Richtlinie zu wahren.
- (24) Damit die Mitgliedstaaten mit Hilfe interoperabler Instrumente Informationen austauschen können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um relevante Änderungen des Beschlusses 2008/615/JI und des Beschlusses 2008/616/JI sowie Rechtsakte der Union, die für eine Aktualisierung des Anhangs I unmittelbar von Bedeutung sind, berücksichtigen zu können. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (25) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission vom 28. September 2011 zu erläuternden Dokumenten¹⁴ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsrechtsakte erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.

¹³ Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

¹⁴ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

- (26) Da das Ziel dieser Richtlinie – ein hohes Schutzniveau für alle Straßenverkehrsteilnehmer in der Union durch Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, die mit einem in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen werden, zu gewährleisten – auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann, sondern angesichts des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (27) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ angehört und gab am [...] eine Stellungnahme¹⁶ ab –

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

¹⁶ [...].

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

Diese Richtlinie soll ein hohes Schutzniveau für alle Straßenverkehrsteilnehmer in der Union 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 Deliktsmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen werden.

Artikel 2

Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für folgende die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte:

- (a) Geschwindigkeitsübertretung,
- (b) Nichtanlegen des Sicherheitsgurts,
- (c) Überfahren eines roten Lichtzeichens,
- (d) Trunkenheit im Straßenverkehr,
- (e) Fahren unter Drogeneinfluss,
- (f) Nichttragen eines Schutzhelms,
- (g) unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens,
- (h) rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) „Fahrzeug“ bezeichnet jedes Kraftfahrzeug, das normalerweise zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße verwendet wird, einschließlich Krafträdern;
- (b) „Deliktsmitgliedstaat“ bezeichnet den Mitgliedstaat, in dem das Delikt begangen wurde;
- (c) „Zulassungsmitgliedstaat“ bezeichnet den Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug, mit dem das Delikt begangen wurde, zugelassen ist;

- (d) „Geschwindigkeitsübertretung“ bezeichnet die Überschreitung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, die in dem Deliktsstaat für die betreffende Straße oder Fahrzeugkategorie gilt,
- (e) „Nichtanlegen des Sicherheitsgurts“ bezeichnet den Verstoß gegen die Pflicht zum Anlegen eines Sicherheitsgurts oder zur Verwendung einer Kinderrückhalteeinrichtung gemäß der Richtlinie 91/671/EWG des Rates¹⁷ sowie gemäß dem Recht des Deliktsmitgliedstaats;
- (f) „Überfahren eines roten Lichtzeichens“ bezeichnet das Überfahren eines roten Lichtzeichens oder eines anderen relevanten Stoppzeichens im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;
- (g) „Trunkenheit im Straßenverkehr“ bezeichnet das Führen eines Fahrzeugs unter Alkoholeinfluss im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;
- (h) „Fahren unter Drogeneinfluss“ bezeichnet das Führen eines Fahrzeugs unter dem Einfluss von Drogen oder anderen Stoffen mit ähnlicher Wirkung im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;
- (i) „Nichttragen eines Schutzhelms“ bedeutet, keinen Schutzhelm im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats zu tragen;
- (j) „unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens“ bezeichnet die rechtswidrige Benutzung eines Teils eines Straßenabschnitts, wie Standstreifen, Busspuren oder wegen eines Staus oder Straßenbauarbeiten vorübergehend gesperrter Fahrstreifen, im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;
- (k) „rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren“ bedeutet, ein Mobiltelefon oder ein anderes Kommunikationsgerät im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats rechtswidrig beim Fahren zu benutzen;
- (l) „nationale Kontaktstelle“ bezeichnet die benannte zuständige Behörde für den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten;
- (m) „automatisierte Suche“ bezeichnet ein Verfahren für den Online-Zugang zur Abfrage der Datenbanken eines, mehrerer oder aller Mitgliedstaaten oder von beteiligten Drittstaaten;
- (n) „Halter“ bezeichnet die Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist, im Sinne des Rechts des Zulassungsmitgliedstaats.

Artikel 4

Verfahren für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten

1. Für Ermittlungen in Bezug auf die in Artikel 2 genannten, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte gestatten die Mitgliedstaaten

¹⁷ Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 26).

den in Absatz 2 genannten nationalen Kontaktstellen der anderen Mitgliedstaaten den Zugriff auf folgende nationale Fahrzeugzulassungsdaten und gewähren ihnen dabei die Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche:

- (a) Fahrzeugdaten und
- (b) Daten zum Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs.

Die Elemente der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Daten, die für die Durchführung der Suche erforderlich sind, müssen im Einklang mit Anhang I stehen.

