



Brüssel, den 1.3.2023  
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Die vorliegende Begründung ist dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte<sup>1</sup> (im Folgenden „Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen“) beigefügt.

Die Straßenverkehrssicherheit in der EU hat sich in den letzten 20 Jahren erheblich verbessert. Die Zahl der Verkehrstoten ist um 61,5 % zurückgegangen, von rund 51 400 im Jahr 2001 auf etwa 19 800 im Jahr 2021. Dennoch wurden im Bereich der Straßenverkehrssicherheit nicht ausreichend Fortschritte erzielt, um das ehrgeizige politische Ziel der EU zu erreichen, nämlich die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2001 und 2010 um 50 % und zwischen 2011 und 2020 um weitere 50 % (d. h. um 75 % zwischen den Jahren 2001 und 2020) zu senken – ein Ziel, das sich aus einer Reihe strategischer Dokumente der Kommission der letzten beiden Jahrzehnte wie dem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“<sup>2</sup> oder der Mitteilung der Kommission „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“<sup>3</sup> ergeben hat. Die gemeldete Zahl von rund 18 800 Verkehrstoten im Jahr 2020 lag trotz einer beachtlichen Verringerung der jährlichen Verkehrstoten um mehr als 17 % gegenüber 2019 immer noch deutlich über dem angestrebten Zielwert, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass der beispiellose Rückgang des Straßenverkehrsaufkommens infolge der COVID-19-Pandemie einen starken Einfluss hatte.<sup>4</sup>

In den Jahren vor 2020 hatte es kaum einen Rückgang bei der Zahl der Verkehrstoten gegeben. Diese Verlangsamung des Rückgangs, die bereits um das Jahr 2014 zu beobachten war, veranlasste die Verkehrsminister der EU, auf der informellen Tagung des Rates „Verkehr“ im März 2017 in Valletta eine Ministererklärung zur Straßenverkehrssicherheit<sup>5</sup> abzugeben. In dieser Erklärung forderten die Mitgliedstaaten die Kommission auf, die Stärkung des Rechtsrahmens der Union für die Straßenverkehrssicherheit zu prüfen, um diesen Stagnationstrend umzukehren.

Im Juni 2019 veröffentlichte die Kommission den EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Empfehlungen für die nächsten Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“<sup>6</sup>. Darin schlug die Kommission neue Zwischenziele vor, und zwar eine Verringerung der Zahl der Straßenverkehrstoten und der Zahl schwerer Verletzungen um 50 % zwischen 2020 und 2030, was den Empfehlungen der Erklärung von Valletta entspricht. Die Kommission stützte diesen politischen Rahmen auf den sogenannten „Safe-System“-Ansatz, nach dem Todesfälle und schwere Verletzungen bei

---

<sup>1</sup> ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9.

<sup>2</sup> COM(2001) 370 final.

<sup>3</sup> COM(2010) 389 final.

<sup>4</sup> Während des ersten Lockdowns im April 2020 meldete der Europäische Rat für Verkehrssicherheit (ETSC) eine Verringerung des Verkehrsaufkommens um 70–85 % in großen europäischen Städten (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

<sup>5</sup> Siehe: [https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf); im Juni 2017 nahm der Rat Schlussfolgerungen zur Straßenverkehrssicherheit zur Unterstützung der Erklärung von Valletta an (siehe Ratsdokument 9994/17).

<sup>6</sup> SWD(2019) 283 final.

Straßenverkehrsunfällen als größtenteils vermeidbar angesehen werden, auch wenn es weiterhin Unfälle geben wird. Die grenzüberschreitende Ahndung von die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten ist eine der Hauptsäulen des Systems, da sie die Straffreiheit von gebietsfremden Fahrern verringert. In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität<sup>7</sup> von 2020 wurde das Etappenziel aufgestellt, die Zahl der Todesopfer bis zum Jahr 2050 verkehrsträgerübergreifend auf nahezu null zu senken, und es wurde die Überarbeitung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen im Rahmen der Leitinitiative 10 „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ angekündigt. Anschließend wurde diese Initiative in Anhang II des Arbeitsprogramms der Kommission für 2022 (REFIT-Initiativen) unter der Überschrift „Neuer Schwung für die Demokratie in Europa“<sup>8</sup> aufgenommen.

Zudem hat das Europäische Parlament im Oktober 2021 eine Entschließung zum EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030<sup>9</sup> angenommen. Das Parlament nimmt zwar die erzielten Fortschritte zur Kenntnis, fordert die Kommission jedoch auf, die Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen zu überarbeiten, da mit dem bestehenden Rahmen „keine angemessenen Ermittlungen sichergestellt werden, um Sanktionen durchzusetzen“.

Die vorliegende Initiative baut auf der derzeit geltenden Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen auf, 1) mit der der elektronische Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten zwischen den Mitgliedstaaten über benannte nationale Kontaktstellen eingeführt wurde, um den Eigentümer/Halter des im Ausland zugelassenen Fahrzeugs, mit dem das Delikt begangen wurde, zu ermitteln, 2) mit der das Europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem (Eucaris) als die bevorzugte IT-Plattform für den elektronischen Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten festgelegt wurde, 3) die in der Praxis vorwiegend in grenzüberschreitenden Fällen angewandt wird, in denen die Delikte mit automatischen oder manuellen Anlagen für die Erfassung von Verkehrsverstößen, meist Kameras, aus der Ferne festgestellt werden (d. h. ohne das Fahrzeug anzuhalten und/oder die Identität des Fahrers vor Ort festzustellen), 4) die acht die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte abdeckt: Geschwindigkeitsübertretung, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts, Überfahren eines roten Lichtzeichens, Trunkenheit im Straßenverkehr, Fahren unter Drogeneinfluss, Nichttragen eines Schutzhelms, unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens sowie rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren, 5) die die Art und Weise, in der der betroffenen Person das Delikt mitgeteilt werden sollte, einschließlich der hierbei zu verwendenden Sprachen, festlegt und die ein (nicht verbindlich vorgeschriebenes) Musterformblatt für das zu übermittelnde Informationsschreiben enthält, 6) die die Sensibilisierung der Bürgerinnen und Bürger für die Straßenverkehrsvorschriften förderte, indem die Mitgliedstaaten verpflichtet wurden, die Kommission über die in ihrem Land geltenden Vorschriften zu unterrichten und diese auf einer Website<sup>10</sup> in allen Amtssprachen zur Verfügung zu stellen.

In der dem ersten Vorschlag für die Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen aus dem Jahr 2008 beigefügten Folgenabschätzung<sup>11</sup> wurde geschätzt, dass

---

<sup>7</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>8</sup> COM(2021) 645 final, Anhang II, Initiative Nr. 26.

<sup>9</sup> P9\_TA(2021) 0407 ([https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407\\_DE.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_DE.pdf)).

<sup>10</sup> Die Website der Kommission „Im EU-Ausland“:  
[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/going\\_abroad/index\\_de.htm](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_de.htm).

<sup>11</sup> SEK(2008) 351.

etwa 5 % (in Bezug auf Fahrzeugkilometer) des Straßenverkehrs in der EU auf gebietsfremde Fahrer entfällt, ihr Anteil an den Geschwindigkeitsübertretungen jedoch bei 15 % liegt. Das bedeutet, dass gebietsfremde Fahrer im Verhältnis häufiger zu schnell fahren als gebietsansässige Fahrer. Als einer der Gründe hierfür wurde angeführt, dass gebietsfremde Fahrer es für weniger wahrscheinlich hielten, dass Verkehrsdelikte, die sie in einem Mitgliedstaat begehen, in dem sie nicht ansässig sind, geahndet würden oder dass sie gerichtlich belangt würden, wenn sie eine von einer ausländischen Behörde verhängte Geldbuße oder Geldstrafe nicht zahlten. Die derzeitige Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen hat dazu beigetragen, gebietsfremde Zuwiderhandelnde aus der *Anonymität* zu holen, da die Zahl der ermittelten grenzüberschreitenden Delikte deutlich gesteigert wurde. Allerdings sind auch die Grenzen der Richtlinie deutlich geworden, da ihre abschreckende Wirkung war nicht ausreichend war und sie nicht verhindern konnte, dass Zuwiderhandelnde *straffrei* blieben.

Die vorliegende Initiative zielt darauf ab, die Straßenverkehrssicherheit weiter zu verbessern, indem der Anwendungsbereich der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen auf andere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte ausgeweitet und die Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, die im Ausland begangen werden, gestrafft (d. h. vereinfacht, digitalisiert und verfeinert) werden, sodass die grenzüberschreitende Durchsetzung von Sanktionen erleichtert wird. Außerdem soll der Schutz der Grundrechte gebietsfremder Fahrer verbessert werden. Um das Potenzial der Richtlinie voll auszuschöpfen, werden folgende Ziele verfolgt:

1. Verbesserte Befolgung weiterer Vorschriften für die Straßenverkehrssicherheit durch gebietsfremde Fahrer: Gefährliches Verhalten im Straßenverkehr spielt bei einer großen Zahl von Verkehrstoten und Schwerverletzten eine Rolle. Ein solches gefährliches Verhalten zu verhindern, indem der Anwendungsbereich der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen auf andere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte ausgeweitet und somit die Straflosigkeit verringert wird, ist entscheidend. Wenn die Mitgliedstaaten Zuwiderhandelnde aus anderen Mitgliedstaaten nicht wirksam bestrafen können und damit keine Gleichbehandlung gebietsansässiger und gebietsfremder Fahrer gewährleistet ist, schadet dies der Glaubwürdigkeit der Durchsetzungsbemühungen erheblich.
2. Straffung der Verfahren zur gegenseitigen Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten im Rahmen von grenzüberschreitenden Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten: Bei der im Jahr 2016 durchgeführten Bewertung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen<sup>12</sup> wurden die folgenden Hauptgründe ermittelt, die verhindern, dass gebietsfremde Zuwiderhandelnde rechtlich belangt werden: 1) Bei rund der Hälfte der festgestellten Verkehrsdelikte, die von Gebietsfremden begangen wurden, erfolgten keine Ermittlungen; 2) rund die Hälfte der Geldbußen oder Geldstrafen, die für die untersuchten Verkehrsdelikte verhängt wurden, konnte nicht vollstreckt werden; 3) bei nahezu allen Verkehrsdelikten, bei denen die Zuwiderhandelnden die Begleichung der verhängten Geldbußen oder Geldstrafen verweigerten, kam es nicht zur Vollstreckung – die erfolgreich durchgesetzten Sanktionen waren im Wesentlichen auf freiwillige Zahlungen zurückzuführen. Die Hauptgründe für die festgestellten Unzulänglichkeiten waren die umständliche, zeitaufwendige und somit

---

<sup>12</sup> SWD(2016) 355 final.

ungenügende Amtshilfe und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten im Rahmen von Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten und Mängel bei der Durchsetzung von Sanktionen nach dem Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten, insbesondere in Fällen, in denen unterschiedliche gesetzliche Haftungsregelungen gelten.

3. Stärkung des Schutzes der Grundrechte gebietsfremder Zuwiderhandelnder, einschließlich Angleichung an die neuen EU-Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten: Bei der Kommission gingen zahlreiche Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern über die (fehlende) Achtung der Grundrechte ein; dabei ging es insbesondere um folgende Punkte: die Einlegung von Rechtsbehelfen bei angeblich im Ausland begangenen Verkehrsdelikten (dabei wurden vor allem fehlende oder unklare Informationen über das Beschwerdeverfahren angeführt), fehlende Beweise, unterschiedliche Fristen für Gebietsfremde und Gebietsansässige betreffend die Zustellung von Bußgeldbescheiden/Informationsschreiben, die unzulängliche Zustellung von Schriftstücken, einschließlich fehlender Übersetzungen, und Probleme beim Zugang zu spezifischen Informationen über begangene Delikte sowie über Möglichkeiten zur Begleichung von Geldbußen oder Geldstrafen. Der Vorschlag sorgt nicht zuletzt für eine Angleichung an die mittlerweile verabschiedeten neuen EU-Rechtsvorschriften zum Schutz personenbezogener Daten<sup>13</sup>.

Ausführlichere Informationen dazu, wie die oben genannten Ziele und die damit verbundenen Probleme im Rahmen der vorliegenden Initiative angegangen werden, sind Kapitel 3 dieser Begründung zu entnehmen.

Um einen einheitlichen Ansatz bei der grenzüberschreitenden Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften zu gewährleisten, wird ein Verhandlungspaket vorgelegt, das aus drei Initiativen besteht – neben dem vorliegenden Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen umfasst das Paket einen Vorschlag für eine neue Führerscheintrichtlinie (die die Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein<sup>14</sup> (im Folgenden „Führerscheintrichtlinie“) ersetzt) und einen Vorschlag für eine neue Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Entzug der Fahrerlaubnis mit EU-weiter Wirkung.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich**

Die vorgeschlagene Überarbeitung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen steht im Einklang mit anderen EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. 1) Hinsichtlich der Einstufung von Datenelementen der Fahrzeugzulassung wird auf die Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge<sup>15</sup> Bezug genommen., 2) Im Rahmen der Überarbeitung wird der Anwendungsbereich der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von

---

<sup>13</sup> Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1) und Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89).

<sup>14</sup> ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18.

<sup>15</sup> ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57.

Informationen auf das Fahren mit einem überladenen Fahrzeug erweitert, womit sie in engem Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen bestimmter Fahrzeuge<sup>16</sup> steht. 3) Die überarbeitete Richtlinie ergänzt die Führerscheinrichtlinie, indem es zugelassen wird, personenbezogene Daten aus Führerscheinregistern im Rahmen grenzüberschreitender Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, zur Unterrichtung der Zuwiderhandelnden über verhängte Sanktionen, die sich auf ihre Fahrerlaubnis auswirken, sowie zur Identifizierung der für die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte haftbaren Personen zu verwenden.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Es gibt bereits ein breiteres Spektrum von bestehenden Rechtsinstrumenten und laufenden Initiativen auf Unionsebene, insbesondere im Bereich der polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit, die im Zusammenhang mit der vorliegenden Initiative berücksichtigt werden müssen; dazu zählen die im Rahmen des Übereinkommens über die Rechtshilfe in Strafsachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union<sup>17</sup> bestehenden grenzüberschreitenden Ermittlungsverfahren, die Europäische Ermittlungsanordnung<sup>18</sup> und die Prüm-Beschlüsse<sup>19</sup>, die derzeit überarbeitet werden. Der vorliegende Vorschlag beinhaltet jedoch spezifische vereinfachte und digitalisierte Verfahren zur Identifizierung der Person, die für das die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikt haftet, sowie Verfahren für die Zustellung von Schriftstücken, die von den oben genannten Rechtsakten abweichen, mit denen die Bearbeitung von Millionen automatisch festgestellter, die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Verkehrsdelikte erleichtert werden soll, die häufig als Ordnungswidrigkeiten eingestuft sind. Wie auch die derzeitige Fassung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen bleibt der Vorschlag eng mit dem Rahmenbeschluss 2005/214/JI<sup>20</sup> verknüpft, insbesondere im Fall der Nichtzahlung einer Geldstrafe oder Geldbuße. Mit dem Vorschlag wird die wirksame Anwendung des Rahmenbeschlusses gefördert, indem die Ermittlung der Personen, die für die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte haften, und der Schutz der Grundrechte gebietsfremder Fahrer verbessert werden.

Der vorliegende Vorschlag bezieht sich auch auf 1) die Verordnung (EU) Nr. 910/2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen<sup>21</sup>, um die Rechtswirkung und Zulässigkeit des Informationsschreibens und der Folgedokumente, die über einen Dienst für die Zustellung elektronischer Einschreiben versendet und empfangen werden, sicherzustellen, 2) die Richtlinie 2010/64/EU über das Recht auf

---

<sup>16</sup> Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

<sup>17</sup> Rechtsakt des Rates vom 29. Mai 2000 über die Erstellung des Übereinkommens – gemäß Artikel 34 des Vertrags über die Europäische Union – über die Rechtshilfe in Strafsachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (ABl. C 197 vom 12.7.2000, S. 1).

<sup>18</sup> Richtlinie 2014/41/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Europäische Ermittlungsanordnung in Strafsachen (ABl. L 130 vom 1.5.2014, S. 1).

<sup>19</sup> COM(2021) 784 final.

<sup>20</sup> Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (ABl. L 76 vom 22.3.2005, S. 16).

<sup>21</sup> Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

Dolmetschleistungen und Übersetzungen in Strafverfahren<sup>22</sup>, um die Standardqualität der Übersetzung des Informationsschreibens und der Folgedokumente zu gewährleisten und um sicherzustellen, dass bei Strafverfahren, bei denen besondere Garantien für die betroffenen Personen verlangt werden, die Verfahrensgarantien für Verdächtige und beschuldigte Personen von der Umsetzung der überarbeiteten Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen nicht beeinträchtigt werden, 3) die Richtlinie (EU) 2022/2555 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union<sup>23</sup>, um den Austausch von Informationen über gemeldete Cybersicherheitsvorfälle, bei denen verarbeitete personenbezogene Daten in Clouds oder mithilfe von Cloud-Hosting-Diensten gespeichert werden, zu gewährleisten, 4) die Verordnung (EU) 2018/1724 über ein einheitliches digitales Zugangstor<sup>24</sup>, um die Kompatibilität des in Kapitel 4 dieser Begründung genannten eigens eingerichteten digitalen Portals und des Portals „Ihr Europa“ der Kommission zu gewährleisten, 5) die Richtlinien 2012/13/EU<sup>25</sup>, 2013/48/EU<sup>26</sup>, (EU) 2016/343<sup>27</sup>, (EU) 2016/800<sup>28</sup>, (EU) 2016/1919<sup>29</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates, um sicherzustellen, dass bei Strafverfahren, bei denen besondere Garantien für die betroffenen Personen verlangt werden, die Verfahrensgarantien für Verdächtige und beschuldigte Personen von der Umsetzung der überarbeiteten Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen nicht beeinträchtigt werden, sowie auf die Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe der Union<sup>30</sup>.

Wie in den Zielen der vorliegenden Initiative erwähnt, wurden die EU-Rechtsvorschriften zum Schutz personenbezogener Daten reformiert. Insbesondere ist die Richtlinie (EU) 2016/680 (im Folgenden „Richtlinie zum Datenschutz bei der Strafverfolgung“) verabschiedet

---

<sup>22</sup> 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).

<sup>23</sup> Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und der Richtlinie (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2016/1148 (ABl. L 333 vom 27.12.2022, S. 80).

<sup>24</sup> Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Oktober 2018 über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors zu Informationen, Verfahren, Hilfs- und Problemlösungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 1).

<sup>25</sup> Richtlinie 2012/13/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über das Recht auf Belehrung und Unterrichtung in Strafverfahren (ABl. L 142 vom 1.6.2012, S. 1).

<sup>26</sup> Richtlinie 2013/48/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2013 über das Recht auf Zugang zu einem Rechtsbeistand in Strafverfahren und in Verfahren zur Vollstreckung des Europäischen Haftbefehls sowie über das Recht auf Benachrichtigung eines Dritten bei Freiheitsentzug und das Recht auf Kommunikation mit Dritten und mit Konsularbehörden während des Freiheitsentzugs (ABl. L 294 vom 6.11.2013, S. 1).

<sup>27</sup> Richtlinie (EU) 2016/343 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über die Stärkung bestimmter Aspekte der Unschuldsvermutung und des Rechts auf Anwesenheit in der Verhandlung in Strafverfahren (ABl. L 65 vom 11.3.2016, S. 1).

<sup>28</sup> Richtlinie (EU) 2016/800 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Verfahrensgarantien in Strafverfahren für Kinder, die Verdächtige oder beschuldigte Personen in Strafverfahren sind (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 1).

<sup>29</sup> Richtlinie (EU) 2016/1919 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2016 über Prozesskostenhilfe für Verdächtige und beschuldigte Personen in Strafverfahren sowie für gesuchte Personen in Verfahren zur Vollstreckung eines Europäischen Haftbefehls (ABl. L 297 vom 4.11.2016, S. 1).

<sup>30</sup> Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Oktober 2018 über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors zu Informationen, Verfahren, Hilfs- und Problemlösungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 1).

worden und im Mai 2016 in Kraft getreten. Gemäß Artikel 62 Absatz 6 der Richtlinie zum Datenschutz bei der Strafverfolgung musste die Kommission bis zum 6. Mai 2019 andere Rechtsakte der Union über die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden für Strafverfolgungszwecke überprüfen, um festzustellen, inwieweit eine Angleichung an diese Richtlinie notwendig ist, und um gegebenenfalls die erforderlichen Vorschläge zur Änderung dieser Rechtsakte zu unterbreiten, damit ein einheitliches Vorgehen beim Schutz personenbezogener Daten innerhalb des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie gewährleistet ist. Im Jahr 2020 veröffentlichte die Kommission die Ergebnisse ihrer Überprüfung in einer Mitteilung<sup>31</sup>, in der zehn Rechtsakte, darunter die Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen, aufgeführt sind, die an die Richtlinie zum Datenschutz bei der Strafverfolgung angeglichen werden sollten, sowie einen Zeitplan dafür. Mit der vorliegenden Initiative wird daher die Angleichung an die Richtlinie zum Datenschutz bei der Strafverfolgung sichergestellt, indem insbesondere klargelegt wird, dass die Richtlinie zum Datenschutz bei der Strafverfolgung auf die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen Anwendung findet.