2. Für die Zwecke des Datenaustauschs nach Absatz 1 benennt jeder Mitgliedstaat eine nationale Kontaktstelle. Die Befugnisse der nationalen Kontaktstellen richten sich nach dem geltenden Recht des betreffenden Mitgliedstaats.

3. Jede Suche in Form ausgehender Anfragen wird von der nationalen Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats unter Verwendung eines vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt.

Diese Suche erfolgt gemäß den in Kapitel 3 Nummern 2 und 3 des Anhangs des Beschlusses 2008/616/JI beschriebenen Verfahren.

Der Deliktsmitgliedstaat verwendet die erhaltenen Daten im Einklang mit dieser Richtlinie, um die Person festzustellen, die persönlich für die in Artikel 2 genannten, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte haftbar ist.

4. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Informationsaustausch mit interoperablen elektronischen Mitteln ohne den Austausch von Daten, die andere Datenbanken betreffen, erfolgt. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass dieser Informationsaustausch auf kosteneffiziente und sichere Weise erfolgt, und gewährleisten die Sicherheit und den Schutz der übermittelten Daten, wobei sie weitestmöglich vorhandene Softwareanwendungen wie die in Artikel 15 des Beschlusses 2008/616/JI genannte Anwendung und geänderte Versionen dieser Softwareanwendungen verwenden. Die geänderten Versionen der Softwareanwendungen müssen sowohl einen Online-Austausch in Echtzeit als auch einen Austausch im Batch-Modus ermöglichen, wobei letzterer den Austausch mehrerer Anfragen oder Antworten innerhalb einer Nachricht umfasst.

5. Jeder Mitgliedstaat trägt die ihm bei der Verwaltung, Verwendung und Pflege der in Absatz 4 genannten Softwareanwendungen entstehenden Kosten.

Artikel 5

Informationsschreiben zu den die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten

1. Der Deliktsmitgliedstaat beschließt, ob er in Bezug auf die in Artikel 2 genannten, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte Folgemaßnahmen einleitet oder nicht.

Beschließt der Mitgliedstaat, solche Maßnahmen einzuleiten, übermittelt er im Einklang mit seinen nationalen Rechtsvorschriften dem Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs oder der anderweitig identifizierten Person, die des die

Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts verdächtig ist, entsprechende Informationen.

Soweit nach nationalem Recht vorgesehen, umfassen diese Informationen auch die rechtlichen Folgen, mit denen das Delikt im Hoheitsgebiet des Deliktsmitgliedstaats nach dessen Recht verbunden ist.

2. Bei der Übermittlung des Informationsschreibens an den Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs oder die anderweitig identifizierte Person, die des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts verdächtig ist, stellt der Deliktsmitgliedstaat gemäß seinem Recht alle einschlägigen Angaben bereit, insbesondere die Art des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts, Ort, Datum und Uhrzeit des Delikts, den Titel der nationalen Rechtsvorschriften, gegen die verstoßen wurde, sowie die Sanktion und gegebenenfalls Daten zu dem zur Feststellung des Delikts verwendeten Gerät. Zu diesem Zweck kann der Deliktsmitgliedstaat das in Anhang II enthaltene Musterschreiben verwenden.

3. Beschließt der Deliktsmitgliedstaat, in Bezug auf das in Artikel 2 aufgeführte, die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikt Folgemaßnahmen einzuleiten, so übermittelt er im Hinblick auf die Achtung der Grundrechte das Informationsschreiben in der Sprache des Fahrzeug-Zulassungsdokuments – soweit verfügbar – oder in einer der Amtssprachen des Zulassungsmitgliedstaats.

Artikel 6

Berichterstattung der Mitgliedstaaten an die Kommission

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 6. Mai 2016 und danach alle zwei Jahre einen umfassenden Bericht.

In diesem umfassenden Bericht nennen sie die Zahl der an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats gerichteten automatisierten Suchanfragen, die der Deliktsmitgliedstaat im Anschluss an in seinem Hoheitsgebiet begangene Delikte durchgeführt hat, sowie die Art der Delikte, für die eine Anfrage gestellt wurde, und die Zahl der ergebnislosen Anfragen.

Darüber hinaus gehen sie in dem umfassenden Bericht auf die im Anschluss an die die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Delikte auf nationaler Ebene eingeleiteten Folgemaßnahmen ein und nennen den Anteil der Delikte, bei denen ein Informationsschreiben versandt wurde.

Artikel 7

Datenschutz

1. Für die gemäß dieser Richtlinie verarbeiteten personenbezogenen Daten gelten die Datenschutzbestimmungen der Richtlinie 95/46/EG.