Darüber hinaus müssen die Digitalisierung bestehender grenzüberschreitender Ermittlungsverfahren und die im Vorschlag für eine Verordnung über die Digitalisierung der justiziellen Zusammenarbeit und des Zugangs zur Justiz in grenzüberschreitenden Zivil-, Handels- und Strafsachen und zur Änderung einiger Rechtsakte im Bereich der justiziellen Zusammenarbeit<sup>32</sup> vorgesehenen IT-Lösungen, die darauf abzielen, die Durchführung von Verfahren zu vereinfachen und praktische Schwierigkeiten beim wirksamen und transparenten Zugang natürlicher und juristischer Personen zur Justiz zu verringern, bei der Digitalisierung der Folgemaßnahmen im Rahmen des vorliegenden Vorschlags im Wege von Durchführungsrechtsakten berücksichtigt werden, um die Kompatibilität der anzuwendenden Systeme zu gewährleisten. Die digitalen Lösungen, die mittels Durchführungsrechtsakten im Rahmen des vorliegenden Vorschlags geschaffen werden sollen, sollten zudem an die Anforderungen an die grenzüberschreitende Interoperabilität digitaler öffentlicher Dienste angeglichen werden, die im Vorschlag für ein Gesetz für ein interoperables Europa<sup>33</sup> zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Interoperabilität im öffentlichen Sektor festgelegt sind.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT**

### **• Rechtsgrundlage**

Die Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen wurde ursprünglich auf der Rechtsgrundlage von Artikel 87 Absatz 2 AEUV<sup>34</sup> verabschiedet – 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 Gerichtshofs vom 6. Mai 2014 in der Rechtssache C-43/12<sup>35</sup> wurde diese Richtlinie mit der Begründung für nichtig erklärt, dass die Richtlinie nicht auf der Rechtsgrundlage für die polizeiliche Zusammenarbeit hätte verabschiedet

---

<sup>31</sup> COM(2020) 262 final.

<sup>32</sup> COM(2021) 759 final.

<sup>33</sup> COM(2022) 720 final.

<sup>34</sup> 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).

<sup>35</sup> Rechtssache C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.



werden dürfen, sondern stattdessen auf der Grundlage von Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV, einer Rechtsgrundlage für den Verkehr, hätte erlassen werden sollen, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen. Die neue und derzeit geltende Richtlinie wurde am 11. März 2015 auf der geänderten Rechtsgrundlage erlassen, ohne inhaltliche Änderungen an der für nichtig erklärten Richtlinie vorzunehmen und unter Einbeziehung aller Mitgliedstaaten.

Mit dem vorliegenden Vorschlag wird das vorrangige Ziel der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen, nämlich die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, beibehalten. Der Inhalt des Vorschlags steht weder im Widerspruch mit dem oben genannten Ziel noch geht er über die Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte hinaus, die mit einem in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen werden. Daher bleibt die Rechtsgrundlage des Vorschlags Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV, wonach „das Europäische Parlament und der Rat ... gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ... c) Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen“.

- **Subsidiarität**

Es ist nicht möglich, die Straflosigkeit gebietsfremder Zuwiderhandelnder wirksam zu beenden und die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer in der gesamten Union zu gewährleisten, wenn dabei im Rahmen nationaler oder regionaler Silostrukturen (multilaterale oder bilaterale Vereinbarungen) auf unterschiedliche Weise vorgegangen wird. Die Bewertung des Funktionierens der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen ergab, dass die Annahme von mehr als 300 bilateralen Vereinbarungen erforderlich wäre, um die gleichen Ergebnisse wie mit der Richtlinie zu erreichen, was zu einem intransparenten, komplexen, potenziell widersprüchlichen und kostengünstigen rechtlichen Umfeld und damit letztlich zu erheblichen Kosten für die nationalen Verwaltungen führen würde. Ohne Maßnahmen auf EU-Ebene würde es einen Flickenteppich von Vorschriften geben, der weniger wirksam wäre, um der Straflosigkeit gebietsfremder Zuwiderhandelnder ein Ende zu setzen und eine Verhaltensänderung zu bewirken, die zu mehr Straßenverkehrssicherheit führt. Die grenzüberschreitende Durchsetzung sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften wäre kaum erreichbar, da die Mitgliedstaaten nicht in der Lage wären, gegenseitige Amtshilfe bei grenzüberschreitenden Ermittlungsverfahren zu gewährleisten.

Nach dem Subsidiaritätsprinzip fallen Maßnahmen zur Rechtsdurchsetzung auf dem eigenen Hoheitsgebiet primär in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Mit der vorliegenden Initiative sollen keine Anforderungen an die Durchsetzung von sicherheitsrelevanten Verkehrsvorschriften an sich eingeführt werden. Der Schwerpunkt liegt ausschließlich auf der Erleichterung grenzüberschreitender Ermittlungsverfahren, die die Mitgliedstaaten allein nicht in kohärenter Weise erreichen können, um die Gleichbehandlung gebietsansässiger und gebietsfremder Fahrer zu gewährleisten.

- **Verhältnismäßigkeit**

Entsprechend dem in Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gehen die in diesem Vorschlag enthaltenen Maßnahmen nicht über das für die Verwirklichung der Ziele der Verträge – die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit (durch bessere grenzüberschreitende Durchsetzung sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften) – erforderliche Maß hinaus.

Der Vorschlag befasst sich mit den bestehenden Hindernissen für wirksame grenzüberschreitende Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten und dem Schutz der Grundrechte gebietsfremder Fahrer im Zeitraum der Ermittlungen. Der Vorschlag sieht einen rechtlichen und technischen Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Ermittlung der Person vor, die für ein die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt im Ausland haftet, um die Gleichbehandlung von Fahrern zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wird der Anwendungsbereich der Initiative auf sieben zusätzliche die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte ausgeweitet, die aus der Ferne festgestellt werden können, ohne das Fahrzeug anzuhalten und den Fahrer vor Ort zu identifizieren, und nach Meinung der Interessenträger am wichtigsten für die weitere Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der EU sind.

Da die die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte als Ordnungswidrigkeit oder Straftat eingestuft werden können und sich somit die für die Verfolgung dieser Delikte zuständigen Behörden sowie der Zweck der Verfolgung unterscheiden, sollte die Verarbeitung personenbezogener Daten im Einklang mit der Datenschutz-Grundverordnung oder der Richtlinie zum Datenschutz bei der Strafverfolgung erfolgen. Auf kurze Sicht entstehen der Kommission und den Mitgliedstaaten Kosten im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung von IT-Lösungen, die nicht nur für den Austausch/das Teilen von Informationen zwischen den Strafverfolgungsbehörden, sondern auch für den Austausch/das Teilen von Informationen zwischen diesen Behörden und den Verkehrsteilnehmern benötigt werden. Diese Kosten würden jedoch längerfristig durch die Vorteile ausgeglichen, die sich aus der verbesserten Zusammenarbeit und Kommunikation ergeben. Um den Aufwand für die Erfüllung der Berichterstattungspflichten so gering wie möglich zu halten, wird bei der Überwachung der Anwendung der überarbeiteten Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen so weit wie möglich auf bestehende Kanäle und Infrastrukturen für die Datenübermittlung sowie auf den automatisierten Datenabruf zurückgegriffen werden. Für Verkehrsteilnehmer – Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürger – dürfte der Vorschlag eine Senkung der Kosten für Interaktionen mit öffentlichen Verwaltungen zur Folge haben.

- **Wahl des Instruments**

Mit dem vorliegenden Vorschlag werden die den Behörden der Mitgliedstaaten auferlegten Verpflichtungen in Bezug auf den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte weiter gestrafft und harmonisiert. Zugleich soll der Vorschlag den Mitgliedstaaten die erforderliche Flexibilität einräumen, besondere nationale Gegebenheiten zu berücksichtigen, indem er z. B. die Möglichkeit vorsieht, über die vorgeschlagenen Maßnahmen hinaus zusätzliche wesentliche oder wichtige Einrichtungen oder Verfahren zu bestimmen. In Anbetracht dessen und der Tatsache, dass es sich um eine Reihe von Änderungen der bestehenden Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen handelt, sollte das künftige Rechtsinstrument daher eine Richtlinie sein, da sie eine gezielte Harmonisierung sowie ein gewisses Maß an Flexibilität für die zuständigen Behörden ermöglicht. Da die Struktur der derzeitigen Richtlinie in der geänderten Richtlinie beibehalten bleibt und ihr Inhalt nicht berührt wird, ist keine Neufassung erforderlich.

### 3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

#### • Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Im Jahr 2016 führte die Kommission eine Bewertung der Anwendung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen durch die Mitgliedstaaten<sup>36</sup> durch, in der die Relevanz, der EU-Mehrwert, die Kohärenz, die Wirksamkeit und die Effizienz beurteilt wurden. Im Anschluss daran legte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung<sup>37</sup> vor.

Die Schlussfolgerungen der Bewertung waren folgende:

1. Der Anwendungsbereich der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen wurde als angemessen angesehen, da sie die wichtigsten Verkehrsdelikte, d. h. diejenigen Fälle abdeckt, in denen das Fahrzeug zur Feststellung einer Zuwiderhandlung nicht angehalten werden muss. In der Bewertung wurde auch festgestellt, dass es sinnvoll sein könnte, weitere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufzunehmen, die zunehmend anhand automatischer Kontrollgeräte festgestellt werden, z. B. die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug, gefährliche Überholmanöver und gefährliches Parken.
2. Das für den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten verwendete elektronische Informationssystem (Eucaris) ermöglichte einen wirksamen, zügigen, sicheren und vertraulichen Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten und verursachte keinen unnötigen Verwaltungsaufwand. Dennoch werden die Möglichkeiten des Systems noch nicht in vollem Umfang ausgeschöpft. Bei rund 50 % der im Jahr 2015 festgestellten Verkehrsdelikte, die von Gebietsfremden begangen wurden, erfolgten keine Ermittlungen.
3. Es ließ sich kein klarer Zusammenhang zwischen der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen und der Einhaltung der geltenden Straßenverkehrsvorschriften durch gebietsfremde Verkehrsteilnehmer erkennen, und es konnte nicht klar belegt werden, dass die Richtlinie positive Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit hatte.
4. Hinsichtlich der externen Kohärenz ergab die Bewertung, dass die Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen einen Beitrag zu einem kohärenteren EU-Rechtsrahmen für die Straßenverkehrssicherheit geleistet hat, indem sie eine Ergänzung zu anderen Instrumenten wie der Führerscheinrichtlinie war. Bei der Analyse der internen Kohärenz zeigte sich, dass sich die beiden spezifischen Ziele der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen – die Erleichterung der Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften durch den grenzüberschreitenden Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten und die Sensibilisierung der Bürgerinnen und Bürger für die geltenden Straßenverkehrsvorschriften – vollständig ergänzen.
5. Das Potenzial der Richtlinie zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist noch weiter ausbaufähig. Etwa 50 % der untersuchten Verkehrsdelikte, die von Gebietsfremden begangen wurden, wurden nicht geahndet. Dies war entweder auf

<sup>36</sup> SWD(2016) 355 final; die Bewertung wurde durch eine Studie externer Berater unterstützt (Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5).

<sup>37</sup> COM(2016) 744 final.

unzureichende Amtshilfe und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten im Rahmen der Ermittlungen bei Verkehrsdelikten nach dem Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten oder darauf zurückzuführen, dass Entscheidungen der Mitgliedstaaten bei Nichtzahlung einer Geldstrafe oder Geldbuße für solche Delikte häufig nicht unter den Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates fielen. Die Verfahren, die in grenzüberschreitenden Fällen bei Nichtzahlung einer Geldstrafe oder Geldbuße Anwendung finden, schienen nicht darauf ausgerichtet zu sein, dass jedes Jahr die Feststellung von Millionen von Verkehrsdelikten, die unter die Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen fallen, erforderlich gewesen wäre.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Kommission hat ein Konsortium aus den Unternehmen Ecorys, Wavestone und Grimaldi beauftragt, die Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen<sup>38</sup> zu unterstützen. Der Auftragnehmer hat sich mit gezielten Umfragen und Workshops an die unmittelbar von der Richtlinie betroffenen Interessenträger gewandt. Ein breites Spektrum von Sachverständigen nicht nur aus dem Verkehrsbereich, sondern auch aus anderen Politikbereichen wie der polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit wurde konsultiert. Der Auftragnehmer hat ferner eine rechtliche Analyse zu folgenden Aspekten durchgeführt: 1) die Verfahren zur gegenseitigen Amtshilfe und Anerkennung bei grenzüberschreitenden Ermittlungen bei Verkehrsdelikten, 2) die Verwendung von Eucaris, 3) die grenzüberschreitende Durchsetzung von Beschränkungen der Fahrerlaubnis, 3) die geeignete Rechtsgrundlage im Hinblick auf eine mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs der überarbeiteten Richtlinie auf andere Verkehrsdelikte, einschließlich Verstößen gegen die Regelungen für den Zugang von Fahrzeugen zum städtischen Raum, 4) den Schutz personenbezogener Daten, 5) spezifische Sanktionen wie die Beschlagnahme/Einbehaltung von Fahrzeugen und die Anwendung von Sicherheiten, d. h. die Hinterlegung einer Sicherheit für die Bezahlung einer wegen eines Verkehrsdelikts verhängten Geldbuße oder Geldstrafe. Ferner wurde eine technische Analyse zur Digitalisierung der Justizsysteme der EU und zu angemessenen digitalen/IT-Lösungen für die überarbeitete Richtlinie durchgeführt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Ziel der Konsultationen war es, zusammen mit den Interessenträgern das Verständnis der Kommission für die vorliegenden Fragen zu validieren und insbesondere Meinungen zu den entworfenen Maßnahmen einzuholen. Im Rahmen der Konsultationen wurden zudem Erkenntnisse darüber gesammelt, welche Kosten und welcher Nutzen von den entworfenen Maßnahmen zu erwarten sind. Dies trug dazu bei, Lücken in der Interventionslogik oder Bereiche, die weitere Aufmerksamkeit erfordern, zu ermitteln. Mit der öffentlichen Konsultation zur Folgenabschätzung in der Anfangsphase, den gezielten Konsultationen und der öffentlichen Konsultation sollten Informationen und Meinungen zu folgenden Aspekten der Folgenabschätzung eingeholt werden: 1) Problemstellung, einschließlich Problemursachen und Ziele der Maßnahmen, 2) Umfang der Überarbeitung, 3) mögliche Maßnahmen und Optionen sowie ihre voraussichtlichen Auswirkungen, auch auf die Subsidiarität und die EU-Dimension, 4) Möglichkeiten für Effizienzgewinne (insbesondere Verringerung der Regulierungskosten) und Vereinfachungsmaßnahmen.

---

<sup>38</sup> Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences, ECORYS consortium (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

Es wurde ein breites Spektrum von Interessenträgern konsultiert, darunter 1) zentrale Regierungsbehörden (Verkehrsministerien, Innen- und Justizministerien, dezentrale staatliche Stellen), 2) Gebietskörperschaften (Gemeinden und Gemeindeverbände, z. B. POLIS und Eurocities), 3) Forschungseinrichtungen und Nichtregierungsorganisationen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (z. B. VIAS-Institut, ETSC, FERSI/SWOV), 4) Netzwerkorganisationen der Polizei (z. B. Roadpol), 5) Verkehrsteilnehmerorganisationen, Wirtschafts- und Straßenverkehrsverbände (z. B. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

- **Folgenabschätzung**

Wie in der Folgenabschätzung in der Anfangsphase<sup>39</sup> dargelegt, wurden die folgenden Auswirkungen dieser Initiative analysiert: 1) wirtschaftliche Auswirkungen – Auswirkungen auf die öffentliche Verwaltung, den Privatsektor (z. B. Leasingunternehmen), KMU, Verkehrsteilnehmer, das Funktionieren des Binnenmarkts und den Wettbewerb, 2) soziale Auswirkungen – Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit und den Schutz der Grundrechte, 3) Auswirkungen auf die Umwelt – Auswirkungen auf die Einhaltung der geltenden Straßenverkehrsvorschriften, insbesondere der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen. Im Basisszenario (Kein Tätigwerden), in Bezug auf das die Auswirkungen der einzelnen ermittelten politischen Optionen bewerten wurden, dient das EU-Referenzszenario 2020 (REF2020), in dem die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Verkehrssektor berücksichtigt sind, als Ausgangspunkt für die Bewertung.

Dem vorliegenden Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen ist ein Folgenabschätzungsbericht beigelegt, dessen Entwurf am 22. Juni 2022 dem Ausschuss für Regulierungskontrolle vorgelegt wurde. Der Ausschuss für Regulierungskontrolle gab am 22. Juli 2022 eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten<sup>40</sup> ab. Der Folgenabschätzungsbericht wurde entsprechend angepasst, wobei nicht nur den Vorbehalten, sondern auch detaillierteren Bemerkungen des Ausschusses für Regulierungskontrolle Rechnung getragen wurde. Er enthält in Abschnitt 5 eine detaillierte Beschreibung der politischen Optionen, während in Abschnitt 6 eine umfassende Analyse der Auswirkungen aller Optionen geliefert wird. Die geprüften Optionen sind im Folgenden zusammengefasst:

1. Option 1: Dies ist die grundlegende politische Option, die elf (von 16) ausgewählte politische Maßnahmen umfasst, die allen politischen Optionen gemeinsam sind. Der Anwendungsbereich der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen würde auf andere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte ausgeweitet, die mittels automatischer Kontrollgeräte aus der Ferne festgestellt werden können, wie z. B. Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug, gefährliche Überholmanöver, gefährliches Parken, Überfahren einer oder mehrerer durchgezogener weißer Linien, Fahren in verbotener Fahrtrichtung oder Nichteinhaltung der Vorschriften für die Bildung und Nutzung von Rettungsgassen sowie Fahren mit einem überladenen Fahrzeug. Damit würde die Wirksamkeit der bestehenden Richtlinie erhöht, indem der bestehende Informationsaustausch verbessert und die Fragen im Zusammenhang mit dem Schutz der Grundrechte gebietsfremder Zuwiderhandelnder im Zeitraum der Ermittlungen angegangen würden, einschließlich des Schutzes personenbezogener Daten, der von

---

<sup>39</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_de)

<sup>40</sup> RSB/RM/cdd – rsb(2022)5013941.

allen Interessengruppen unterstützt wird. Bei dieser Option müssten die in den nationalen Fahrzeugregistern enthaltenen Informationen über den vorherigen Fahrzeughalter/-nutzer für einen bestimmten Zeitraum aufbewahrt und ausgetauscht werden, sofern verfügbar. Wenn ein Fahrzeug geleast wurde (oder Gegenstand einer Langzeitmiete war), würden die Informationen über den tatsächlichen Nutzer des Fahrzeugs ausgetauscht, sofern sie im nationalen Fahrzeugregister verfügbar sind. Die Strafverfolgungsbehörden dürften nicht nur die Fahrzeugregister, sondern auch andere Register wie nationale Führerscheine registrieren nutzen, bevorzugt über ein zentrales elektronisches System, wenn dies erforderlich ist, um die Person zu ermitteln, die für ein die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt haftet.

2. Option 2 und Option 2A: Diese Optionen umfassen alle Elemente der Option 1 und sehen darüber hinaus die Einführung eines maßgeschneiderten Weiterverfolgungsmechanismus für grenzüberschreitende Ermittlungen vor, einschließlich eines speziellen IT-Portals<sup>41</sup> für die Kommunikation zwischen Regierungsbehörden/-organisationen, Unternehmen und Bürgerinnen und Bürgern, sowie vorzugsweise dezentraler<sup>42</sup> Plattformen zur Vernetzung nationaler Register/Back-End-IT-Dienste beim grenzüberschreitenden Informationsaustausch über benannte Kontaktstellen. Eine mit Option 2A eingeführte Möglichkeit, den Fahrzeugeigentümer/Fahrzeughalter zur Zusammenarbeit mit den Behörden bei der Ermittlung der haftbaren Person im Einklang mit dem nationalen Recht des betreffenden Mitgliedstaats zu verpflichten, würde die grenzüberschreitenden Ermittlungsverfahren vereinfachen und dürfte die Erfolgsquote der Ermittlungen in den Mitgliedstaaten, die gesetzliche Haftungsregelungen für den Fahrer anwenden, erhöhen. Einige Mitgliedstaaten wenden diesen Ansatz bereits an, z. B. im Rahmen des „Forum Salzburg“-Übereinkommens über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen<sup>43</sup>.
3. Option 3 und Option 3A: Diese Optionen bauen auf Option 2A auf und würden darüber hinaus einen maßgeschneiderten Weiterverfolgungsmechanismus für die

---

<sup>41</sup> Das Portal soll als zentrale Anlaufstelle oder als zentraler elektronischer europäischer Zugangspunkt für die grenzüberschreitende Durchsetzung sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften dienen.

<sup>42</sup> Aufgrund der dezentralen Struktur des Systems erfolgt keine Datenspeicherung oder Datenverarbeitung durch die Stelle, die mit der operativen Verwaltung der Komponenten des Systems betraut wird. Je nachdem, ob ein Zugangspunkt zum System von einem Organ, einer Einrichtung oder einer sonstigen Stelle auf EU-Ebene oder auf nationaler/internationaler Ebene betrieben wird, und je nachdem, welche nationalen Behörden personenbezogene Daten verarbeiten und zu welchen Zwecken die Verarbeitung erfolgt, kämen entweder die Verordnung (EU) 2018/1725 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39), die Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1) oder die Richtlinie (EU) 2016/680 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89) zur Anwendung.

<sup>43</sup> Das multilaterale „Forum Salzburg“-Übereinkommen zwischen Bulgarien, Kroatien, Ungarn und Österreich über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen vom 11. Oktober 2012. Es stützt sich auf die Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen und schließt auch die Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Ermittlungen bei Verkehrsdelikten ein ([http://www.salzburgforum.org/Treaties\\_and\\_Agreement/CBE\\_Agreement.html](http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html)).

gegenseitige Anerkennung von (rechtskräftigen) Entscheidungen über Geldstrafen und Geldbußen im Zusammenhang mit Delikten, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen fallen, einführen. Option 3 sieht auch spezifische Verfahrensstandards und -garantien vor, die erfüllt sein müssen, wenn Geldstrafen und Geldbußen im Ausland vollstreckt werden. Option 3A stellt eine Erweiterung der Option 3 dar, bei der die in Artikel 7 des Rahmenbeschlusses 2015/214/JI festgelegten Gründe für die Verweigerung der Anerkennung und Vollstreckung einer Entscheidung über eine Geldstrafe oder Geldbuße, die von einem anderen Mitgliedstaat erlassen wurde, eingeschränkt würden.

Insgesamt deutet die Analyse der Effizienz der vorgeschlagenen Maßnahmen darauf hin, dass der Gesamtnutzen, der je nach Option zwischen 1259,2 Mio. EUR und 3850,6 Mio. EUR variiert, die Gesamtkosten, die je nach Option zwischen 72,8 Mio. EUR und 150 Mio. EUR (zu Preisen von 2020) liegen, deutlich überwiegt. Während für die Verbesserung der Ermittlungen der Behörden der Mitgliedstaaten bei Verkehrsdelikten die höchsten Kosten anfallen, insbesondere für den Versand von Informationsschreiben/Bußgeldbescheiden per Einschreiben, bei dem auch ein enger Zusammenhang mit dem Schutz der Grundrechte besteht, liegt der größte Nutzen im Wert der geretteten Menschenleben – d. h., die (quantifizierten) sozialen Auswirkungen überwiegen die wirtschaftlichen Auswirkungen in positiver Weise.

In der Folgenabschätzung wird der Schluss gezogen, dass Option 2A die bevorzugte Option ist, da sie als wirksam zur Verwirklichung der angestrebten politischen Ziele angesehen wird, einen hohen Nettonutzen bringt, interne Kohärenz aufweist, in Bezug auf die Ziele der Initiative verhältnismäßig ist, die Rechtsvorschriften und Verfahren der Mitgliedstaaten berücksichtigt und im Hinblick auf die politische und rechtliche Durchführbarkeit insgesamt am vorteilhaftesten ist. Option 2A kann auch grenzüberschreitende Ermittlungsverfahren (und folglich die grenzüberschreitende Durchsetzung von Geldbußen und Geldstrafen) erheblich erleichtern, wodurch die potenziellen Probleme der externen Kohärenz ausgeglichen würden. Bei dieser Option werden die legislativen Grenzen der EU mit einem moderaten Ehrgeiz ausgeweitet und der Weg für eine allgemein annehmbare und äußerst wirksame gesetzliche Haftungsregelung in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte geebnet.

Die wichtigsten gesellschaftlichen Auswirkungen der bevorzugten Option 2A sind auf die Abschreckungswirkung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen durch eine bessere Durchsetzung der sicherheitsrelevanten Verkehrsvorschriften zurückzuführen und wurden im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit (insbesondere im Hinblick auf die Rettung von Menschenleben und die Vermeidung von Verletzungen) bewertet. Bei Option 2A werden Schätzungen zufolge im Zeitraum 2025–2050 gegenüber dem Basisszenario 384 Menschenleben gerettet und 21 789 Verletzungen vermieden. In monetärer Hinsicht wird geschätzt, dass sich die externen Kosten von Unfällen im Zeitraum 2025–2050 um rund 2,8 Mrd. EUR (in Gegenwartswerten) im Vergleich zum Basisszenario verringern. Darüber hinaus sind im Bewertungszeitraum 2025–2050 für Leasingunternehmen jährliche Einsparungen von rund 7 Mio. EUR (in Gegenwartswerten) gegenüber dem Basisszenario zu erwarten, da der Verwaltungsaufwand für sie geringer wird, wenn die Identität des Fahrzeughalters (des Leasingnehmers) direkt anhand der Fahrzeugzulassungsdaten abgerufen werden kann.

Bei Option 2A dürfte der Anteil der ermittelten Delikte wirksam erhöht werden und dies dürfte aufgrund der höheren Zahl der verhängten Geldbußen und Geldstrafen zu höheren Durchsetzungskosten führen. Die zusätzlichen Durchsetzungskosten für die Behörden der

Mitgliedstaaten werden im Zeitraum 2025–2050 auf 136,8 Mio. EUR (in Gegenwartswerten) im Vergleich zum Basisszenario geschätzt. Darin enthalten sind einmalige Anpassungskosten in Höhe von 4,6 Mio. EUR für die Behörden der Mitgliedstaaten (z. B. für die Anpassung der IT-Systeme). Es wird erwartet, dass diese relativ geringen Zusatzkosten durch zusätzliche Einnahmen aus der Zahlung der Geldbußen und Geldstrafen aufgewogen werden, wenngleich diese Auswirkungen nicht bewertet werden konnten. Darüber hinaus werden die Anpassungskosten für die Europäische Kommission (hauptsächlich für die Aktualisierung des Informationsportals) im Zeitraum 2025–2050 im Vergleich zum Basisszenario auf 1,5 Mio. EUR (in Gegenwartswerten) geschätzt.

Die bevorzugte Option dürfte leicht positive Umweltauswirkungen haben. Es wird erwartet, dass die Beseitigung der Straflosigkeit gebietsfremder Zuwiderhandelnder zu einem gesetzestreueren Verhalten gebietsfremder Verkehrsteilnehmer führen wird, das sich mit Blick auf Geschwindigkeitsübertretungen (die die überwiegende Mehrheit der mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen begangenen Verstöße darstellen) in einer niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeit manifestieren wird, was wiederum den Kraftstoffverbrauch und damit die Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen senken wird. Wenn der Anteil emissionsfreier oder emissionsarmer Fahrzeuge an der Flotte im Laufe der Zeit steigt, dürfte die durch eine niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit erreichte Umweltverbesserung an Bedeutung verlieren. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass die positiven Auswirkungen auf die Umwelt nicht von erheblichem Umfang sein werden, gleichzeitig jedoch auch keine Beeinträchtigung der Umwelt zu erwarten ist.

Die Initiative leistet einen direkten Beitrag zu dem Nachhaltigkeitsziel 11 der Vereinten Nationen („Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten“) und insbesondere zu Unterziel 11.2 („Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen“).<sup>44</sup> Durch die Verbesserung der Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, die mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen begangen werden, wird die abschreckende Wirkung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen gestärkt. Als Folge wird erwartet, dass die Straßen in der EU für alle Verkehrsteilnehmer sicherer werden. Die Durchsetzung von Rechtsvorschriften über Verhaltensrisiken ist ein Kernelement des „Safe-System-Ansatzes“ und ein Kernprinzip der „Erklärung von Stockholm zur Verkehrssicherheit“ der Vereinten Nationen von 2020<sup>45</sup>.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Dieser im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)<sup>46</sup> vorgelegte Vorschlag zielt darauf ab, die Durchsetzungskosten zu senken, die den Behörden der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten entstehen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen dürften zu einer Verkürzung der Ermittlungsdauer sowie zu einer Senkung der damit verbundenen Kosten je Delikt führen, und zwar durch 1) eine Verbesserung des Informationsaustauschs zwischen den Behörden, einschließlich des

---

<sup>44</sup> <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

<sup>45</sup> <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

<sup>46</sup> Arbeitsprogramm der Kommission für 2022, Anhang II (REFIT-Initiativen), Überschrift „Neuer Schwung für die Demokratie in Europa“.



Zugangs zu den Registern und des Inhalts der Register, und 2) die Schaffung eines maßgeschneiderten grenzüberschreitenden Ermittlungsmechanismus, der die Feststellung der für das Delikt haftbaren Person erleichtert und eine Pflicht zur Zusammenarbeit mit den Strafverfolgungsbehörden bei der Identifizierung des tatsächlich Zuwiderhandelnden, soweit möglich, einschließt. Der Vorschlag dürfte zu einer Verringerung der Kosten von Streitigkeiten für die Verkehrsteilnehmer führen, da der Inhalt der Informationsschreiben/Bußgeldbescheide und der weiteren Kommunikation mit dem Zuwiderhandelnden verbessert werden (besserer Schutz der Grundrechte). Darüber hinaus soll mit dem Vorschlag eine Verringerung der Verwaltungskosten für Fahrzeugleasing- und Mietwagenunternehmen erreicht werden, da der grenzüberschreitende Austausch von Informationen über den tatsächlichen Nutzer des Fahrzeugs (Leasingnehmer) zulässig sein wird.

Die Initiative berücksichtigt den Grundsatz „standardmäßig digital“<sup>47</sup>, da sie den digitalen Wandel fördert, wo dies möglich ist. So werden beispielsweise digitalisierte Folgemaßnahmen im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Sanktionen für Delikte vorgeschlagen, die unter die Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen fallen, einschließlich der Einführung standardisierter, in alle Amtssprachen der EU übersetzter digitaler Formulare, um den Austausch von Informationen zu vereinfachen.

- **Anwendung des „One-in-one-out“-Grundsatzes**

Mit dem „One-in-one-out“-Grundsatz wird sichergestellt, dass neu eingeführte Belastungen für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen, die sich aus Vorschlägen der Kommission ergeben, durch die Beseitigung bereits bestehender Belastungen im selben Politikbereich ausgeglichen werden. Wie im vorstehenden Absatz erläutert, dürfte dieser Vorschlag zu einer Verringerung der Verwaltungskosten für den privaten Sektor – Fahrzeugleasing- und Mietwagenunternehmen – führen, die auf 0,435 Mio. EUR im Jahr 2030 und 0,275 Mio. EUR im Jahr 2050 im Vergleich zum Basisszenario geschätzt wird. Die Einsparungen bei den Verwaltungskosten pro Unternehmen dürften sich auf rund 202 EUR im Jahr 2030 und auf 128 EUR im Jahr 2050 belaufen. Die Einsparungen bei den Verwaltungskosten zwischen 2025 und 2050 werden auf insgesamt rund 7 Mio. EUR (in Gegenwartswerten) geschätzt.

- **Grundrechte**

Eines der spezifischen Ziele des vorliegenden Vorschlags besteht darin, den Schutz der Grundrechte gebietsfremder Fahrer zu verbessern. Eine verbesserte Durchsetzung als Ergebnis des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte wird die Gleichbehandlung gebietsansässiger und gebietsfremder Fahrer, ihre tatsächliche Ausübung des Rechts auf einen wirksamen Rechtsbehelf und auf ein unparteiisches Verfahren, die Unschuldsvermutung und das Recht auf Verteidigung gewährleisten. Dies soll erreicht werden durch 1) die Ermöglichung der Überprüfung der Echtheit der Informationsschreiben und der Folgedokumente, 2) die Festlegung harmonisierter Fristen für die Übermittlung der Informationsschreiben und der Folgedokumente, 3) die Festlegung verbindlicher Mindestanforderungen an die Informationen, die an die mutmaßlich haftbaren Personen übermittelt werden, 4) die Gewährleistung einer einheitlichen Regelung für die vor der Phase des Rechtsbehelfs vor einem Gericht zu verwendenden Sprachen und 5) die Gewährleistung, dass für die Bürgerinnen und Bürger weitere Informationen in den

---

<sup>47</sup> COM(2021) 118.

Informationsschreiben/Bußgeldbescheiden bereitgestellt werden, z. B. über die geltenden Rechtsbehelfsverfahren und die Modalitäten für die Zahlung von Geldbußen.

Der vorliegende Vorschlag sieht auch die Angleichung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen an die neuen Vorschriften über den Schutz personenbezogener Daten vor. Diesbezüglich werden geeignete Vorkehrungen getroffen, um sicherzustellen, dass die Richtlinie vollkommen mit den Artikeln 7 und 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union sowie mit den geltenden Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten im Einklang steht. Der Europäische Datenschutzbeauftragte wird angehört werden.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die Umsetzung des Vorschlags erfordert die Einrichtung und Pflege eines neuen IT-Systems. Dieses System sollte bestehende Netzwerke nationaler IT-Systeme und interoperable Zugangspunkte, die unter der jeweiligen Verantwortung und Verwaltung eines jeden Mitgliedstaats betrieben werden, miteinander verbinden, um den sicheren und zuverlässigen grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte zu gewährleisten. Die Kommission wird in Durchführungsrechtsakten geeignete IT-Lösungen festlegen, einschließlich des Designs/der Architektur und technischer Spezifikationen für ein eigens hierfür eingerichtetes digitales Portal und elektronische Systeme (Schnittstellenplattform(en)) zur Vernetzung nationaler Systeme für den Informationsaustausch, die die Mitgliedstaaten nutzen können. Sie wird sicherstellen, dass alle vorgeschlagenen Lösungen einer Interoperabilitätsprüfung auf der Grundlage der in Artikel 3 des Vorschlags für ein Gesetz über ein interoperables Europa festgelegten Anforderungen unterzogen werden. In den Durchführungsrechtsakten sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

1. technische Spezifikationen zur Festlegung der Methoden zur elektronischen Kommunikation, einschließlich Kommunikationsprotokollen,
2. Informationssicherheitsziele und entsprechende Maßnahmen zur Gewährleistung von Mindeststandards für die Informationssicherheit und ein hohes Niveau an Cybersicherheit bei der Verarbeitung und Übermittlung von Informationen,
3. Mindestverfügbarkeitsziele und damit verbundene technische Anforderungen an die bereitgestellten Leistungen.

Die der Kommission entstehenden einmaligen Kosten im Jahr 2025 und laufenden Anpassungskosten bis zum Jahr 2050, die hauptsächlich in Verbindung mit der Einrichtung des IT-Systems zur Unterstützung von Interaktionen zwischen Regierungsbehörden/-organisationen, natürlichen und juristischen Personen in grenzüberschreitenden Verwaltungs- und Strafverfahren stehen, werden auf 1,531 Mio. EUR geschätzt. Die den Mitgliedstaaten entstehenden Kosten werden als relativ gering betrachtet. Es wird erwartet, dass die Mitgliedstaaten diese Kosten aus ihren nationalen Haushalten tragen; sie können auch eine finanzielle Unterstützung durch die EU im Rahmen der entsprechenden Finanzierungsprogramme wie dem Programm „Justiz“<sup>48</sup> oder den Instrumenten der Kohäsionspolitik beantragen.

---

<sup>48</sup> [https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme\\_en](https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_en)

## 5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring- und Bewertungsmodalitäten, Überwachungsprogramm und gezielte Überprüfung**

Etablierte Überwachungsinstrumente finden weiterhin Anwendung, um den Anteil der ermittelten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte im Zeitverlauf zu verfolgen. Die Berichterstattung umfasst die Zahl der automatisierten ausgehenden/eingehenden Ersuchen, die vom Deliktsmitgliedstaat gestellt und an den Zulassungsmitgliedstaat gerichtet wurden, sowie die Art der Delikte, für die Ersuchen gestellt wurden, und die Zahl der erfolglosen Ersuchen. Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten zusätzliche quantitative Indikatoren bereitstellen, z. B. zu registrierten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, die automatisch oder ohne Identifizierung der haftbaren Person vor Ort festgestellt und die mit einem in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen werden, oder zur Zahl der von Gebietsfremden freiwillig gezahlten Geldbußen oder Geldstrafen.

Der neue Berichtszeitraum der Mitgliedstaaten wird von derzeit zwei Jahren auf vier Jahre verlängert, um ihn mit dem Bewertungszeitplan der Kommission in Einklang zu bringen und den Verwaltungsaufwand für die nationalen Behörden zu verringern. Die Kommission wird die Mitgliedstaaten über den Inhalt der vorgelegten Berichte unterrichten, nachdem diese bewertet wurden. Die IT-Plattform(en) soll(en) die automatische Zusammenstellung von Daten durch spezifische Berichtsfunktionen erleichtern. Die Kommission wird die Umsetzung und Wirksamkeit der Anwendung dieser Initiative durch mehrere Maßnahmen und anhand einer Reihe zentraler Leistungsindikatoren überwachen, anhand derer die Fortschritte bei der Verwirklichung der operativen Ziele gemessen werden. Fünf Jahre nach Inkrafttreten des Rechtsakts werden die Kommissionsdienststellen eine Bewertung durchführen, um zu prüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht wurden.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag für die überarbeitete Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen orientiert sich an den drei in Kapitel 1 der vorliegenden Begründung genannten politischen Hauptzielen, die miteinander verknüpft sind und der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der Union dienen. Die Bestimmungen, mit denen die Richtlinie erheblich geändert wird oder neue Elemente eingefügt werden, sind im Wesentlichen die folgenden:

Mit Artikel 1 Absatz 1 wird Artikel 2 der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen geändert, indem der Anwendungsbereich der Richtlinie auf andere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte ausgeweitet wird, nämlich folgende: 1) Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug, 2) gefährliche Überholmanöver, 3) gefährliches Parken, 4) Überfahren einer oder mehrerer durchgezogener weißer Linien, 5) Fahren in verbotener Fahrtrichtung, 6) Nichtbeachtung der Vorschriften über die Bildung und Nutzung von Rettungsgassen und 7) Fahren mit einem überladenen Fahrzeug. Ferner wird das Verhältnis zwischen der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen und dem bereits bestehenden EU-Rechtsrahmen bezüglich bestimmter Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten – wie der Richtlinie 2014/41/EU, dem Übereinkommen über die Rechtshilfe in Strafsachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, dem Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates und den Rechtsvorschriften über die Rechte von Verdächtigen und beschuldigten Personen – geklärt.

Mit Artikel 1 Absatz 2 wird Artikel 3 der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen geändert, indem die bestehenden Begriffsbestimmungen weiter präzisiert und Begriffsbestimmungen für die neu aufgenommenen die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte hinzugefügt werden.

Mit Artikel 1 Absatz 3 wird ein neuer Artikel 3a über die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten der nationalen Kontaktstellen eingefügt. Die nationalen Kontaktstellen der Mitgliedstaaten werden verpflichtet, mit anderen Behörden zusammenzuarbeiten, die an Ermittlungen bei unter die Richtlinie fallenden die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten beteiligt sind, unabhängig von der Art des Delikts oder der Rechtsstellung der Behörde. Daher werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, Informationen im Rahmen der Richtlinie über ein zentrales System auszutauschen.

Mit Artikel 1 Absatz 4 erhält Artikel 4 der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen eine neue Fassung. Darin wird festgelegt, dass der Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten über ein zentrales elektronisches System – das Europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem (Eucaris) – durchgeführt werden sollte, um den raschen, kosteneffizienten, sicheren und zuverlässigen Austausch spezifischer Fahrzeugzulassungsdaten zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Ferner wird bestimmt, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, im Einklang mit den bestehenden Verfahren, einschließlich der Nutzung der Softwareanwendung, automatisierte Suchen in Fahrzeugregistern durchzuführen, bis die Kommission einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung von Verfahren für solche Abfragen erlassen hat. Die Mitgliedstaaten werden zudem verpflichtet, bestimmte Fahrzeugzulassungsdaten bereit und auf dem neuesten Stand zu halten. In Fällen, in denen ein Fahrzeug geleast wurde (oder Gegenstand einer langfristigen Mietvereinbarung ist), wird es den Mitgliedstaaten gestattet, automatisierte Suchen in Fahrzeugregistern durchzuführen, um die Daten zu den Endnutzern von Fahrzeugen abzurufen, sofern diese verfügbar sind. In Bezug auf die Identität der früheren Eigentümer, Halter und Endnutzer der Fahrzeuge wird eine Datenspeicherfrist festgelegt, damit den Behörden die für die Ermittlungen bei Delikten erforderlichen Informationen zur Verfügung stehen.

Mit Artikel 1 Absatz 5 wird Folgendes eingefügt:

- Ein neuer Artikel 4a über Verfahren zur gegenseitigen Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten bei grenzüberschreitenden Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten. Darin ist festgelegt, dass die Mitgliedstaaten einander Amtshilfe leisten müssen, wenn der Mitgliedstaat, in dem das Delikt begangen wurde, auf der Grundlage der Ergebnisse der durchgeführten automatisierten Suche die Person, die für ein die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt haftet, nicht ordnungsgemäß ermitteln kann. Die Verfahren für die gegenseitige Amtshilfe werden gemäß einem Durchführungsrechtsakt digitalisiert. Außerdem werden die Gründe, aus denen der Zulassungsmitgliedstaat oder Wohnsitzmitgliedstaat die Amtshilfe bei der Identifizierung der haftbaren Person ablehnen kann, aufgeführt, zu denen insbesondere die Vermeidung der Offenlegung der Identität geschützter Personen zählt.
- Ein neuer Artikel 4b über die Anwendung nationaler Maßnahmen zur Erleichterung der Identifizierung der haftbaren Person. Darin ist festgelegt, dass die Mitgliedstaaten ihre nationalen Maßnahmen auf Gebietsfremde anwenden können, insbesondere die Pflicht der mutmaßlich haftbaren Personen, bei der Ermittlung der

haftbaren Person mit den Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten.

- Ein neuer Artikel 4c über die Nutzung anderer Datenbanken im Rahmen der Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten. Darin ist festgelegt, dass die Strafverfolgungsbehörden der Mitgliedstaaten nicht nur die Fahrzeugregister, sondern auch andere Register wie nationale Führerscheinregister oder Melderegister verwenden dürfen, sofern eine solche Verwendung nach dem Unionsrecht ausdrücklich zulässig ist.

Mit Artikel 1 Absatz 6 erhält Artikel 5 der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen eine neue Fassung. Darin wird der Mindestinhalt des Informationsschreibens festgelegt, das insbesondere Informationen über die begangene Zuwiderhandlung, die verhängten Sanktionen, Rechtsbehelfsverfahren, die Zahlung von Geldbußen oder Geldstrafen – einschließlich Minderungsmaßnahmen –, die geltenden Datenschutzvorschriften und gegebenenfalls Informationen über die von einem Mitgliedstaat zur Einziehung von Geldbußen ermächtigte Stelle, die das Informationsschreiben versendet hat, enthalten muss.

Mit Artikel 1 Absatz 7 wird Folgendes eingefügt:

- Ein neuer Artikel 5a über die Zustellung des Informationsschreibens und der Folgedokumente. Darin werden die vor der Phase des Rechtsbehelfs vor einem Gericht in der Kommunikation zwischen mutmaßlich haftbaren Personen und Behörden der Mitgliedstaaten zu verwendenden Sprachen sowie einheitliche Fristen für die Übermittlung der Schriftstücke festgelegt. Spezielle Amtshilfverfahren für die grenzüberschreitende Zustellung der Schriftstücke werden für den Fall festgelegt, dass die Zustellung der Schriftstücke per Einschreiben oder mit gleichwertigen elektronischen Mitteln nicht möglich ist. Die Verfahren werden gemäß einem Durchführungsrechtsakt digitalisiert.
- Ein neuer Artikel 5b über Forderungen privater oder öffentlicher Stellen, die von den Mitgliedstaaten mit der Verwaltung der Folgemaßnahmen betraut sind. Darin wird festgelegt, dass die mutmaßlich haftbaren Personen nicht verpflichtet sind, die Rechts- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit der Verwaltung der Geldbußen und Geldstrafen zu tragen, wenn diese Verwaltung an Inkassounternehmen ausgelagert wird. Allerdings dürfen die Behörden der Mitgliedstaaten verhältnismäßige Verwaltungsgebühren erheben.

Mit Artikel 1 Absatz 8 erhalten die folgenden Artikel eine neue Fassung:

- Artikel 6 der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen. Darin wird der Berichtszeitraum für die Mitgliedstaaten auf vier Jahre verlängert und an den Bewertungszeitraum der Kommission angepasst. Die Mitgliedstaaten müssen zusätzliche quantitative Indikatoren bereitstellen, z. B. zu registrierten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, die mit einem in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen werden, oder zur Zahl der von Gebietsfremden freiwillig gezahlten Geldbußen oder Geldstrafen. Die Kommission muss die Mitgliedstaaten über den Inhalt der vorgelegten Berichte unterrichten, nachdem diese bewertet wurden.

Artikel 7 der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, einander über

Cybersicherheitsvorfälle im Zusammenhang mit in Clouds gespeicherten Daten zu informieren.

- Artikel 8 der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen. Darin ist die Verpflichtung der Kommission festgelegt, ein digitales IT-Portal eigens für die Erleichterung des Austauschs von Informationen zwischen den nationalen Kontaktstellen, anderen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und den Verkehrsteilnehmern einzurichten, z. B. Informationen über die in den Mitgliedstaaten geltenden sicherheitsrelevanten Verkehrsvorschriften, die Rechtsbehelfsverfahren und die verhängten Sanktionen. Das Portal wird darüber hinaus die Prüfung der Echtheit von Informationsschreiben und Folgedokumenten erleichtern. Die ausgetauschten Informationen können Fahrzeugzulassungsdaten und Daten zu Personen umfassen, die mutmaßlich oder tatsächlich für die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Delikte haftbar sind.

Mit Artikel 1 Absatz 9 wird ein neuer Artikel 8a über die finanzielle Unterstützung zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei der Durchsetzung sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften in der EU eingefügt. Es wird eine Rechtsgrundlage für die EU-Finanzierung von Maßnahmen geschaffen, die auf den Austausch bewährter Durchsetzungsverfahren, die Anwendung intelligenter Durchsetzungsmethoden und -techniken in den Mitgliedstaaten, den Ausbau der Kapazitäten der Strafverfolgungsbehörden und Sensibilisierungskampagnen ausgerichtet sind.

Mit Artikel 1 Absatz 10 erhält Artikel 9 der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen eine neue Fassung, gemäß der der Kommission die Befugnis übertragen wird, in Bezug auf die Aktualisierung des neuen Anhangs angesichts des technischen Fortschritts delegierte Rechtsakte zu erlassen.

Mit Artikel 1 Absatz 11 wird ein neuer Artikel 10a über einen nach der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates einzusetzenden Ausschuss eingefügt.

Mit Artikel 1 Absatz 12 erhält Artikel 11 der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen eine neue Fassung. Darin wird die Kommission verpflichtet, dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie vorzulegen.

Mit Artikel 1 Absatz 13 wird Anhang I der Richtlinie (EU) 2015/413 durch den Anhang der geänderten Richtlinie ersetzt.

Mit Artikel 1 Absatz 14 wird Anhang II der Richtlinie (EU) 2015/413 aufgehoben.

In Artikel 2 wird die Frist für die Umsetzung der geänderten Richtlinie durch die Mitgliedstaaten festgelegt.

In Artikel 3 wird als Tag des Inkrafttretens der geänderten Richtlinie der zwanzigste Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* festgelegt.

In Artikel 4 wird festgelegt, dass die geänderte Richtlinie an die Mitgliedstaaten gerichtet ist.

Vorschlag für eine

## RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

### zur Änderung der Richtlinie 2015/413/EU 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 Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie (EU) 2015/413 erleichtert den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte und verringert dadurch die Straflosigkeit gebietsfremder Zuwiderhandelnder. Wirksame grenzüberschreitende Ermittlungen und eine wirksame Durchsetzung von Sanktionen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten erhöht die Straßenverkehrssicherheit, da sie gebietsfremde Fahrer dazu anhält, weniger Verstöße zu begehen und sicherer zu fahren.
- (2) Der Alltag der Durchsetzungsbehörden, die an den Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten beteiligt sind, hat gezeigt, dass der derzeitige Wortlaut der Richtlinie (EU) 2015/413 wirksame Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, die von gebietsfremden Fahrern begangen werden, und die Durchsetzung von Geldstrafen oder Geldbußen nicht im gewünschten Umfang erleichtert. Dies führt zu einer weitgehenden Straflosigkeit gebietsfremder Fahrer und vermindert die Straßenverkehrssicherheit in der Union. Darüber hinaus werden die Verfahrens- und Grundrechte gebietsfremder Fahrer bei grenzüberschreitenden Ermittlungen nicht immer geachtet, insbesondere aufgrund mangelnder Transparenz bei der Festsetzung der Höhe der Geldbußen oder Geldstrafen und bei den Rechtsbehelfsverfahren. Ziel dieser Richtlinie ist es, die Wirksamkeit der Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, die mit in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen

---

<sup>1</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>2</sup> ABl. C vom , S. .

begangen wurden, weiter zu verbessern, um dazu beizutragen, dass das Ziel der Union, die Zahl der Todesopfer bei allen Verkehrsträgern bis 2050 auf nahezu null zu senken, erreicht und der Schutz der Grund- und Verfahrensrechte gebietsfremder Fahrer gestärkt wird.

- (3) In ihrem EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2021–2030<sup>3</sup> hat sich die Kommission erneut zu ihrem ehrgeizigen Ziel bekannt, die Zahl der Toten und Schwerverletzten auf den Straßen der Union bis 2050 auf nahezu null zu senken („Vision Null“), sowie zu dem mittelfristigen Ziel, die Zahl der Toten und Schwerverletzten bis 2030 um 50 % zu senken, ein Ziel, das ursprünglich 2017 von den Verkehrsministerinnen und -ministern der Union in der Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit festgelegt wurde. Um diese Ziele zu erreichen, kündigte die Kommission im Rahmen ihrer Mitteilung „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“<sup>4</sup> ihre Absicht an, die Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> zu überarbeiten.
- (4) Der Anwendungsbereich der Richtlinie sollte auf andere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte ausgeweitet werden, um die Gleichbehandlung der Fahrer zu gewährleisten. Angesichts der Rechtsgrundlage, auf der die Richtlinie (EU) 2015/413 erlassen wurde, nämlich Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, sollten die aufzunehmenden Delikte einen engen Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit aufweisen, sodass gefährliche und leichtfertige Verhaltensweisen angegangen werden, die eine ernste Gefahr für die Verkehrsteilnehmer darstellen. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs sollte auch dem technischen Fortschritt bei der automatischen Erfassung von die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten Rechnung tragen.
- (5) Die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte werden nach dem nationalen Recht der Mitgliedstaaten entweder als Ordnungswidrigkeiten oder als Straftaten eingestuft, die von Verwaltungs- oder Justizbehörden vor die für Verwaltungs- oder Strafsachen zuständigen Gerichte gebracht werden können, je nach den anwendbaren nationalen Verfahren. Ein spezifischer Rechtsrahmen der Union regelt die justizielle Zusammenarbeit in Strafsachen, die auf dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung gerichtlicher Urteile und Entscheidungen beruht. Daher darf die Anwendung dieser Richtlinie nicht die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten beeinträchtigen, die sich aus anderen anwendbaren Rechtsvorschriften der Union in Strafsachen ergeben, insbesondere aus dem Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates<sup>6</sup>, der Richtlinie 2014/41/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> in Bezug auf die Verfahren für den Austausch von Beweismitteln und die

---

<sup>3</sup> SWD(2019) 283 final.

<sup>4</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen, COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).

<sup>6</sup> Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (ABl. L 76 vom 22.3.2005, S. 16).

<sup>7</sup> Richtlinie 2014/41/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Europäische Ermittlungsanordnung in Strafsachen (ABl. L 130 vom 1.5.2014, S. 1).



Verfahren für die Zustellung von Schriftstücken nach Artikel 5 des vom Rat gemäß Artikel 34 des Vertrags über die Europäische Union erstellten Übereinkommens über die Rechtshilfe in Strafsachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union<sup>8</sup>. Darüber hinaus sollten bei Strafverfahren, die spezifische Garantien für die betroffenen Personen erfordern, die Verfahrensgarantien für Verdächtige und beschuldigte Personen, die in den Richtlinien 2010/64/EU<sup>9</sup>, 2012/13/EU<sup>10</sup>, 2013/48/EU<sup>11</sup>, (EU) 2016/343<sup>12</sup>, (EU) 2016/800<sup>13</sup> und (EU) 2016/1919 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>14</sup> verankert sind, ebenfalls von der Umsetzung dieser Richtlinie unberührt bleiben.

- (6) Die Zuständigkeiten und Kompetenzen der nationalen Kontaktstellen sollten klar abgegrenzt werden, um sicherzustellen, dass sie nahtlos mit anderen Behörden zusammenarbeiten, die an den Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten beteiligt sind, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen. Die nationalen Kontaktstellen sollten für diese Behörden stets erreichbar sein und deren Anfragen innerhalb einer angemessenen Frist beantworten. Dies sollte unabhängig von der Art des Delikts oder dem rechtlichen Status der Behörde sowie insbesondere unabhängig davon der Fall sein, ob die Behörde über nationale, subnationale oder lokale Zuständigkeiten verfügt.
- (7) Die Grundlagen des mit der Richtlinie (EU) 2015/413 eingerichteten Systems für den grenzüberschreitenden Informationsaustausch haben sich als wirksam erwiesen. Allerdings sind weitere Verbesserungen und Anpassungen erforderlich, um Probleme zu beheben, die durch fehlende, fehlerhafte oder ungenaue Daten bedingt sind. Daher sollten den Mitgliedstaaten weitere Verpflichtungen auferlegt werden, bestimmte Daten in die einschlägigen Datenbanken einzupflegen und auf dem neuesten Stand zu halten, um den Informationsaustausch wirksamer zu gestalten.
- (8) Der Deliktsmitgliedstaat sollte auch die Möglichkeit haben, automatisierte Suchen in Fahrzeugregistern durchzuführen, um Daten über Endnutzer von Fahrzeugen abzurufen, sofern solche Informationen vorhanden sind. Darüber hinaus sollte eine Speicherfrist für die Daten zur Identität der früheren Eigentümer, Halter und Endnutzer der Fahrzeuge festgelegt werden, um den Behörden die für die Ermittlungen erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen.

---

<sup>8</sup> ABl. C 197 vom 12.7.2000, S. 3.

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> Richtlinie 2012/13/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über das Recht auf Belehrung und Unterrichtung in Strafverfahren (ABl. L 142 vom 1.6.2012, S. 1).

<sup>11</sup> Richtlinie 2013/48/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2013 über das Recht auf Zugang zu einem Rechtsbeistand in Strafverfahren und in Verfahren zur Vollstreckung des Europäischen Haftbefehls sowie über das Recht auf Benachrichtigung eines Dritten bei Freiheitsentzug und das Recht auf Kommunikation mit Dritten und mit Konsularbehörden während des Freiheitsentzugs (ABl. L 294 vom 6.11.2013, S. 1).

<sup>12</sup> Richtlinie (EU) 2016/343 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über die Stärkung bestimmter Aspekte der Unschuldsvermutung und des Rechts auf Anwesenheit in der Verhandlung in Strafverfahren (ABl. L 65 vom 11.3.2016, S. 1).

<sup>13</sup> Richtlinie (EU) 2016/800 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Verfahrensgarantien in Strafverfahren für Kinder, die Verdächtige oder beschuldigte Personen in Strafverfahren sind (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 1).

<sup>14</sup> Richtlinie (EU) 2016/1919 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2016 über Prozesskostenhilfe für Verdächtige und beschuldigte Personen in Strafverfahren sowie für gesuchte Personen in Verfahren zur Vollstreckung eines Europäischen Haftbefehls (ABl. L 297 vom 4.11.2016, S. 1).

- (9) Die Übermittlung des Antrags auf Offenlegung von Fahrzeugzulassungsdaten und der Austausch der Datenelemente in grenzüberschreitenden Fällen sollten über ein einziges elektronisches System erfolgen. Daher sollte die automatisierte Suchabfrage von Fahrzeugzulassungsdaten gemäß der Richtlinie (EU) 2015/413 – aufbauend auf dem bereits bestehenden technischen Rahmen – nur über die Softwareanwendung des Europäischen Fahrzeug- und Führerscheininformationssystems (Eucaris) und geänderte Versionen dieser Software erfolgen. Diese Software sollte einen zügigen, kosteneffizienten, sicheren und zuverlässigen Austausch spezifischer Fahrzeugzulassungsdaten zwischen den Mitgliedstaaten ermöglichen und somit die Effizienz der Ermittlungen erhöhen. Die Mitgliedstaaten sollten den Informationsaustausch über andere Wege verhindern, die weniger kosteneffizient wären und den Schutz der übermittelten Daten möglicherweise nicht gewährleisten könnten.
- (10) Um einheitliche Bedingungen für die von den Mitgliedstaaten durchzuführenden Suchen zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Verfahren für solche Suchen zu erlassen. Es sollten jedoch Übergangsmaßnahmen für den automatisierten Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten auf der Grundlage des bestehenden elektronischen Systems getroffen werden, um bis zum Inkrafttreten dieser Vorschriften einen nahtlosen Datenaustausch zu gewährleisten.
- (11) In Fällen, in denen die haftbare Person anhand der aus dem Fahrzeugregister erlangten Informationen nicht mit der Sicherheit ermittelt werden kann, die nach den Rechtsvorschriften des Deliktsmitgliedstaats erforderlich ist, sollten die Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um die Identität der haftbaren Person festzustellen. Zu diesem Zweck sollte ein Amtshilfeverfahren eingeführt werden, das darauf abzielt, die Identität der haftbaren Person festzustellen, entweder durch ein Ersuchen um Bestätigung auf der Grundlage von Informationen, die sich bereits im Besitz des Deliktsmitgliedstaats befinden, oder durch ein Ersuchen um gezielte Ermittlungen durch die zuständigen Behörden des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats.
- (12) Der Zulassungs- oder Wohnsitzmitgliedstaat sollte die vom Deliktsmitgliedstaat angeforderten zusätzlichen Informationen, die zur Identifizierung der haftbaren Person erforderlich sind, innerhalb einer angemessenen Frist zur Verfügung stellen. Wenn es nicht möglich ist, die Informationen einzuholen oder bereitzustellen, oder es nicht möglich ist, dies rasch zu tun, sollten die Gründe hierfür klar dargelegt und die Verzögerung so gering wie möglich gehalten werden.
- (13) Die Gründe, aus denen die Amtshilfe bei der Identifizierung der haftbaren Person vom Zulassungs- oder Wohnsitzmitgliedstaat abgelehnt werden kann, sollten ausgeführt werden. Insbesondere sollten Garantien eingeführt werden, um zu verhindern, dass die Identität geschützter Personen, z. B. geschützter Zeugen, im Rahmen dieser Verfahren offengelegt wird.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, nationale Verfahren zu nutzen, die sie anwenden würden, wenn das die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Delikt von einer gebietsansässigen Person begangen worden wäre. Die Rechtssicherheit in Bezug auf die Anwendbarkeit spezifischer Maßnahmen, die im Rahmen solcher Verfahren getroffen werden, sollte verbessert werden, insbesondere in Bezug auf Dokumente, die ein Einräumen oder Abstreiten der Begehung des Delikts erfordern, oder in Bezug auf die Verpflichtung der betroffenen Personen zur Zusammenarbeit bei der

Identifizierung der haftbaren Person. Da diese Maßnahmen für die betroffenen Personen die gleiche Rechtswirkung haben sollte wie in innerstaatlichen Fällen, sollten für diese Personen auch dieselben Standards in Bezug auf Grund- und Verfahrensrechte gelten.

- (15) Wenn das Unionsrecht oder das nationale Recht der Mitgliedstaaten ausdrücklich den Zugang zu oder die Möglichkeit des Austauschs von Informationen aus anderen nationalen Datenbanken oder Datenbanken der Union für die Zwecke der Richtlinie (EU) 2015/413 vorsieht, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, Informationen auch aus solchen Datenbanken auszutauschen, wobei die Grundrechte gebietsfremder Fahrer zu achten sind.
- (16) Was unter dem Begriff „Informationsschreiben zu den die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten“ und dessen Inhalt zu verstehen ist, unterscheidet sich zwischen den Mitgliedstaaten derzeit derart, dass die Grund- und Verfahrensrechte der Personen, die an den vom Deliktsmitgliedstaat eingeleiteten Folgemaßnahmen beteiligt sind, beeinträchtigt werden können. Dies gilt insbesondere für Fälle, in denen sogenannte Vorabinformationsschreiben versendet werden, die nicht den nach der Richtlinie (EU) 2015/413 vorgeschriebenen Sprach- und Informationsstandards entsprechen. Die von diesen Verfahren betroffenen Personen sind in der Regel weder mit der Rechtsordnung des Deliktsmitgliedstaats vertraut noch sprechen sie dessen Amtssprache(n), weshalb ihre Verfahrens- und Grundrechte besser gewahrt werden sollten. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten verbindliche Mindestanforderungen für den Inhalt des Informationsschreibens festgelegt und das derzeitige Musterformblatt für ein Informationsschreiben mit lediglich grundlegenden Informationen gemäß Anhang II der Richtlinie (EU) 2015/413 nicht mehr verwendet werden.
- (17) Insbesondere angesichts der Tatsache, dass die Sanktionen für die in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2015/413 fallenden Delikte nicht nur Geldstrafen oder Geldbußen, sondern etwa auch Beschränkungen der Fahrerlaubnis nach sich ziehen können, sollte das Informationsschreiben mindestens detaillierte Informationen über die rechtliche Einstufung und die rechtlichen Folgen des Delikts enthalten. Das Recht auf Einlegung eines Rechtsbehelfs sollte auch dadurch gestärkt werden, dass in einer Sprache, die die betreffende Person versteht, detaillierte Informationen darüber bereitgestellt werden, wo und wie sie ihre Verteidigungsrechte ausüben oder einen Rechtsbehelf im Deliktsmitgliedstaat einlegen kann. Gegebenenfalls sollten auch Abwesenheitsverfahren beschrieben werden, da die mutmaßlich haftbare Person nicht unbedingt in den Deliktsmitgliedstaat zurückkehren wird, um sich an dem Verfahren zu beteiligen. Zahlungsmöglichkeiten und Möglichkeiten zur Abmilderung der Sanktionen sollten ebenso leicht verständlich dargelegt werden, um Anreize für eine freiwillige Zusammenarbeit zu schaffen. Da das Informationsschreiben das erste Dokument sein sollte, das der Eigentümer, der Halter oder der Endnutzer des Fahrzeugs oder jede andere mutmaßlich haftbare Person erhält, sollte es schließlich die Informationen gemäß Artikel 13 der Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup>, die gemäß Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe d Informationen darüber umfassen sollten, aus welcher Quelle die

---

<sup>15</sup> Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89).

personenbezogenen Daten stammen, und die Informationen gemäß den Artikeln 13 und 14 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> enthalten. Diese Informationen sollten in dem Informationsschreiben entweder direkt oder in Form eines Verweises auf den Ort, an dem sie abgerufen werden können, angegeben werden.

- (18) Werden gebietsfremde Personen bei einer Straßenkontrolle kontrolliert und daraufhin Folgemaßnahmen im Zusammenhang mit der Begehung eines die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts eingeleitet, so sollte das Informationsschreiben nur bestimmte wesentliche Elemente enthalten und der betroffenen Person im Rahmen der Straßenkontrolle direkt ausgehändigt werden.
- (19) Um sicherzustellen, dass die mutmaßlich haftbare Person das Informationsschreiben und etwaige Folgedokumente erhält, und eine irrtümliche Beteiligung nicht betroffener Dritter zu vermeiden, sollten Vorschriften für die Zustellung von Dokumenten festgelegt werden.
- (20) In Fällen, in denen es nicht möglich ist, Dokumente per Einschreiben oder gleichwertige elektronische Mittel zu übermitteln, sollte der Deliktsmitgliedstaat die Möglichkeit haben, sich auf den Zulassungs- oder Wohnsitzmitgliedstaat zu berufen, um die Zustellung der Schriftstücke und Mitteilungen an die betreffende Person nach dessen nationalen Rechtsvorschriften über die Zustellung von Schriftstücken vorzunehmen.
- (21) Sowohl das Informationsschreiben als auch etwaige Folgedokumente sollten in der Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs oder, falls diese Informationen nicht vorliegen oder falls es zum Schutz der Grundrechte erforderlich ist, in der oder den Amtssprache(n) des Zulassungs- oder Wohnsitzmitgliedstaats übermittelt werden. Da einige Mitgliedstaaten mehr als eine Amtssprache haben, kann diese Verpflichtung jedoch dazu führen, dass Informationsschreiben und andere Folgemitteilungen in einer Sprache versandt werden, die der Empfänger nicht versteht. Damit die für das Informationsschreiben geeignete Sprache festgelegt werden kann, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission ihre bevorzugte Sprache mitteilen, gegebenenfalls nach Landesteilen unterteilt. Die Kommission sollte die angegebenen Sprachpräferenzen veröffentlichen. Dies sollte die Anwendung der Richtlinie 2010/64/EU gemäß deren Artikel 1 Absatz 3 unberührt lassen.
- (22) Der Deliktsmitgliedstaat sollte es der mutmaßlich für ein die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt haftbaren Person gestatten, vor der Phase des Rechtsbehelfs vor Gericht in jeder der Sprachen zu kommunizieren, die der Zulassungsmitgliedstaat, der Wohnsitzmitgliedstaat oder der Deliktsmitgliedstaat der Kommission mitgeteilt hat, oder, falls die betreffende Person nicht über ausreichende Kenntnisse dieser Sprachen verfügt, in einer Sprache, die die Person spricht oder versteht, um die Ausübung ihrer Verfahrensrechte zu erleichtern.
- (23) Für den Fall, dass die Behörden des Deliktsmitgliedstaats die Sprachstandards und die Vorschriften für die Zustellung von Schriftstücken und ihre jeweiligen nationalen Rechtsvorschriften nicht einhalten, sollte eine wirksame rechtliche Überprüfung vorgesehen werden.

---

<sup>16</sup> Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

- (24) Um zu gewährleisten, dass die finanziellen Sanktionen bei den die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, die dem öffentlichen Recht unterliegen, transparent und verhältnismäßig sind, sollten mutmaßlich haftbare Personen nicht gezwungen werden, Rechts- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit der Verwaltung der Sanktionen zu tragen, wenn diese privaten oder öffentlichen Einrichtungen übertragen wird. Allerdings sollte es den Behörden der Mitgliedstaaten gestattet sein, verhältnismäßige Verwaltungsgebühren zu erheben.
- (25) Der Umfang der Informationen, die die Mitgliedstaaten der Kommission übermitteln, sollte auf Elemente ausgeweitet werden, die in engem Zusammenhang mit dem Ziel der Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit stehen, damit die Kommission den Sachstand in den Mitgliedstaaten besser analysieren und Initiativen auf einer soliden Faktengrundlage vorschlagen kann. Um den zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Behörden der Mitgliedstaaten auszugleichen und die Berichterstattung mit dem Evaluierungszeitplan der Kommission in Einklang zu bringen, sollte der Berichtszeitraum verlängert werden. Es sollte ein Übergangszeitraum gewährt werden, damit der laufende zweijährige Berichtszeitraum zu Ende geführt werden kann.
- (26) Da Daten zur Identifizierung eines Zuwiderhandelnden personenbezogene Daten im Sinne der Verordnung (EU) 2016/679 und der Richtlinie (EU) 2016/680 darstellen und der Rechtsrahmen der Union für die Verarbeitung personenbezogener Daten seit der Annahme der Richtlinie (EU) 2015/413 erheblich geändert wurde, sollten die Bestimmungen über die Verarbeitung personenbezogener Daten an den neuen Rechtsrahmen angepasst werden.
- (27) Gemäß Artikel 62 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/680 überprüft die Kommission andere Rechtsakte der Union über die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden für die in Artikel 1 Absatz 1 dieser Richtlinie genannten Zwecke, um festzustellen, inwieweit eine Anpassung an die genannte Richtlinie notwendig ist, und gegebenenfalls die erforderlichen Vorschläge zur Änderung dieser Rechtsakte zu unterbreiten, damit ein einheitliches Vorgehen beim Schutz personenbezogener Daten innerhalb des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie gewährleistet ist. Bei dieser Überprüfung<sup>17</sup> ist die Richtlinie (EU) 2015/413 als einer der zu ändernden Rechtsakte ermittelt worden. Daher sollte klargestellt werden, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten auch im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2016/680 erfolgen sollte, wenn die Verarbeitung in ihren sachlichen und persönlichen Anwendungsbereich fällt.
- (28) Jede Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß der Richtlinie (EU) 2015/413 sollte im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679, der Richtlinie (EU) 2016/680 und der Verordnung (EU) 2018/1725<sup>18</sup> innerhalb ihres jeweiligen Anwendungsbereichs erfolgen.
- (29) Die Rechtsgrundlage für die Verarbeitungstätigkeiten, die zur Feststellung der Identität der haftbaren Person und zur Übermittlung des Informationsschreibens und der Folgedokumente an die mutmaßlich haftbaren Personen erforderlich sind, ist in der Richtlinie (EU) 2015/413 im Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e und

---

<sup>17</sup> COM(2020) 262 final.

<sup>18</sup> Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

gegebenenfalls Artikel 10 der Verordnung (EU) 2016/679 und Artikel 8 der Richtlinie 2016/680 festgelegt. Im Einklang mit diesen Vorschriften schafft die vorliegende Richtlinie die Rechtsgrundlage für die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, personenbezogene Daten zum Zwecke der Amtshilfe bei der Ermittlung der Personen zu verarbeiten, die für die die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte gemäß der vorliegenden Richtlinie haftbar sind.

- (30) In einigen Mitgliedstaaten werden die personenbezogenen Daten von Gebietsfremden, die mutmaßlich für ein die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt haftbar sind, in einem Servernetz (im Folgenden „Cloud“) gespeichert. Unbeschadet der Vorschriften über Verletzungen des Schutzes personenbezogener Daten gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 und der Richtlinie (EU) 2016/680 sowie über Verletzungen des Schutzes personenbezogener Daten und Sicherheitsvorfälle gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup> sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass sie einander über Cybersicherheitsvorfälle im Zusammenhang mit diesen Daten unterrichten.
- (31) Es sollte ein Online-Portal eingerichtet werden, um den Verkehrsteilnehmern in der Union umfassende Informationen über die in den Mitgliedstaaten geltenden Vorschriften für die Straßenverkehrssicherheit zur Verfügung zu stellen und es den Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen, auf wirksame und sichere Weise mit den Behörden der Mitgliedstaaten zu kommunizieren. Das Portal sollte auch die Kommunikation zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten zu verschiedenen Fragen im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten erleichtern, z. B. zur Überprüfung der Echtheit von Informationsschreiben und Folgedokumenten, um Betrug auszuschließen. Die ausgetauschten personenbezogenen Daten sollten auf das Maß beschränkt werden, das für grenzüberschreitende Ermittlungen und die Durchsetzung von Sanktionen, insbesondere für die Zahlung von Geldbußen oder Geldstrafen, erforderlich ist. Das Portal sollte mit anderen einschlägigen Portalen, Netzen, Websites oder Plattformen verbunden werden können, um den Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der Durchsetzung von Vorschriften für die Straßenverkehrssicherheit zu erleichtern. Verantwortlicher des Portals für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen sollte gemäß der Verordnung (EU) 2018/1725 die Kommission sein.
- (32) Die Kommission sollte Initiativen, die die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Durchsetzung von die Straßenverkehrssicherheit betreffenden Verkehrsvorschriften in der Union verbessern, in angemessener Höhe finanziell unterstützen.
- (33) Um dem technischen Fortschritt in den Bereichen oder Änderungen der einschlägigen Rechtsakte der Union Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um den Anhang dieser Richtlinie durch Änderung zu aktualisieren. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von

---

<sup>19</sup> Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und der Richtlinie (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2016/1148 (NIS-2-Richtlinie) (ABl. L 333 vom 27.12.2022).

Sachverständigen, im Einklang mit den Grundsätzen durchführt, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung<sup>20</sup> vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (34) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie (EU) 2015/413 zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um die Verfahren und technischen Spezifikationen einschließlich Cybersicherheitsmaßnahmen festzulegen, und zwar für die automatisierte Suche im Zusammenhang mit den Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, dem Inhalt des elektronischen Standardformulars für das Ersuchen, den Mitteln zur Übermittlung der Informationen im Zusammenhang mit dem Ersuchen um Amtshilfe bei der Identifizierung der haftbaren Person, dem Inhalt der elektronischen Formulare für das Ersuchen um Amtshilfe bei der Zustellung des Informationsschreibens und der Folgedokumente und des entsprechenden Zertifikats sowie der Nutzung und Pflege des Portals für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen. Die technischen Lösungen sollten an den Europäischen Interoperabilitätsrahmen und die einschlägigen Lösungen für ein interoperables Europa angepasst werden, auf die im Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen für ein hohes Maß an Interoperabilität des öffentlichen Sektors in der Union (Rechtsakt über ein interoperables Europa)<sup>21</sup> Bezug genommen wird. Die Durchführungsbefugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> ausgeübt werden.
- (35) Die Richtlinie (EU) 2015/413 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (36) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich ein hohes Schutzniveau für alle Straßenverkehrsteilnehmer in der Union und die Gleichbehandlung aller Fahrer zu gewährleisten, indem die Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten bei grenzüberschreitenden Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten verbessert wird und die Grundrechte von Gebietsfremden – wenn die Delikte mit einem in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen werden – gestärkt werden, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen dieser Richtlinie auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

---

<sup>20</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

<sup>21</sup> COM(2022) 720 final.

<sup>22</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (37) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>23</sup> angehört und hat am [TT/MM/JJJJ] eine Stellungnahme abgegeben.
- (38) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten<sup>24</sup> 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 Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### *Artikel 1*

Die Richtlinie (EU) 2015/413 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 werden folgende Buchstaben angefügt:
    - „i) Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug,
    - j) gefährliches Überholen,
    - k) gefährliches Parken,
    - l) Überfahren einer oder mehrerer durchgezogener weißer Linien,
    - m) Fahren in verbotener Fahrtrichtung,
    - n) Nichtbeachtung der Vorschriften über Rettungsgassen,
    - p) Fahren mit einem überladenen Fahrzeug.“
  - b) Folgender Absatz wird angefügt:

„Diese Richtlinie berührt nicht die Rechte und Pflichten, die sich aus folgenden Rechtsakten der Union bzw. folgenden Bestimmungen des Unionsrechts ergeben:

    - a) Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates;
    - b) Richtlinie 2014/41/EU des Europäischen Parlaments und des Rates\*;
    - c) Verfahren für die Behandlung von Schriftstücken nach Artikel 5 der vom Rat gemäß Artikel 34 des Vertrags über die Europäische Union geschlossenen Übereinkommens über die Rechtshilfe in Strafsachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union\*\*;

---

<sup>23</sup> Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

<sup>24</sup> ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.



- d) die Bestimmungen über die Rechte von Verdächtigen und beschuldigten Personen gemäß den Richtlinien 2010/64/EU\*\*\*, 2012/13/EU\*\*\*\*, 2013/48/EU\*\*\*\*\*, (EU) 2016/343\*\*\*\*\*, (EU) 2016/800\*\*\*\*\* und (EU) 2016/1919 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\*\*\*.

---

\* Richtlinie 2014/41/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Europäische Ermittlungsanordnung in Strafsachen (ABl. L 130 vom 1.5.2014, S. 1).

\*\* ABl. C 197 vom 12.7.2000, S. 3.

\*\*\* 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).

\*\*\*\* Richtlinie 2012/13/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über das Recht auf Belehrung und Unterrichtung in Strafverfahren (ABl. L 142 vom 1.6.2012, S. 1).

\*\*\*\*\* Richtlinie 2013/48/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2013 über das Recht auf Zugang zu einem Rechtsbeistand in Strafverfahren und in Verfahren zur Vollstreckung des Europäischen Haftbefehls sowie über das Recht auf Benachrichtigung eines Dritten bei Freiheitsentzug und das Recht auf Kommunikation mit Dritten und mit Konsularbehörden während des Freiheitsentzugs (ABl. L 294 vom 6.11.2013, S. 1).

\*\*\*\*\* Richtlinie (EU) 2016/343 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über die Stärkung bestimmter Aspekte der Unschuldsvermutung und des Rechts auf Anwesenheit in der Verhandlung in Strafverfahren (ABl. L 65 vom 11.3.2016, S. 1).

\*\*\*\*\* Richtlinie (EU) 2016/800 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Verfahrensgarantien in Strafverfahren für Kinder, die Verdächtige oder beschuldigte Personen in Strafverfahren sind (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 1).

\*\*\*\*\* Richtlinie (EU) 2016/1919 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2016 über Prozesskostenhilfe für Verdächtige und beschuldigte Personen in Strafverfahren sowie für gesuchte Personen in Verfahren zur Vollstreckung eines Europäischen Haftbefehls (ABl. L 297 vom 4.11.2016, S. 1).“

## 2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe j erhält folgende Fassung:

„j) ‚unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens‘ die rechtswidrige Benutzung eines Teils eines bestehenden dauerhaften oder vorübergehenden Straßenabschnitts wie einer Busspur oder wegen Stau oder Straßenbauarbeiten vorübergehend gesperrter Fahrstreifen im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;“

- b) Buchstabe l erhält folgende Fassung:

„l) ‚nationale Kontaktstelle‘ eine für die Zwecke dieser Richtlinie benannte zuständige Behörde;“

c) Folgende Buchstaben o bis z werden angefügt:

„o) ‚Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug‘ die Nichteinhaltung des Abstands, der erforderlich ist, um einen Zusammenstoß mit dem vorausfahrenden Fahrzeug zu verhindern, wenn das vorausfahrende Fahrzeug plötzlich langsamer wird oder stehen bleibt, im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;

p) ‚gefährliches Überholen‘ das Überholen eines anderen Fahrzeugs oder Straßenverkehrsteilnehmers in einer Weise, die gegen die geltenden Vorschriften über gefährliches Überholen im Deliktsmitgliedstaat verstößt;

q) ‚gefährliches Parken‘ das Parken eines Fahrzeugs in einer Weise, die gegen die geltenden Vorschriften über gefährliches Parken im Deliktsmitgliedstaat verstößt. Die Nichtzahlung von Parkgebühren und andere ähnliche Delikte gelten nicht als gefährliches Parken;

r) ‚Überfahren einer oder mehrerer durchgezogener weißer Linien‘ den Fahrspurwechsel durch unrechtmäßiges Überfahren mindestens einer durchgezogenen weißen Linie im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;

s) ‚Fahren in verbotener Fahrtrichtung‘ das Fahren mit einem Fahrzeug entgegen der festgelegten Verkehrsrichtung im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;

t) ‚Nichtbeachtung der Vorschriften über Rettungsgassen‘ die Nichteinhaltung der Vorschriften über die Bildung und Benutzung einer vorübergehenden Fahrspur zwischen den Fahrzeugen, die die Fahrer nur im Notfall bilden müssen, damit Notfallfahrzeuge wie Polizeifahrzeuge, Rettungsfahrzeuge oder Feuerwagen zum Notfallort gelangen können, im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;

u) ‚Fahren mit einem überladenen Fahrzeug‘ das Fahren mit einem Fahrzeug, das nicht den Anforderungen an die zulässigen Höchstgewichte entspricht, die in den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 96/53/EG des Rates\* oder in den Rechtsvorschriften des Deliktsmitgliedstaats für Fahrzeuge oder Beförderungen, für die die genannte Richtlinie keine entsprechenden Anforderungen vorsieht, festgelegt sind;

v) ‚Informationsschreiben‘ das erste vor der Phase des Rechtsbehelfs vor einem zuständigen Gericht ausgefertigte Schreiben, das den in Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Personen zugestellt wird und mindestens die in Artikel 5 Absatz 2 genannten Informationen enthält, unabhängig davon, ob es sich um eine Entscheidung einer Verwaltungs- oder Justizbehörde oder ein anderes Dokument handelt, das vom Deliktsmitgliedstaat oder einer nach dessen Recht befugten Einrichtung übermittelt wird;

w) ‚Folgedokumente‘ Entscheidungen einer Verwaltungs- oder Justizbehörde oder andere Dokumente, die der Deliktsmitgliedstaat oder eine nach dessen Recht befugte Einrichtung nach dem Informationsschreiben im Zusammenhang mit diesem Schreiben oder dem die Straßenverkehrssicherheit

gefährdenden Verkehrsdelikt vor der Phase des Rechtsbehelfs vor einem zuständigen Gericht ausfertigt;

x) ‚haftbare Person‘ die Person, die nach dem nationalen Recht des Deliktsmitgliedstaats für ein die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt nach Artikel 2 Absatz 1 haftbar ist;

y) ‚Endnutzer‘ jede natürliche Person, die nicht Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs ist, mit dem eines der in Artikel 2 Absatz 1 aufgeführten Delikte begangen wurde, dieses Fahrzeug jedoch rechtmäßig genutzt hat, insbesondere im Rahmen eines langfristigen Leasing- oder Mietvertrags oder als Teil einer Beschäftigten zur Verfügung gestellten Fahrzeugflotte;

z) ‚Wohnsitzmitgliedstaat‘ jeden Mitgliedstaat, bei dem mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass er der Ort des gewöhnlichen Aufenthalts der in Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Personen ist.

---

\* Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).“

3. Folgender Artikel 3a wird eingefügt:

„Artikel 3a

#### **Nationale Kontaktstellen**

(1) Für die Zwecke des Datenaustausches gemäß dieser Richtlinie benennt jeder Mitgliedstaat eine nationale Kontaktstelle. Die Befugnisse der nationalen Kontaktstellen richten sich nach dem geltenden Recht des betreffenden Mitgliedstaats.

(2) Die Mitgliedstaaten tragen Sorge dafür, dass ihre nationalen Kontaktstellen mit den Behörden, die an Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten gemäß Artikel 2 Absatz 1 beteiligt sind, zusammenarbeiten, und stellen insbesondere sicher, dass alle erforderlichen Informationen rechtzeitig ausgetauscht werden und die Fristen gemäß Artikel 4a Absatz 5 und Artikel 5a Absatz 2 eingehalten werden.“

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

#### **Verfahren für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten**

(1) Für Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten gemäß Artikel 2 Absatz 1 gestatten die Mitgliedstaaten den nationalen Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten Zugriff auf folgende nationale Fahrzeugzulassungsdaten unter Gewährung der Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche:

a) Daten zum Fahrzeug;

b) Daten zu den Eigentümern, Haltern oder Endnutzern des Fahrzeugs, soweit verfügbar.

Die Elemente der in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b genannten Daten, die zur Durchführung der Suche erforderlich sind, sind im Anhang aufgeführt.

Eine Suche in Form einer ausgehenden Anfrage wird von der nationalen Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats unter Verwendung eines vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Abschnitt 2 Teile I, II und IV des Anhangs aufgeführten Datenelemente in ihren nationalen Fahrzeugregistern verfügbar und aktuell sind.

(3) Die Mitgliedstaaten bewahren die in Abschnitt 2 Teil IV des Anhangs genannten Datenelemente und, sofern verfügbar, die in Abschnitt 2 Teil V des Anhangs genannten Datenelemente nach einer Änderung in Bezug auf das Eigentum an dem betreffenden Fahrzeug oder dessen Nutzung für mindestens sechs Monate in den nationalen Fahrzeugregistern auf.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln anstelle der angeforderten Datenelemente die Nachricht ‚Information nicht offengelegt‘, wenn

- a) das Fahrzeug verschrottet wurde;
- b) das vollständige amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs in der Suche in Form einer ausgehenden Anfrage gemäß Absatz 1 nicht angegeben ist;
- c) das in der Suche in Form einer ausgehenden Anfrage gemäß Absatz 1 angegebene vollständige amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs nicht mehr aktuell oder falsch ist.

Die Mitgliedstaaten übermitteln anstelle der angeforderten Datenelemente die Nachricht ‚Fahrzeug oder amtliches Kennzeichen gestohlen‘, wenn das Fahrzeug oder das amtliche Kennzeichen in den nationalen Fahrzeugregistern als gestohlen erfasst ist.

(5) Für die automatisierte Suchabfrage von Fahrzeugzulassungsdaten verwenden die Mitgliedstaaten die eigens konzipierte Software des Europäischen Fahrzeug- und Führerscheininformationssystems (Eucaris) sowie geänderte Versionen dieser Software.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die automatisierte Suchabfrage von Fahrzeugzulassungsdaten sicher, kosteneffizient, zügig und zuverlässig ist und mit interoperablen Mitteln innerhalb einer dezentralen Struktur durchgeführt wird.

Die Software muss sowohl einen Online-Austausch in Echtzeit als auch einen Online-Austausch im Batch-Modus vorsehen, wobei letzterer einen Austausch mehrerer Anfragen oder Antworten innerhalb einer Nachricht ermöglicht. Die über Eucaris ausgetauschten Nachrichten werden verschlüsselt übertragen.

(6) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Verfahren und technischen Spezifikationen einschließlich Cybersicherheitsmaßnahmen für die automatisierte Suche gemäß diesem Artikel. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(7) Bis die in Absatz 6 dieses Artikels genannten Durchführungsrechtsakte anwendbar sind, werden die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Suchen im Einklang mit den in Kapitel 3 Nummern 2 und 3 des Anhangs des Beschlusses 2008/616/JI\* beschriebenen Verfahren durchgeführt, die zusammen mit dem Anhang dieser Richtlinie Anwendung finden.

(8) Jeder Mitgliedstaat trägt selbst die Kosten, die ihm aus der Verwaltung, der Verwendung und der Pflege der in Absatz 5 genannten Software und ihrer geänderten Versionen entstehen.

\* Beschluss 2008/616/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 12).“

5. Folgende Artikel 4a, 4b und 4c werden eingefügt:

„Artikel 4a

#### **Amtshilfe bei der Ermittlung der haftbaren Person**

(1) Die Mitgliedstaaten leisten einander Amtshilfe, wenn der Deliktsmitgliedstaat auf der Grundlage der Ergebnisse der automatisierten Suche gemäß Artikel 4 Absatz 1 die Identität der haftbaren Person nicht mit dem Maß an Sicherheit feststellen kann, das nach den nationalen Rechtsvorschriften erforderlich ist, um die Folgemaßnahmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 einzuleiten oder durchzuführen.

(2) Der Deliktsmitgliedstaat beschließt, ob er um Amtshilfe ersucht, um zusätzliche Informationen gemäß Absatz 3 Unterabsatz 2 einzuholen. Das Ersuchen kann nur von einer Verwaltungs- oder Justizbehörde oder von der in dem betreffenden Fall zuständigen Polizeibehörde im Einklang mit dem nationalen Recht des betreffenden Mitgliedstaats gestellt werden.

(3) Hat der Deliktsmitgliedstaat beschlossen, um Amtshilfe gemäß Absatz 1 zu ersuchen, so übermittelt seine nationale Kontaktstelle der nationalen Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats ein elektronisch strukturiertes und unterzeichnetes Ersuchen.

Der Zulassungsmitgliedstaat oder der Wohnsitzmitgliedstaat kann ersucht werden,

- a) auf der Grundlage ihm bereits vorliegender Informationen zu bestätigen, dass mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass die Person, die von dem visuellen Aufnahmegerät des Deliktsmitgliedstaats erfasst wurde, der Eigentümer, Halter oder Endnutzer des Fahrzeugs oder die Person ist, die mutmaßlich für eines der die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte gemäß Artikel 2 Absatz 1 haftbar ist;
- b) den Eigentümer, Halter oder Endnutzer des Fahrzeugs oder die Person, die mutmaßlich für eines der die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte gemäß Artikel 2 Absatz 1 haftbar ist, aufzufordern, Informationen zur Identität der haftbaren Person im Einklang mit dem nationalen Recht zu übermitteln.

(4) Erhält der Zulassungsmitgliedstaat oder der Wohnsitzmitgliedstaat ein Ersuchen nach Absatz 3, so holt er die angeforderten Informationen ein, sofern er nicht beschließt, einen der in Absatz 7 aufgeführten Ablehnungsgründe geltend zu machen, oder die angeforderten Informationen nicht eingeholt werden können. Der Zulassungsmitgliedstaat oder der Wohnsitzmitgliedstaat übermittelt die angeforderten Informationen unverzüglich elektronisch über seine nationale Kontaktstelle an die nationale Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats.

In dem in Absatz 3 Unterabsatz 2 Buchstabe b genannten Fall fordert der Zulassungsmitgliedstaat oder der Wohnsitzmitgliedstaat die betreffenden

Informationen gemäß den geltenden nationalen Verfahren – so als wären die Ermittlungen von nationalen Behörden angeordnet worden – an, sofern er nicht beschließt, einen der in Absatz 7 aufgeführten Ablehnungsgründe geltend zu machen.

Der Zulassungsmitgliedstaat oder der Wohnsitzmitgliedstaat befolgt bei der Einholung der zusätzlichen Informationen die vom Deliktmitgliedstaat ausdrücklich erwünschten Formalitäten und Verfahren, soweit diese nicht mit den nationalen Rechtsvorschriften unvereinbar sind.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die angeforderten Informationen unverzüglich nach Eingang des Ersuchens bereitgestellt werden.

Können die Informationen nicht unverzüglich nach Eingang des Ersuchens eingeholt werden, so übermittelt die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats die Informationen dem Deliktmitgliedstaat so rasch wie möglich mit einer angemessenen Begründung für die Verzögerung.

Erweist sich, dass der Zulassungsmitgliedstaat oder der Wohnsitzmitgliedstaat die angeforderten Informationen oder einen Teil davon nicht einholen kann, so übermittelt er dem Deliktmitgliedstaat unverzüglich eine ausführliche Begründung dafür.

(6) Die das Ersuchen empfangenden Mitgliedstaaten können ein vorgeschaltetes Validierungsverfahren durch eine Verwaltungs- oder Justizbehörde vorsehen, um sicherzustellen, dass die angeforderten Informationen zur Ermittlung der haftbaren Person notwendig und verhältnismäßig sind, insbesondere unter Berücksichtigung der Rechte mutmaßlich haftbarer Personen.

(7) Die Mitgliedstaaten können die Bereitstellung der gemäß Absatz 3 angeforderten zusätzlichen Informationen ablehnen. Sie dürfen dies nur tun, wenn

- a) nach dem Recht des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats Immunitäten oder Vorrechte bestehen, die eine Bereitstellung der Informationen unmöglich machen;
- b) die Bereitstellung der angeforderten Informationen dem Grundsatz „ne bis in idem“ zuwiderlaufen würde;
- c) die Bereitstellung der angeforderten Informationen wesentlichen nationalen Sicherheitsinteressen schaden, die Informationsquelle beeinträchtigen oder die Verwendung von Verschlusssachen über spezifische nachrichtendienstliche Tätigkeiten voraussetzen würde;
- d) es stichhaltige Gründe für die Annahme gibt, dass die Bereitstellung der angeforderten Informationen mit den Verpflichtungen des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats gemäß Artikel 6 des Vertrags über die Europäische Union und der Charta der Grundrechte der Europäischen Union unvereinbar wäre;
- e) durch die Bereitstellung der angeforderten Informationen die Identität einer Person preisgegeben würde, die nach dem nationalen Recht des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats geschützt ist;
- f) der Zulassungsmitgliedstaat oder der Wohnsitzmitgliedstaat ein vorgeschaltetes Validierungsverfahren durch eine Verwaltungs- oder Justizbehörde gemäß Absatz 6 vorsieht, das Ersuchen aber vor der Übermittlung nicht vom

Deliktsmitgliedstaat validiert wurde und aufgrund der Umstände des Einzelfalls nicht davon auszugehen ist, dass die angeforderten Informationen zur Ermittlung der haftbaren Person erforderlich und verhältnismäßig sind.

Die Mitgliedstaaten beschließen so rasch wie möglich, jedenfalls aber innerhalb von 15 Tagen nach Eingang des Ersuchens, ob sie einen Ablehnungsgrund geltend machen. Mitgliedstaaten, die einen Ablehnungsgrund geltend machen, unterrichten den Deliktsmitgliedstaat davon unverzüglich über die nationale Kontaktstelle.

(8) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass in dem in Absatz 3 Unterabsatz 2 Buchstabe b genannten Fall Rechtsbehelfe eingelegt werden können, die denen in einem vergleichbaren innerstaatlichen Fall gleichwertig sind.

(9) Die nationalen Kontaktstellen des Deliktsmitgliedstaats, des Zulassungsmitgliedstaats und des Wohnsitzmitgliedstaats können in geeigneter Weise Rücksprache halten, um die wirksame Anwendung dieses Artikels zu erleichtern.

(10) Das in Absatz 2 genannte Ersuchen wird in der Sprache oder einer der Sprachen des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats übermittelt, die der Kommission gemäß Artikel 5a Absatz 8 mitgeteilt wurde(n).

Die auf das Ersuchen hin bereitgestellten Informationen werden in der Sprache oder einer der Sprachen des Deliktsmitgliedstaats übermittelt, die der Kommission gemäß Artikel 5a Absatz 8 mitgeteilt wurde(n).

(11) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um den Inhalt des elektronischen Standardformulars für das Ersuchen, die Mittel zur Übermittlung der in den Absätzen 3 und 4 genannten Informationen sowie die Funktionen und technischen Spezifikationen der Software für den Datenaustausch einschließlich Cybersicherheitsmaßnahmen festzulegen. Die Spezifikationen der Software müssen sowohl einen asynchronen Online-Austausch als auch einen asynchronen Online-Austausch im Batch-Modus sowie die Übertragung der Datenelemente in verschlüsselter Form vorsehen.

Das elektronische Standardformular für das Ersuchen muss folgende Angaben enthalten:

- a) die Entscheidung einer Verwaltungs- oder Justizbehörde über die Validierung der angeforderten Informationen gemäß Absatz 6 sowie gegebenenfalls Angaben zu der Behörde, die die Entscheidung getroffen hat;
- b) Datenelemente zu den Eigentümern, Haltern oder Endnutzern der Fahrzeuge, die über die automatisierte Suche nach Artikel 4 Absatz 1 eingeholt wurden;
- c) soweit verfügbar, die visuelle Erfassung der haftbaren Person durch Aufnahmegeräte, insbesondere Kameras der Geschwindigkeitsüberwachung.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### *Artikel 4b*

#### **Nationale Maßnahmen zur Erleichterung der Ermittlung der haftbaren Person**

(1) Die Mitgliedstaaten können im Zusammenhang mit den die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten gemäß Artikel 2 Absatz 1 im Rahmen des nationalen Rechts alle Maßnahmen ergreifen, um die Identität der

haftbaren Person festzustellen, etwa Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Zusammenarbeit bei der Ermittlung der haftbaren Person, sofern die Grund- und Verfahrensrechte des Unionsrechts und des nationalen Rechts gewahrt bleiben.

(2) Gemäß Absatz 1 können die Mitgliedstaaten insbesondere

- a) Personen, die mutmaßlich für die die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte gemäß Artikel 2 Absatz 1 haftbar sind, Dokumente zustellen, auch solche, mit denen diese Personen aufgefordert werden, ihre Haftbarkeit einzuräumen;
- b) mutmaßlich haftbaren Personen auferlegte Verpflichtungen, die für die Ermittlung der haftbaren Person von Belang sind, so weit wie möglich anwenden.

#### *Artikel 4c*

### **Nutzung anderer Datenbanken**

Die Mitgliedstaaten können ausschließlich zum Zweck der Ermittlung der haftbaren Person Daten aus anderen Datenbanken wie Führerscheinregistern oder Melderegistern austauschen bzw. darauf zugreifen. Sie tun dies nur, soweit der Austausch oder Zugriff ausdrücklich auf Rechtsvorschriften der Union gestützt ist.“

6. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

#### *„Artikel 5*

### **Informationsschreiben zu den die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten**

(1) Der Deliktsmitgliedstaat beschließt, ob er in Bezug auf die die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte gemäß Artikel 2 Absatz 1 Folgemaßnahmen einleitet.

Beschließt der Deliktsmitgliedstaat, ein solches Verfahren einzuleiten, so unterrichtet er die mutmaßlich haftbare Person unverzüglich über das die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikt und über den Beschluss, Folgemaßnahmen in Form eines Informationsschreibens einzuleiten.

Das Informationsschreiben kann anderen als den in Unterabsatz 2 genannten Zwecken dienen.

(2) Das Informationsschreiben enthält mindestens

- a) einen Hinweis darauf, dass das Schreiben für die Zwecke dieser Richtlinie ausgefertigt wurde;
- b) den Namen, die Postanschrift, die Telefonnummer und die E-Mail-Adresse der zuständigen Behörde;
- c) alle relevanten Informationen über das die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikt, insbesondere Daten zu dem Fahrzeug, mit dem das Delikt begangen wurde, einschließlich des amtlichen Fahrzeugkennzeichens, des Ortes, des Datums und der Uhrzeit des Delikts, der Art des Delikts, eine genaue Angabe der verletzten Rechtsvorschriften und gegebenenfalls Angaben zu dem Aufnahmegerät, mit dem das Delikt festgestellt wurde;



- d) ausführliche Informationen über die rechtliche Einstufung des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts sowie die geltenden Sanktionen und sonstigen Rechtsfolgen des betreffenden Verkehrsdelikts einschließlich Informationen über den Entzug der Fahrerlaubnis (auch über Strafpunkte oder andere Beschränkungen der Fahrerlaubnis) nach dem nationalen Recht des Deliktsmitgliedstaats;
  - e) ausführliche Informationen darüber, wo und wie die Verteidigungsrechte wahrgenommen oder ein Rechtsbehelf gegen den Beschluss, das die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikt zu verfolgen, eingelegt werden kann, auch über die Voraussetzungen für die Zulässigkeit eines solchen Rechtsbehelfs und die Frist für dessen Einlegung, sowie darüber, ob und unter welchen Bedingungen Abwesenheitsverfahren Anwendung finden, jeweils nach dem nationalen Recht des Deliktsmitgliedstaats;
  - f) gegebenenfalls Informationen darüber, wie die in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Personen die Behörden des Deliktsmitgliedstaats über die Identität der haftbaren Person gemäß Artikel 4b unterrichten können;
  - g) gegebenenfalls den Namen, die Anschrift und die internationale Kontonummer (IBAN) der Behörde, bei der eine Geldbuße oder Geldstrafe beglichen werden kann, sowie ausführliche Informationen über die Zahlungsfrist und über alternative Zahlungsmethoden, insbesondere spezifische Softwareanwendungen, sofern diese Methoden sowohl für Gebietsansässige als auch für Gebietsfremde zugänglich sind;
  - h) Informationen über die geltenden Datenschutzvorschriften, die Rechte der betroffenen Personen sowie die Verfügbarkeit weiterer Informationen bzw. einen Hinweis darauf, wo diese Informationen abgerufen werden können, gemäß Artikel 13 der Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates einschließlich Informationen über die Quelle der personenbezogenen Daten oder gemäß den Artikeln 13 und 14 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates;
  - i) gegebenenfalls ausführliche Informationen darüber, ob und wie die Sanktionen für die Delikte gemäß Artikel 2 Absatz 1 abgemildert werden können, auch durch die vorzeitige Begleichung einer Geldbuße oder Geldstrafe;
  - j) gegebenenfalls einen eindeutigen Hinweis, wonach die übermittelnde private oder öffentliche Einrichtung vom Deliktsmitgliedstaat gemäß Artikel 5b ermächtigt ist, und eine genaue Aufschlüsselung der geforderten Beträge unter Angabe der jeweiligen Rechtsgrundlage.
- (3) Falls die haftbare Person ein gebietsfremder Fahrer ist, der bei einer Straßenkontrolle vor Ort überprüft wurde, stellen die Mitgliedstaaten abweichend von Absatz 2 sicher, dass das Informationsschreiben mindestens die in Absatz 2 Buchstaben c, d, e und g aufgeführten Angaben enthält.
- (4) Auf Antrag der mutmaßlich haftbaren Personen stellt der Deliktsmitgliedstaat den Zugang zu allen sachdienlichen Informationen im Besitz der Behörden, die für Ermittlungen bei einem die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikt gemäß Artikel 2 Absatz 1 zuständig sind, sicher.
- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Beginn der Fristen, in denen Gebietsfremde ihren Anspruch auf Rechtsbehelf oder die Abmilderung der

Sanktionen gemäß Absatz 2 Buchstaben e und i geltend machen können, dem Tag des Eingangs des Informationsschreibens entspricht.“

7. Die folgenden Artikel 5a und 5b werden eingefügt:

*„Artikel 5a*

**Zustellung des Informationsschreibens und der Folgedokumente**

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der mutmaßlich haftbaren Personen das Informationsschreiben und die Folgedokumente per Einschreiben oder gleichwertigen elektronischen Mitteln gemäß Kapitel III Abschnitt 7 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates\* oder übergeben es in dem in Artikel 5 Absatz 3 der vorliegenden Richtlinie genannten Fall der mutmaßlich haftbaren Person unmittelbar.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Informationsschreiben spätestens einen Monat nach der Erfassung eines die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts gemäß Artikel 2 Absatz 1 oder, wenn während der Ermittlungen weitere Informationsschreiben übermittelt werden müssen, 15 Tage nach dem Ereignis, das die Übermittlung der weiteren Informationsschreiben erforderlich gemacht hat, übermittelt wird.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle weiteren Folgedokumente innerhalb von 15 Tagen nach dem Ereignis, das sie erforderlich gemacht hat, übermittelt werden.

(3) Der Deliktsmitgliedstaat kann den mutmaßlich haftbaren Personen das Informationsschreiben oder die Folgedokumente über die Behörden des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats übermitteln, wenn

- a) die Anschrift des Empfängers unvollständig, nicht genau bekannt oder unbekannt ist;
- b) nach den Verfahrensvorschriften im nationalen Recht des Deliktsmitgliedstaats ein anderer Nachweis über die Dokumentenzustellung erforderlich ist als jener, der per Einschreiben oder gleichwertigen elektronischen Mitteln erlangt werden kann;
- c) das Dokument nicht per Einschreiben oder gleichwertigen elektronischen Mitteln zugestellt werden konnte;
- d) der Deliktsmitgliedstaat Grund zur Annahme hat, dass die Zustellung des Dokuments per Einschreiben oder gleichwertigen elektronischen Mitteln in dem betreffenden Fall unwirksam oder unangemessen ist.

(4) Das Ersuchen zur Einleitung des Amtshilfverfahrens gemäß Absatz 3 kann von einer Verwaltungs- oder Justizbehörde oder von der in dem betreffenden Fall zuständigen Polizeibehörde im Einklang mit dem nationalen Recht des Deliktsmitgliedstaats eingereicht werden.

Die nationale Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats übermittelt der nationalen Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats das zuzustellende Informationsschreiben oder die zuzustellenden Folgedokumente zusammen mit einem elektronisch strukturierten Ersuchen.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Informationsschreiben und die Folgedokumente, die aufgrund von Absatz 3 zuzustellen sind, entweder nach dem jeweiligen nationalen Recht oder nach einem von dem Deliktsmitgliedstaat

erwünschten Verfahren zugestellt werden, sofern dies hinreichend begründet und das betreffende Verfahren nicht mit dem jeweiligen nationalen Recht unvereinbar ist.

(6) Der Zulassungsmitgliedstaat oder der Wohnsitzmitgliedstaat stellt sicher, dass die jeweilige nationale Kontaktstelle ein elektronisch strukturiertes Zertifikat ausfertigt und es der nationalen Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats übermittelt, wenn

- a) die Formalitäten im Zusammenhang mit der Zustellung des Informationsschreibens oder der Folgedokumente gemäß Absatz 3 abgeschlossen sind;
- b) die Zustellung nicht erfolgreich war.

Auf Antrag des Deliktsmitgliedstaats werden dem Zertifikat die zugestellten Dokumente in Kopie beigelegt.

(7) Das in Absatz 4 genannte Ersuchen wird in der Sprache oder einer der Sprachen des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats übermittelt, die der Kommission gemäß Absatz 8 mitgeteilt wurde(n). Das in Absatz 6 genannte Zertifikat wird in der Sprache oder einer der Sprachen des Deliktsmitgliedstaats übermittelt, die der Kommission gemäß Absatz 8 mitgeteilt wurde(n).

(8) Beschließt der Deliktsmitgliedstaat, in Bezug auf die die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte gemäß Artikel 2 Absatz 1 Folgemaßnahmen einzuleiten, so übermittelt er das Informationsschreiben und die Folgedokumente in der Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs.

Ist die Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs nicht verfügbar oder bestehen begründete Zweifel daran, dass die Übermittlung des Informationsschreibens oder der Folgedokumente in der Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs mit dem Schutz der Grundrechte der mutmaßlich haftbaren Person vereinbar wäre, so werden das Informationsschreiben und die Folgedokumente in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Zulassungsmitgliedstaats oder des Wohnsitzmitgliedstaats der betreffenden Person übermittelt.

In Fällen gemäß Unterabsatz 2, in denen der Zulassungsmitgliedstaat oder der Wohnsitzmitgliedstaat mehrere Amtssprachen hat, werden das Informationsschreiben und die Folgedokumente in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Landesteils, in dem sich die Anschrift der mutmaßlich haftbaren Person befindet, oder in einer anderen Sprache übermittelt, die der betreffende Mitgliedstaat zulässt.

Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission die Amtssprache(n) der Union mit, in der bzw. denen das Informationsschreiben übermittelt werden kann, erforderlichenfalls aufgeschlüsselt nach Landesteilen. Die Kommission macht die Liste der zugelassenen Sprachen über das in Artikel 8 genannte Online-Portal verfügbar.

(9) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die mutmaßlich haftbare Person vor der Phase des Rechtsbehelfs vor Gericht mit den Behörden des Deliktsmitgliedstaats in einer der Sprachen, die der Zulassungsmitgliedstaat, der Wohnsitzmitgliedstaat oder der Deliktsmitgliedstaat der Kommission gemäß Absatz 8 mitgeteilt hat, oder, falls die betreffende Person nicht über ausreichende Kenntnisse dieser Sprachen verfügt, in einer Sprache der Union, die die Person spricht oder versteht, kommunizieren kann.

(10) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Übersetzung des Informationsschreibens und der Folgedokumente mindestens den Qualitätsstandards gemäß Artikel 3 Absatz 9 der Richtlinie 2010/64/EU entspricht.

(11) Der Deliktmitgliedstaat stellt sicher, dass das Informationsschreiben und die Folgedokumente, die der mutmaßlich haftbaren Person zugestellt werden, von einem Gericht oder einer in ähnlicher Weise zum Erlass rechtsverbindlicher Entscheidungen befugten Einrichtung auf Antrag jeder Person, die ein berechtigtes rechtliches Interesse am Ausgang der gemäß Artikel 5 eingeleiteten Maßnahmen hat und geltend macht, dass die betreffenden Dokumente nicht dem vorliegenden Artikel entsprechen, wirksam und zügig überprüft werden können.

(12) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um den Inhalt der elektronischen Formulare für das Ersuchen gemäß Absatz 4 und das Zertifikat gemäß Absatz 6 sowie die Funktionen und technischen Spezifikationen der Software für den Datenaustausch einschließlich Cybersicherheitsmaßnahmen festzulegen. Die Spezifikationen der Software müssen sowohl einen asynchronen Online-Austausch als auch einen asynchronen Online-Austausch im Batch-Modus vorsehen. Die Daten müssen mit modernster Verschlüsselungstechnik übermittelt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### *Artikel 5b*

### **Finanzielle Forderungen juristischer Personen, die von den Mitgliedstaaten ermächtigt wurden**

Ermächtigen die Mitgliedstaaten eine private oder öffentliche Einrichtung mit eigener Rechtspersönlichkeit, die gemäß Artikel 5 Absatz 1 eingeleiteten Folgemaßnahmen einschließlich der Vollstreckung von Geldbußen oder Geldstrafen oder einen Teil dieser Maßnahmen durchzuführen, so stellen sie sicher, dass den mutmaßlich haftbaren Personen nicht die Rechts- und Verwaltungsausgaben angelastet werden, die der betreffenden Einrichtung im Zusammenhang mit der Durchführung der Maßnahmen entstehen. Davon unberührt bleibt das Recht der Behörden der Mitgliedstaaten, verhältnismäßige Verwaltungsgebühren zu erheben.

---

\* Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).“

8. Die Artikel 6, 7 und 8 erhalten folgende Fassung:

#### *„Artikel 6*

### **Berichterstattung und Überwachung**

(1) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission bis spätestens 6. Mai 2024, 6. Mai 2026 (...) einen umfassenden Bericht gemäß den Unterabsätzen 2 und 3.

Jeder umfassende Bericht enthält die Zahl der an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats gerichteten automatisierten Suchanfragen, die der Deliktmitgliedstaat im Anschluss an in seinem Hoheitsgebiet begangene Delikte durchgeführt hat, zusammen mit der Art der Delikte, für die eine Anfrage gestellt wurde, und der Zahl der ergebnislosen Anfragen.

Jeder umfassende Bericht enthält ebenfalls eine Beschreibung der Situation auf nationaler Ebene in Bezug auf die im Anschluss an die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte eingeleiteten Folgemaßnahmen, auf der Grundlage des Anteils der Delikte, bei denen anschließend ein Informationsschreiben übermittelt wurde.

(2) Bis zum [*vier Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie*] und danach alle vier Jahre übermittelt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie.

(3) Der Bericht enthält die Zahl der an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats gerichteten automatisierten Suchanfragen gemäß Artikel 4 Absatz 1, die der Deliktsmitgliedstaat im Anschluss an die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte gemäß Artikel 2 Absatz 1, die in seinem Hoheitsgebiet begangen wurden, durchgeführt hat, zusammen mit der Art der Delikte, für die eine Anfrage gestellt wurde, und der Zahl der ergebnislosen Anfragen, aufgeschlüsselt je nach Grund der Ergebnislosigkeit. Diese Informationen können auf den über Eucaris bereitgestellten Daten beruhen.

Der Bericht enthält ebenfalls eine Beschreibung der Situation auf nationaler Ebene in Bezug auf die im Anschluss an die die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte eingeleiteten Folgemaßnahmen. In der Beschreibung ist mindestens Folgendes anzugeben:

- a) die Gesamtzahl der erfassten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte gemäß Artikel 2 Absatz 1, die automatisch oder ohne Ermittlung der haftbaren Person vor Ort festgestellt wurden;
- b) die Zahl der erfassten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte gemäß Artikel 2 Absatz 1, die mit Fahrzeugen begangen wurden, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktmitgliedstaat zugelassen sind, und automatisch oder ohne Ermittlung der haftbaren Person vor Ort festgestellt wurden;
- c) die Anzahl der ortsfesten oder beweglichen automatischen Aufnahmegерäte einschließlich Kameras der Geschwindigkeitsüberwachung;
- d) die Zahl der von Gebietsfremden freiwillig beglichenen Geldbußen oder Geldstrafen;
- e) die Zahl der elektronisch übermittelten Amtshilfeersuchen gemäß Artikel 4a Absatz 3 sowie die Zahl solcher Ersuchen, bei denen die Informationen nicht bereitgestellt wurden;
- f) die Zahl der elektronisch übermittelten Amtshilfeersuchen gemäß Artikel 5a Absatz 4 sowie die Zahl solcher Ersuchen, bei denen die Dokumente nicht zugestellt werden konnten.

(4) Die Kommission bewertet die von den Mitgliedstaaten übermittelten Berichte und unterrichtet den in Artikel 10a genannten Ausschuss spätestens sechs Monate nach Eingang der Berichte aller Mitgliedstaaten über deren Inhalt.

#### *Artikel 7*

### **Zusätzliche Verpflichtungen**

Unbeschadet der Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) 2016/679, der Richtlinie (EU) 2016/680 und der Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen

Parlaments und des Rates\* unterrichten die Mitgliedstaaten einander über gemäß Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2022/2555 gemeldete Cybersicherheitsvorfälle, die Daten betreffen, die in virtuellen oder physischen Cloud- oder Cloud-Hosting-Diensten gespeichert sind.

### *Artikel 8*

#### **Portal für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte**

(1) Die Kommission errichtet und pflegt ein in allen Amtssprachen der Union verfügbares Online-Portal für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen, über das

- a) die Straßenverkehrsteilnehmer über die in den Mitgliedstaaten auf dem Gebiet dieser Richtlinie geltenden Vorschriften, insbesondere über die Straßenverkehrssicherheit betreffende Vorschriften, den Rechtsbehelf, verhängte Sanktionen sowie die Regelungen für die Begleichung von Geldbußen oder Geldstrafen und die entsprechenden Zahlungsmethoden unterrichtet werden;
- b) die nationalen Kontaktstellen und andere einschlägige Behörden der Mitgliedstaaten Informationen teilen und untereinander sowie mit den Straßenverkehrsteilnehmern interagieren können, insbesondere durch Gewährung des Zugangs zu spezifischen Anwendungen der Mitgliedstaaten zur Erleichterung der Durchsetzung von Sanktionen, gegebenenfalls auch in Bezug auf die Begleichung von Geldbußen oder Geldstrafen. Dies kann den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten und Daten über Personen einschließen, die mutmaßlich oder tatsächlich für die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte gemäß Artikel 2 Absatz 1 haftbar sind.

(2) Zugang zum Portal für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen erhalten die nationalen Kontaktstellen und andere einschlägige Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Ermittlung der haftbaren Personen und die grenzüberschreitende Durchsetzung der Vorschriften über die Straßenverkehrssicherheit zuständig sind.

(3) Die Mitgliedstaaten erleichtern den Straßenverkehrsteilnehmern die Überprüfung der Echtheit der Informationsschreiben und Folgedokumente. Dazu machen sie einander und der Kommission über das Portal für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen die Muster für die von ihren Behörden in grenzüberschreitenden Fällen auszufertigenden Informationsschreiben und Folgedokumente zugänglich. Die Mitgliedstaaten unterrichten einander auch darüber, welche Behörden und ermächtigten juristischen Personen diese Schreiben und Dokumente ausfertigen dürfen. Verantwortlicher des Portals für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen ist gemäß der Verordnung (EU) 2018/1725\*\* die Kommission.

(4) Das Portal für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen muss mit der Schnittstelle, die gemäß der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\* eingerichtet wurde, und anderen Portalen oder

Plattformen mit ähnlichem Zweck wie dem Europäischen Justizportal kompatibel sein.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen für die Zwecke dieses Artikels einander und der Kommission aktuelle Informationen bereit und interagieren mit den Straßenverkehrsteilnehmern regelmäßig über das Portal für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen.

(6) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der technischen Spezifikationen für die Benutzung und Wartung des Portals für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen einschließlich Cybersicherheitsmaßnahmen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10a Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

---

\* Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und der Richtlinie (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2016/1148 (NIS-2-Richtlinie) (ABl. L 333 vom 27.12.2022, S. 80).

\*\* Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

\*\*\* Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Oktober 2018 über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors zu Informationen, Verfahren, Hilfs- und Problemlösungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 1).“

9. Folgender Artikel 8a wird eingefügt:

„Artikel 8a

#### **Finanzielle Unterstützung für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei Durchsetzungsmaßnahmen**

Die Kommission leistet finanzielle Unterstützung für Initiativen, die zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei der Durchsetzung von Vorschriften über die Straßenverkehrssicherheit in der Union beitragen, insbesondere für den Austausch bewährter Verfahren, den Einsatz intelligenter Durchsetzungsmethoden und -techniken in den Mitgliedstaaten, den Ausbau der Kapazitäten der Durchsetzungsbehörden sowie Sensibilisierungskampagnen für grenzüberschreitende Durchsetzungsmaßnahmen.“

10. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

#### **Delegierte Rechtsakte**

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs zu erlassen, um diesen zu aktualisieren, wenn das in Anbetracht des technischen Fortschritts oder aufgrund von Rechtsakten der

Union mit unmittelbarer Relevanz für eine Aktualisierung des Anhangs erforderlich ist.“

11. Folgender Artikel 10a wird eingefügt:

*„Artikel 10a*

#### **Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates\*.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist zur Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder dies verlangt.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

---

\* Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“

12. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 11*

#### **Berichterstattung durch die Kommission**

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens 18 Monate nach Erhalt der in Artikel 6 Absatz 2 genannten Berichte von allen Mitgliedstaaten einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten vor.“

13. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Richtlinie.

14. Anhang II wird gestrichen.

*Artikel 2*

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens [zwei Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] 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 diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

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



*Artikel 3*

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

*Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident /// Die Präsidentin*

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte

#### 1.2. Politikbereich(e)

Verkehr, Straßenverkehrssicherheit

#### 1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

eine neue Maßnahme

eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme<sup>73</sup>

die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme

die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

#### 1.4. Ziel(e)

##### 1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Das allgemeine Ziel dieser Initiative besteht darin, die Straßenverkehrssicherheit durch eine wirksamere grenzüberschreitende Durchsetzung sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften in der EU zu verbessern.

##### 1.4.2. Einzelziel(e)

Die spezifischen Ziele der Initiative sind Folgende:

- verbesserte Befolgung zusätzlicher sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften durch gebietsfremde Fahrer,
- Straffung der Verfahren zur gegenseitigen Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten im Rahmen grenzüberschreitender Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten,
- Stärkung des Schutzes der Grundrechte gebietsfremder Zuwiderhandelnder, einschließlich Angleichung an die neuen EU-Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten.

##### 1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

Die Initiative wird zu dem allgemeinen Ziel beitragen, die Straßenverkehrssicherheit in der EU durch eine wirksamere Durchsetzung sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften im Falle gebietsfremder Zuwiderhandelnder zu erhöhen, die häufig straflos bleiben. Sie wird erhebliche positive Auswirkungen in Form der

<sup>73</sup>

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

Rettung von Menschenleben und der Vermeidung von Verletzungen haben (384 gerettete Menschenleben und 21 405 vermiedene Verletzungen).

Mit dem Vorschlag wird der Anwendungsbereich der Richtlinie auf andere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte ausgeweitet, z. B. Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug, gefährliche Überholmanöver, gefährliches Parken, Überfahren einer oder mehrerer durchgezogener weißer Linien, Fahren in verbotener Fahrtrichtung oder Nichteinhaltung der Vorschriften für die Bildung und Nutzung von Rettungsgassen und Fahren mit einem überladenen Fahrzeug. Durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf diese Delikte dürfte die Zahl der festgestellten Zuwiderhandlungen im Jahr 2025 im Vergleich zum Basisszenario und damit im gesamten Bewertungszeitraum um 2 % zunehmen.

Derzeit scheitern etwa 20 % aller Ermittlungen bei Delikten, die mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen begangen wurden, aufgrund technischer Probleme, etwa in Bezug auf die Verfügbarkeit genauer Informationen in den nationalen Fahrzeugregistern und die Identifizierung der haftbaren Person. Es wird erwartet, dass der Vorschlag dazu führen wird, dass mehr Ermittlungen erfolgreich durchgeführt werden. Es werden Maßnahmen eingeführt, mit denen der Inhalt der Fahrzeugregister und der bestehende Informationsaustausch zwischen den Strafverfolgungsbehörden verbessert werden soll. Zusätzlich zu diesen Maßnahmen umfasst der Vorschlag einen maßgeschneiderten Weiterverfolgungsmechanismus für Ermittlungen auf der Grundlage des elektronischen Austauschs spezifischer Informationen wie visueller Beweismittel zur Erleichterung der Identifizierung der haftbaren Person. Auch wird es ermöglicht, den Fahrzeugeigentümer/Fahrzeughalter zur Zusammenarbeit mit den Strafverfolgungsbehörden bei der Identifizierung des Fahrers/tatsächlich Zuwiderhandelnden im Einklang mit dem nationalen Recht der Mitgliedstaaten zu verpflichten.

Der Vorschlag trägt zu einer verbesserten grenzüberschreitenden Durchsetzung von Sanktionen bei, da sich die Maßnahmen, mit denen die Ermittlungen und die Identifizierung der haftbaren Person erleichtert werden, positiv auf die Zahl der erfolgreichen Ermittlungen auswirken und somit – aufgrund der Gleichbehandlung der Fahrer – auch höhere Durchsetzungsquoten zur Folge haben werden.

Mit dem Vorschlag werden Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes der Grundrechte gebietsfremder Fahrer eingeführt, um sicherzustellen, dass das Informationsschreiben oder die Folgedokumente, die von den Strafverfolgungsbehörden in Bezug auf das Delikt ausgestellt werden, alle erforderlichen Informationen zu den Ordnungswidrigkeits- oder Strafverfahren enthalten, in einer Sprache abgefasst sind, die die Fahrer verstehen, und die Echtheit dieser Dokumente überprüft werden kann.

Schließlich zielt der Vorschlag darauf ab, die grenzüberschreitende Durchsetzung sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften auf der Grundlage bestehender Maßnahmen zu verbessern. Das bedeutet, dass das Basisszenario bereits einige Maßnahmen zur Bewältigung der festgestellten Probleme enthält. Bei den in dem Vorschlag enthaltenen Maßnahmen handelt es sich hauptsächlich um technische Maßnahmen, die die bestehenden Vorschriften ergänzen; dabei wird anerkannt, dass die Harmonisierung der nationalen Rechtssysteme, einschließlich der Verfahren zur Unterstützung grenzüberschreitender Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten und der grenzüberschreitenden Durchsetzung von

Sanktionen für solche Delikte, durch die der Anteil erfolgreicher Ermittlungen erheblich erhöht werden könnte, kein gangbarer Weg ist.

Aufgrund der geplanten Ausweitung des Anwendungsbereichs des Vorschlags und aufgrund der vereinfachten grenzüberschreitenden Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, die auf massenhafte Feststellungen von oft als Ordnungswidrigkeiten eingestuften Zuwiderhandlungen zugeschnitten ist und durch die Schaffung eines spezifischen IT-Portals und spezifischer IT-Plattformen digitalisiert wird, werden mehr Delikte ermittelt werden können, wodurch weniger gebietsfremde Zuwiderhandelnde straflos bleiben. Dies wird zur Folge haben, dass gebietsfremde Fahrer ihr Verhalten auf den Straßen anpassen. Dies dürfte dazu führen, dass im Vergleich zum Basisszenario weniger Verkehrsdelikte mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen begangen werden.

#### 1.4.4. *Leistungsindikatoren*

*Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.*

Die Kommission überwacht die folgenden Leistungsindikatoren Bezug auf die Durchführung und Wirksamkeit der Initiative/Intervention (Artikel 6 des Vorschlags):

- die Gesamtzahl der registrierten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen und automatisch oder ohne Identifizierung der haftbaren Person vor Ort festgestellt werden,
- die Zahl der in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallenden die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte, die mit einem in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen und automatisch oder ohne Identifizierung der haftbaren Person vor Ort festgestellt werden,
- die Zahl der stationären oder mobilen Anlagen für die automatische Erfassung von Verkehrsverstößen, z. B. Kameras zur Geschwindigkeitsmessung,
- die Zahl der von Gebietsfremden freiwillig gezahlten Geldbußen oder Geldstrafen,
- die Zahl der elektronisch übermittelten Ersuchen im Rahmen von Amtshilfverfahren (Folgeermittlungen) und die Zahl der Ersuchen, nach denen die angeforderten Informationen nicht bereitgestellt wurden,
- die Zahl der elektronisch übermittelten Ersuchen um Zustellung von Schriftstücken und die Zahl von Ersuchen, bei denen die Zustellung nicht möglich war.

### 1.5. **Begründung des Vorschlags/der Initiative**

#### 1.5.1. *Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative*

Es werden keine Anforderungen festgelegt, die lang- oder kurzfristig erfüllt werden müssten. Dennoch wird erwartet, dass die Initiative kurzfristig dafür sorgen wird, dass deutlich weniger gebietsfremde Zuwiderhandelnder straflos bleiben, während sie auf der derzeitigen Richtlinie aufbaut, die einen bemerkenswerten Beitrag dazu geleistet hat, dass Zuwiderhandelnde nicht länger anonym bleiben. Langfristig soll

eine deutlichere Verringerung der Zahl der Unfälle mit Verkehrstoten und Schwerverletzten erreicht werden, an denen gebietsfremde Fahrer beteiligt sind.

- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Der Mehrwert der Initiative ist mit dem EU-Mehrwert der derzeit geltenden Richtlinie vergleichbar. Mit den bestehenden bilateralen und multilateralen Übereinkünften (z. B. das multilaterale „Forum Salzburg“-Übereinkommen über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen) könnte nicht das gleiche Maß an Wirksamkeit wie mit der Richtlinie erreicht werden, sowohl im Hinblick auf die Beendigung der Straflosigkeit gebietsfremder Zuwiderhandelnder als auch im Hinblick auf die Gewährleistung der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer. Die Bewertung der Richtlinie hat gezeigt, dass Hunderte solcher Übereinkünfte unterzeichnet werden müssten, wenn die Mitgliedstaaten durch den Abschluss bilateraler Abkommen die gleichen Ergebnisse erzielen wollten, was zu einer enormen Komplexität und möglichen Inkohärenzen und letztlich zu erheblichen Kosten für die nationalen Verwaltungen führen würde. Der Mehrwert von EU-Maßnahmen kann daher auch unter dem Aspekt der Effizienz gesehen werden, wenn man bedenkt, dass ein einheitlicher Rahmen für eine höhere Effizienz sorgt.

Die Defizite der derzeitigen Richtlinie – insbesondere ihre mangelnde Wirksamkeit – können nur durch Maßnahmen auf EU-Ebene behoben werden. Nur ein Rechtsinstrument auf EU-Ebene kann eine EU-weit einheitliche und wirksame grenzübergreifende Durchsetzung sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften bewirken.

- 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die Bewertung der geltenden Richtlinie ergab, dass sie sich insofern positiv auswirkte, als Zuwiderhandelnde, die im Ausland ein die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt begangen haben, nicht länger anonym bleiben, da im Laufe der Zeit immer mehr von Gebietsfremden begangene die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte untersucht wurden. Die in der derzeitigen Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen reichten jedoch nicht aus, um der Straflosigkeit gebietsfremder Zuwiderhandelnder ein Ende zu bereiten. Im Jahr 2015 wurden rund 50 % der festgestellten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte, die von Gebietsfremden begangen wurden, nicht untersucht, und rund 50 % der Geldbußen und Geldstrafen für die untersuchten Delikte wurden nicht erfolgreich vollstreckt. Bei nahezu allen Verkehrsdelikten, bei denen sich die Zuwiderhandelnden weigerten, die verhängten Geldbußen oder Geldstrafen zu begleichen, kam es nicht zur Vollstreckung, d. h., die erfolgreich vollstreckten Sanktionen waren im Wesentlichen auf freiwillige Zahlungen zurückzuführen.

Die Hauptursachen dafür sind Schwierigkeiten bei der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten und der Durchsetzung von Sanktionen nach dem Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten, insbesondere wenn unterschiedliche gesetzliche

Haftungsregelungen gelten. Dennoch zeigte sich, dass eine solche Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten, die bilaterale oder multilaterale Übereinkünfte in Ergänzung des EU-Rechts geschlossen hatten, erfolgreich war.

*1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

Die vorgeschlagene Überarbeitung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen steht im Einklang mit anderen EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Hinsichtlich der Einstufung von Datenelementen der Fahrzeugzulassung wird auf die Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge Bezug genommen. Im Rahmen der Überarbeitung wird der Anwendungsbereich der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen auf das Fahren mit einem überladenen Fahrzeug erweitert, womit sie in engem Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen bestimmter Fahrzeuge steht. Die überarbeitete Richtlinie ergänzt die Führerscheinrichtlinie, indem es zugelassen wird, personenbezogene Daten aus Führerscheinregistern im Rahmen grenzüberschreitender Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, zur Unterrichtung der Zuwiderhandelnden über verhängte Sanktionen, die sich auf ihre Fahrerlaubnis auswirken, sowie zur Identifizierung der für die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte haftbaren Personen zu verwenden. Der Vorschlag steht auch im Einklang mit einem breiteren Spektrum von bestehenden Rechtsinstrumenten und laufenden Initiativen auf Unionsebene im Bereich der polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit, die im Zusammenhang mit der vorliegenden Initiative berücksichtigt werden müssen, wie den bestehenden grenzüberschreitenden Ermittlungsverfahren im Rahmen des Übereinkommens über die Rechtshilfe in Strafsachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, der Europäischen Ermittlungsanordnung und den Prüm-Beschlüssen, die derzeit überarbeitet werden.

Um einen einheitlichen Ansatz bei der grenzüberschreitenden Durchsetzung der sicherheitsrelevanten Verkehrsvorschriften zu gewährleisten, wird ein Verhandlungspaket vorgelegt, das aus drei Initiativen besteht – neben diesem Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen umfasst dieses Paket auch einen Vorschlag für eine neue Führerscheinrichtlinie (die die Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein ersetzt) und einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Entzug der Fahrerlaubnis mit EU-weiter Wirkung.

*1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

Die der Kommission entstehenden einmaligen Kosten im Jahr 2025 und laufenden Anpassungskosten bis zum Jahr 2050 stehen hauptsächlich in Verbindung mit der Einrichtung des IT-Systems zur Unterstützung von Interaktionen zwischen Regierungsbehörden/-organisationen sowie natürlichen und juristischen Personen in grenzüberschreitenden Verwaltungs- und Strafverfahren. Die Informationsfunktion des eigens hierfür eingerichteten IT-Portals wird auf der Informationsfunktion des bestehenden, von der Kommission verwalteten Portals („Im EU-Ausland“) aufbauen, und die Aktualisierung dieses Systems würde die bestmögliche Nutzung der

derzeitigen Organisation und der bisher investierten Ressourcen ermöglichen. Die Einrichtung des IT-Systems erfordert keine Aufstockung der Humanressourcen.

## 1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

### befristete Laufzeit

- Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.

### unbefristete Laufzeit

- Anlaufphase von 2025 bis 2027,
- anschließend reguläre Umsetzung.

## 1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)<sup>74</sup>

### Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission

- durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union

### Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

### Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- öffentlich-rechtliche Körperschaften
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

## Bemerkungen

Die Umsetzung des Vorschlags erfordert die Einrichtung und Pflege eines neuen IT-Systems. Dieses System sollte bestehende Netzwerke nationaler IT-Systeme und interoperable Zugangspunkte, die unter der jeweiligen Verantwortung und Verwaltung eines jeden Mitgliedstaats betrieben werden, miteinander verbinden, um den sicheren und zuverlässigen grenzüberschreitenden Austausch von Informationen

<sup>74</sup> Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache):  
<https://myintracom.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>



über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte zu gewährleisten. Die Kommission wird in Durchführungsrechtsakten geeignete IT-Lösungen festlegen, einschließlich des Designs/der Architektur und technischer Spezifikationen für ein eigens hierfür eingerichtetes digitales Portal und elektronische Systeme (Schnittstellenplattform(en)) zur Vernetzung nationaler Systeme für den Informationsaustausch, die die Mitgliedstaaten nutzen können. Die Anpassungskosten für die Kommission werden voraussichtlich aus folgenden drei Hauptkostenelementen (berechnet im Nettogegenwartswert) bestehen:

- den nicht wiederkehrenden (einmaligen) Anpassungskosten im Jahr 2025 für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Prüfung der Informationsschreiben und der Folgedokumente über das spezielle IT-Portal, die auf 405 000 EUR geschätzt werden,
- nicht wiederkehrenden (einmaligen) Kosten in Höhe von 70 000 EUR, die im Jahr 2025 für die Einrichtung des speziellen IT-Portals vorgesehen sind,
- laufenden Anpassungskosten (Entwicklung, Pflege und Unterstützung des eigens eingerichteten IT-Portals), die auf etwa 50 000 EUR pro Jahr geschätzt werden und für einen stärker interaktiven Austausch von Informationen zwischen den Strafverfolgungsbehörden der Mitgliedstaaten und den Behörden der Bürgerinnen und Bürger/Verkehrsteilnehmer bestimmt sind, und zwar nicht nur über geltende sicherheitsrelevante Verkehrsvorschriften (bestehende Website der Kommission „Im EU-Ausland“), sondern auch über geltende Sanktionsregelungen und Beschwerdeverfahren.

## 2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

### 2.1. Überwachung und Berichterstattung

*Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.*

Die direkt von der GD MOVE wahrgenommenen Aufgaben, einschließlich der Berichterstattung über die Ergebnisse im jährlichen Tätigkeitsbericht der GD MOVE, folgen dem in der Kommission und den Exekutivagenturen geltenden jährlichen Planungs- und Überwachungszyklus.

Die Kommission wird die Umsetzung und Wirksamkeit der Anwendung der Initiative/Intervention mittels einer Berichterstattung zu spezifischen Indikatoren überwachen (Artikel 6 des Vorschlags). Diese Indikatoren sind beispielsweise die Zahl der automatisierten ausgehenden/eingehenden Suchanfragen, die vom Deliktmitgliedstaat gestellt und an den Zulassungsmitgliedstaat gerichtet wurden, die Zahl der erfassten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte, die automatisch oder ohne Identifizierung der haftbaren Person vor Ort festgestellt und mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen begangen werden, die Zahl der automatischen Kontrollgeräte (z. B. Kameras der Geschwindigkeitsüberwachung) oder die von Gebietsfremden freiwillig gezahlten Geldbußen oder Geldstrafen.

Der neue Berichtszeitraum der Mitgliedstaaten wird von derzeit zwei Jahren auf vier Jahre verlängert, um ihn mit dem Bewertungszeitplan der Kommission in Einklang zu bringen und den Verwaltungsaufwand für die nationalen Behörden zu verringern. Die IT-Plattform(en) soll(en) die automatische Zusammenstellung von Daten durch spezifische Berichtsfunktionen erleichtern.

### 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

#### 2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Das für den Politikbereich zuständige Referat der GD MOVE wird die Umsetzung der Richtlinie in Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Referaten und Generaldirektionen verwalten.

Die Ausgaben werden nach dem Prinzip der direkten Mittelverwaltung und unter Einhaltung der Bestimmungen der Haushaltsordnung ausgeführt. Die Kontrollstrategie für die Vergabe von Aufträgen und Finanzhilfen in der GD MOVE umfasst spezifische rechtliche, operative und finanzielle Ex-ante-Kontrollen der Verfahren (einschließlich bei Vergabeverfahren einer Überprüfung durch den beratenden Ausschuss für Auftragsvergabe und Verträge) sowie der Unterzeichnung von Verträgen und Vereinbarungen. Darüber hinaus unterliegen Ausgaben für die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen Ex-ante- und erforderlichenfalls Ex-post- und Finanzkontrollen.

#### 2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Sehr geringes Risiko. Das eigens eingerichtete IT-Portal baut auf der bestehenden Website „Im EU-Ausland“ ([https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/going\\_abroad/index\\_de.htm](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_de.htm)) auf, die im Hinblick darauf modernisiert wird, die interaktive Nutzung zu verbessern und

zusätzliche Funktionen anzubieten. Die ermittelten Risiken stehen im Zusammenhang mit der Durchführung von Vergabeverfahren: Verzögerungen, Verfügbarkeit von Daten, rechtzeitige Informationen für den Markt usw. Diese Risiken werden durch die Haushaltsordnung abgedeckt und durch die internen Kontrollen gemindert, die die GD MOVE für die Beschaffung dieses Werts anwendet.

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Die beantragte Mittelaufstockung bezieht sie auf die Einrichtung und Pflege eines neuen IT-Systems. Was die Kontrolltätigkeiten im Zusammenhang mit den IT-Systemen betrifft, die von der für den Vorschlag zuständigen Direktion entwickelt oder verwaltet werden, so überwacht der IT-Lenkungsausschuss regelmäßig die Datenbanken der Direktion und die erzielten Fortschritte unter Berücksichtigung der Vereinfachung und Kosteneffizienz der IT-Ressourcen der Kommission.

Die GD MOVE berichtet in ihrem jährlichen Tätigkeitsbericht jährlich über die Kosten der Kontrolle ihrer Tätigkeiten. Das Risikoprofil und die Kosten für Kontrollen für Beschaffungstätigkeiten entsprechen den Anforderungen.

**2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten**

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.*

Die regelmäßigen Präventions- und Schutzmaßnahmen der Kommission würden Anwendung finden, insbesondere folgende:

– Zahlungen für Dienstleistungen werden von den Bediensteten der Kommission vor der Zahlung unter Berücksichtigung etwaiger vertraglicher Verpflichtungen, wirtschaftlicher Grundsätze und einer guten Finanz- oder Verwaltungspraxis überprüft. In alle Vereinbarungen und Verträge zwischen der Kommission und den Zahlungsempfängern werden Bestimmungen zur Betrugsbekämpfung (Überwachung, Verpflichtung zur Berichterstattung usw.) aufgenommen.

– Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen finden die Bestimmungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) uneingeschränkt Anwendung.

Die GD MOVE nahm im Jahr 2020 eine überarbeitete Betrugsbekämpfungsstrategie an. Die Betrugsbekämpfungsstrategie der GD MOVE beruht auf der Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission und einer besonderen Risikobewertung, die intern durchgeführt wurde, um die Bereiche, die am anfälligsten für Betrug sind, die bereits bestehenden Kontrollen und die Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Kapazitäten der GD MOVE für die Verhinderung, Aufdeckung und Behebung von Betrug zu verbessern, zu ermitteln.

Die für die Vergabe öffentlicher Aufträge geltenden vertraglichen Bestimmungen gewährleisten, dass die Dienststellen der Kommission (einschließlich OLAF) Prüfungen und Vor-Ort-Kontrollen nach den vom OLAF empfohlenen Standardbestimmungen vornehmen können.

### 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

*In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.*

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM <sup>75</sup>	von EFTA-Ländern <sup>76</sup>	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten <sup>77</sup>	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
01	02 20 04 01	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

*In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.*

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

<sup>75</sup> GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

<sup>76</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>77</sup> Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

### 3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

#### 3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt. Zusätzliche Mittel werden nicht benötigt. Die zur Finanzierung des Projekts erforderlichen Beträge werden aus den bereits in der offiziellen Finanzplanung unter den spezifischen Haushaltslinien eingeplanten Mitteln umgeschichtet.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

<b>Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>	01	Binnenmarkt, Innovation und Digitales
----------------------------------------------	----	---------------------------------------

GD: MOVE			Jahr 2025 <sup>78</sup>	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028	Jahr 2029+	INSGESAMT (2025–2050)
• Operative Mittel								
Haushaltslinie <sup>79</sup> 02 20 04 01	Verpflichtungen	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Zahlungen	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)						
	Zahlungen	(2b)						
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben <sup>80</sup>								
Haushaltslinie		(3)						

<sup>78</sup> Das Jahr 2025 ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

<sup>79</sup> Gemäß dem offiziellen Eingliederungsplan.

<sup>80</sup> Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

<b>Mittel INSGESAMT für die GD MOVE</b>	Verpflichtungen	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>
	Zahlungen	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>

• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>
	Zahlungen	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)						0,051
<b>Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 1 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>	Verpflichtungen	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>
	Zahlungen	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>

**Wenn der Vorschlag/die Initiative mehrere operative Rubriken betrifft, ist der vorstehende Abschnitt zu wiederholen:**

Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>
	Zahlungen	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)						
<b>Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)</b>	Verpflichtungen	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>
	Zahlungen	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>

<b>Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>	<b>7</b>	Verwaltungsausgaben
----------------------------------------------	----------	---------------------

Zum Ausfüllen dieses Teils ist die „Tabelle für Verwaltungsausgaben“ zu verwenden, die zuerst in den [Anhang des Finanzbogens zu Rechtsakten](#) (Anhang 5 des Beschlusses der Kommission über die internen Vorschriften für die Ausführung des Einzelplans Kommission des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union), der für die dienststellenübergreifende Konsultation in DECIDE hochgeladen wird, aufgenommen wird.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028	Jahr 2029+	INSGESAMT 2025–2050
GD: <.....>							
• Personal							
• Sonstige Verwaltungsausgaben							
<b>GD &lt;.....&gt; INSGESAMT</b>	Mittel						

<b>Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)								
---------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028	Jahr 2029+	INSGESAMT 2025–2050
<b>Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>	Verpflichtungen	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>
	Zahlungen	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	<b>1,531</b>

3.2.2. *Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden*

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben  ↓			Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.										INSGESAMT		
	ERGEBNISSE																		
	Art <sup>81</sup>	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl
EINZELZIEL Nr. 1 <sup>82</sup> ...																			
- Ergebnis																			
- Ergebnis																			
- Ergebnis																			
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																			
EINZELZIEL Nr. 2 ...																			
- Ergebnis																			
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																			
<b>INSGESAMT</b>																			

<sup>81</sup> Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

<sup>82</sup> Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e)...“) beschrieben.



### 3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N <sup>83</sup>	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAM T
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------------------------------------------------------------------------------	---------------

<b>RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
<b>Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>								

<b>Außerhalb der RUBRIK 7<sup>84</sup> des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
<b>Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>								

<b>INSGESAMT</b>								
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

<sup>83</sup> Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

<sup>84</sup> Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

### 3.2.3.1. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

*Schätzung in Vollzeitäquivalenten*

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
<b>• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>							
20 01 02 01 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission)							
20 01 02 03 (in den Delegationen)							
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)							
01 01 01 11 (Direkte Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
<b>• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten – VZÄ)<sup>85</sup></b>							
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)							
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)							
<b>XX 01 xx yy zz</b> <sup>86</sup>	- in den zentralen Dienststellen						
	- in den Delegationen						
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)							
01 01 01 12 (AVB, ANS und LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
<b>INSGESAMT</b>							

**XX** steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

<sup>85</sup> VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

<sup>86</sup> Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

### 3.2.4. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Die zur Finanzierung des Projekts erforderlichen Mittel werden aus der Haushaltslinie 02.200401 umgeschichtet.

- erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien, der entsprechenden Beträge und der vorgeschlagenen einzusetzenden Instrumente.

- erfordert eine Revision des MFR.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

### 3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N <sup>87</sup>	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung								
Kofinanzierung INSGESAMT								

<sup>87</sup>

Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

### 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
  - auf die Eigenmittel
  - auf die übrigen Einnahmen
  - – Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative <sup>88</sup>							
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			
Artikel .....									

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

<sup>88</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 1.3.2023  
COM(2023) 126 final

ANNEX

## ANHANG

des

**Vorschlags für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES  
RATES**

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

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

## ANHANG

### „Anhang

#### Für die Suche gemäß Artikel 4 Absatz 1 erforderliche Datenelemente

##### 1. Datenelemente für die Suchanfrage (ausgehende Anfrage)

<b>Datenelement</b>	<b>O/F (1)</b>	<b>Bemerkungen</b>
Zulassungsmitgliedstaat	O	Unterscheidungszeichen(2) des Mitgliedstaats der Zulassung des erfassten Fahrzeugs
Amtliches Kennzeichen	O	Vollständiges amtliches Kennzeichen des erfassten Fahrzeugs
Angaben zum Delikt	O	
Deliktsmitgliedstaat	O	Unterscheidungszeichen(3) des Deliktsmitgliedstaats
Datum des Delikts	O	
Uhrzeit des Delikts	O	
Zweck der Suche	O	<b>Code zur Angabe der Art des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Delikts gemäß Artikel 2 Absatz 1</b> 1. = Geschwindigkeitsübertretung 2. = Trunkenheit im Straßenverkehr 3. = Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes 4. = Überfahren eines roten Lichtzeichens 5. = unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens 10. = Fahren unter Drogeneinfluss 11. = Nichttragen eines Schutzhelms 12. = rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren [...] = Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug [...] = gefährliches Überholen [...] = gefährliches Parken [...] = Überfahren einer oder mehrerer durchgezogener weißer Linien [...] = Fahren in verbotener Fahrtrichtung [...] = Nichtbeachtung der Vorschriften über Rettungsgassen [...] = Fahren mit einem überladenen Fahrzeug

--	--	--

(<sup>1</sup>) O = obligatorische Übermittlung des Datenelements; F = fakultative Übermittlung des Datenelements.

(<sup>2</sup>) (<sup>3</sup>) Unterscheidungszeichen gemäß Artikel 37 des unter der Schirmherrschaft der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa geschlossenen Wiener Übereinkommens vom 8. November 1968.

## 2. Datenelemente, die infolge der Suchanfrage gemäß Artikel 4 Absatz 1 bereitgestellt werden

### Abschnitt I: Angaben zum Fahrzeug

Datenelement	O/F ( <sup>4</sup> )	Bemerkungen ( <sup>5</sup> )
Amtliches Kennzeichen	O	(Code A) vollständiges amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs der Suchanfrage
Fahrgestellnummer/FIN	O	(Code E) vollständige Fahrgestellnummer/FIN des Fahrzeugs der Suchanfrage
Zulassungsmitgliedstaat	O	Unterscheidungszeichen( <sup>6</sup> ) des Mitgliedstaats der Zulassung des Fahrzeugs der Suchanfrage
Marke	O	(Code D.1) Marke des Fahrzeugs der Suchanfrage, z. B. Ford, Opel, Renault
Handelsbezeichnung(en) des Fahrzeugs	O	(Code D.3) Handelsbezeichnung des Fahrzeugs der Suchanfrage, z. B. Focus, Astra, Megane
EU-Fahrzeugklasse	O	(Code J) z. B. N1, M2, N2, L, T
Datum der Zulassung	O	(Code I) Datum der letzten Zulassung des Fahrzeugs der Suchanfrage
Sprache	F	Sprache des Fahrzeugzulassungsdokuments
Frühere Anfragen	F	Daten früherer Anfragen in Bezug auf das Fahrzeug der Suchanfrage

(<sup>4</sup>) O = obligatorische Übermittlung des Datenelements; F = fakultative Übermittlung des Datenelements.

(<sup>5</sup>) Die Codes sind gemäß den Anhängen I und II der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57) harmonisiert.

(<sup>6</sup>) Unterscheidungszeichen gemäß Artikel 37 des unter der Schirmherrschaft der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa geschlossenen Wiener Übereinkommens vom 8. November 1968.

### Abschnitt II: Angaben zum Eigentümer bzw. Halter des Fahrzeugs

Datenelement	O/F ( <sup>7</sup> )	Bemerkungen ( <sup>8</sup> )
<u>Angaben zum Halter des Fahrzeugs</u>		(Code C.1) Die Daten beziehen sich auf den Inhaber des Zulassungsdokuments.
Name bzw.	O	(Code C.1.1)

Firmenname des Zulassungsinhabers		Für Nachnamen, Infixe, Titel sind getrennte Felder zu verwenden; der Name ist in druckbarem Format anzugeben.
Vorname	O	(Code C.1.2) Für Vorname(n) und Initialen sind getrennte Felder zu verwenden; der bzw. die Name(n) ist bzw. sind in druckbarem Format anzugeben.
Anschrift	O	(Code C.1.3) Für Straße, Hausnummer und Zusatz, Postleitzahl, Wohnort, Wohnsitzstaat usw. sind getrennte Felder zu verwenden; die Anschrift ist in druckbarem Format anzugeben.
Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Rechtsperson	O	Natürliche oder juristische Person
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Eindeutiger Identitätsnachweis der betreffenden Person oder Firma
Angaben zum Eigentümer des Fahrzeugs		(Code C.2) Die Daten beziehen sich auf den Eigentümer des Fahrzeugs.
Name bzw. Firmenname des Eigentümers	O	(Code C.2.1)
Vorname(n)	O	(Code C.2.2)
Anschrift	O	(Code C.2.3)
Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Rechtsperson	O	Natürliche oder juristische Person
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Eindeutiger Identitätsnachweis der betreffenden Person oder Firma

(f) O = obligatorische Übermittlung der Einzeldaten. F = fakultative Übermittlung des Datenelements.

(g) Die Codes sind gemäß den Anhängen I und II der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57) harmonisiert.

### Abschnitt III: Daten zum Endnutzer des Fahrzeugs

Datenelement	O/F (f)	Bemerkungen
--------------	---------	-------------



Angaben zum Endnutzer des Fahrzeugs		Die Daten beziehen sich auf den Endnutzer des Fahrzeugs.
Name des Endnutzers gemäß Register	O	Für Nachnamen, Infixe, Titel sind getrennte Felder zu verwenden; der Name ist in druckbarem Format anzugeben.
Vorname(n)	O	Für Vorname(n) und Initialen sind getrennte Felder zu verwenden; der bzw. die Name(n) ist bzw. sind in druckbarem Format anzugeben.
Anschrift	O	Für Straße, Hausnummer und Zusatz, Postleitzahl, Wohnort, Wohnsitzstaat usw. sind getrennte Felder zu verwenden; die Anschrift ist in druckbarem Format anzugeben.
Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Eindeutiger Identitätsnachweis der betreffenden Person

(\*) O = obligatorische Übermittlung des Datenelements, sofern im nationalen Register des Mitgliedstaats vorhanden. F = fakultative Übermittlung des Datenelements.

#### Abschnitt IV: Angaben zu früheren Haltern und Eigentümern des Fahrzeugs gemäß Artikel 4 Absatz 3

Datenelement	O/F <sup>(10)</sup>	Bemerkungen <sup>(11)</sup>
Angaben zu früheren Haltern des Fahrzeugs		(Code C.1) Die Daten beziehen sich auf den früheren Inhaber des Zulassungsdokuments.
Name bzw. Firmenname des früheren Zulassungsinhabers	O	(Code C.1.1) Für Nachnamen, Infixe, Titel sind getrennte Felder zu verwenden; der Name ist in druckbarem Format anzugeben.
Vorname(n)	O	(Code C.1.2) Für Vorname(n) und Initialen sind getrennte Felder zu verwenden; der bzw. die Name(n) ist bzw. sind in druckbarem Format anzugeben.
Anschrift	O	(Code C.1.3) Für Straße, Hausnummer und Zusatz, Postleitzahl, Wohnort, Wohnsitzstaat usw. sind getrennte Felder zu verwenden; die Anschrift ist in druckbarem Format anzugeben.
Geschlecht	F	Männlich, weiblich

Geburtsdatum	O	
Rechtsperson	O	Natürliche oder juristische Person
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Eindeutiger Identitätsnachweis der betreffenden Person oder Firma
<u>Angaben zu früheren Eigentümern des Fahrzeugs</u>		(Code C.2) Die Daten beziehen sich auf den früheren Eigentümer des Fahrzeugs.
Name bzw. Firmenname des früheren Eigentümers	O	(Code C.2.1)
Vorname(n)	O	(Code C.2.2)
Anschrift	O	(Code C.2.3)
Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Rechtsperson	O	Natürliche oder juristische Person
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Eindeutiger Identitätsnachweis der betreffenden Person oder Firma

<sup>(\*)</sup> O = obligatorische Übermittlung des Datenelements, sofern im nationalen Register des Mitgliedstaats vorhanden; F = fakultative Übermittlung des Datenelements.

<sup>(†)</sup> Die Codes sind gemäß den Anhängen I und II der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57) harmonisiert.

### Abschnitt V: Angaben zu früheren Endnutzern des Fahrzeugs gemäß Artikel 4 Absatz 3

Datenelement	O/F <sup>(*)</sup>	Bemerkungen
<u>Angaben zu früheren Endnutzern des Fahrzeugs</u>		Die Daten beziehen sich auf den früheren Endnutzer des Fahrzeugs.
Name des früheren Endnutzers gemäß Register	O	Für Nachnamen, Infixe, Titel sind getrennte Felder zu verwenden; der Name ist in druckbarem Format anzugeben.
Vorname(n)	O	Für Vorname(n) und Initialen sind getrennte Felder zu verwenden; der bzw. die Name(n) ist bzw. sind in druckbarem Format anzugeben.
Anschrift	O	Für Straße, Hausnummer und Zusatz, Postleitzahl, Wohnort, Wohnsitzstaat usw. sind getrennte Felder zu verwenden; die Anschrift ist in druckbarem Format anzugeben.

Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Eindeutiger Identitätsnachweis der betreffenden Person

(<sup>10</sup>) O = obligatorische Übermittlung des Datenelements, sofern im nationalen Register des Mitgliedstaats vorhanden; F = fakultative Übermittlung des Datenelements.

“