2. Insbesondere stellt jeder Mitgliedstaat sicher, dass im Rahmen dieser Richtlinie verarbeitete personenbezogene Daten gemäß den Artikeln 6 und 12 der Richtlinie 95/46/EG innerhalb eines angemessenen Zeitraums berichtigt werden, wenn sie unrichtig sind, gelöscht oder gesperrt werden, wenn sie nicht länger benötigt

werden, und dass gemäß Artikel 6 der genannten Richtlinie eine Frist für die Aufbewahrung der Daten festgelegt wird.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sämtliche im Rahmen dieser Richtlinie verarbeiteten personenbezogenen Daten nur für das in Artikel 1 genannte Ziel verwendet werden, und dass den betroffenen Personen in Bezug auf Auskunft, Berichtigung, Löschung und Sperrung sowie Schadenersatz und Rechtsbehelfe die Rechte gewährt werden, die im einzelstaatlichen Recht zur Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 95/46/EG vorgesehen sind.

3. Jede betroffene Person hat das Recht, Informationen darüber zu erhalten, welche im Zulassungsmitgliedstaat gespeicherten personenbezogenen Daten dem Deliktsmitgliedstaat übermittelt wurden, einschließlich des Datums der Anfrage und der zuständigen Behörde des Deliktsmitgliedstaats.

Artikel 8

Unterrichtung der Verkehrsteilnehmer in der Union

1. Die Kommission stellt auf ihrer Website in allen Amtssprachen der Organe der Union eine Zusammenfassung der Regelungen zur Verfügung, die in den Mitgliedstaaten auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet gelten. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über diese Regelungen.

2. Die Mitgliedstaaten stellen den Verkehrsteilnehmern die erforderlichen Informationen über die in ihrem Hoheitsgebiet anwendbaren Regelungen und über die Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie zur Verfügung und arbeiten dazu unter anderem mit Organisationen, Straßenverkehrsbehörden, im Bereich der Verkehrssicherheit tätigen nichtstaatlichen Organisationen sowie Automobilclubs zusammen.

Artikel 9

Delegierte Rechtsakte

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10 zur Aktualisierung des Anhangs I vor dem Hintergrund des technischen Fortschritts delegierte Rechtsakte zu erlassen, um relevante Änderungen der Beschlüsse 2008/615/JI und 2008/616/JI oder Rechtsakte der Union, die für eine Aktualisierung des Anhangs I unmittelbar von Bedeutung sind, berücksichtigen zu können.

Artikel 10

Ausübung der übertragenen Befugnis

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnisübertragung auf die Kommission gemäß Artikel 9 gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [dem Datum der Veröffentlichung dieser Richtlinie]. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf

Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, soweit das Europäische Parlament oder der Rat einer solchen Verlängerung nicht spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums widersprechen.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 11

Überprüfung der Richtlinie

Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 7. November 2016 einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten. Darin geht sie insbesondere auf folgende Aspekte ein, zu denen sie gegebenenfalls Vorschläge unterbreitet:

- Bewertung, ob weitere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte in den Geltungsbereich dieser Richtlinie aufgenommen werden sollten;
- Bewertung der Wirksamkeit dieser Richtlinie bei der Verringerung der Zahl der Straßenverkehrstoten in der Union;
- Bewertung der Notwendigkeit, gemeinsame Standards für automatische Kontrollgeräte und für Verfahren zu entwickeln. In diesem Zusammenhang wird die Kommission ersucht, auf Unionsebene im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik Leitlinien zur Straßenverkehrssicherheit zu entwickeln, um mit Hilfe vergleichbarer Methoden und Verfahren bei der Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften durch die Mitgliedstaaten eine größere Angleichung zu gewährleisten. Diese Leitlinien können sich unter anderem auf Geschwindigkeitsübertretungen, Trunkenheit im Straßenverkehr, Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes und Überfahren eines roten Stopplichts beziehen;
- Bewertung der Notwendigkeit, im Rahmen aller einschlägigen Politikbereiche der Union, auch der Gemeinsamen Verkehrspolitik, die

Durchsetzung von Sanktionen für die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte zu verstärken und gemeinsame Kriterien für Folgemaßnahmen vorzuschlagen, wenn Geldbußen oder Geldstrafen nicht beglichen werden;

- Beurteilung der Möglichkeit einer angemessenen Harmonisierung der Straßenverkehrsvorschriften;
- Bewertung der in Artikel 4 Absatz 4 genannten Softwareanwendungen mit dem Ziel, eine ordnungsgemäße Umsetzung dieser Richtlinie zu gewährleisten und einen effektiven, raschen, sicheren und vertraulichen Austausch spezifischer Fahrzeugzulassungsdaten sicherzustellen.

Artikel 12

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 6. Mai 2015 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 13

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 14

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident