



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 22. Mai 2023
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0055 (COD)

6796/1/23
REV 1 (de)

TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Nr. Komm.dok.:	COM(2023) 128 final/2
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2023) 128 final/2.

Anl.: COM(2023) 128 final/2



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.3.2023
COM(2023) 128 final/2

2023/0055 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2023) final of 1.3.2023.

Concerns the German language version.

The term "driving disqualification" was incorrectly translated and has been replaced by the correct term throughout the text.

The text shall read as follows:

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2023) 128-129} - {SEC(2023) 350}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist ein vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik der Union. Die von der Union verfolgte Politik zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit dient dem Ziel, die Zahl der Toten und Verletzten sowie der Sachschäden zu verringern.

In den letzten 20 Jahren sind die Straßen in der Union erheblich sicherer geworden. 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, die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2001 und 2010 um 50 % und zwischen 2011 und 2020 um weitere 50 % (d. h. um 75 % zwischen 2001 und 2020) zu senken – ein Ziel, das die Kommission in den letzten 20 Jahren in einer Reihe strategischer Dokumente formuliert hat, darunter in ihrem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“¹ oder ihrer Mitteilung „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“². In ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität³ aus dem Jahr 2020 verpflichtete sich die Kommission zu dem Ziel, die Zahl der Todesopfer bis 2050 verkehrsübergreifend auf Null zu senken.

Im Jahr 2020 wurden zwar 17 % weniger Verkehrstote verzeichnet als im Vorjahr, jedoch war dies größtenteils auf den beispiellosen Rückgang des Straßenverkehrsaufkommens aufgrund des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.⁴ In den Jahren vor 2020 war nahezu kein Rückgang der Zahl der Verkehrstoten zu verzeichnen gewesen. Angesichts dieses bereits seit etwa 2014 schleppenden Rückgangs verabschiedeten die Verkehrsminister der Mitgliedstaaten der Union im März 2017 auf der informellen Tagung des Rates „Verkehr“ in Valletta eine Ministererklärung zur Straßenverkehrssicherheit.⁵ In dieser Erklärung forderten die Mitgliedstaaten die Kommission auf, zu prüfen, inwieweit der Rechtsrahmen der Union für die Straßenverkehrssicherheit verstärkt werden kann, um diesen Trend umzukehren.

In der Erklärung von Valletta⁶ wurden ausdrücklich Maßnahmen zur gegenseitigen Anerkennung von nicht gebietsansässige Fahrer betreffenden Entscheidungen über den Entzug der Fahrerlaubnis gefordert:

„Die Mitgliedstaaten fordern die Kommission auf, ... zu prüfen, inwieweit der Rechtsrahmen der Union für die Straßenverkehrssicherheit verstärkt werden kann, vor allem im Hinblick auf die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der gegenseitigen Anerkennung des Entzugs der Fahrerlaubnis nicht gebietsansässiger Fahrer, wobei entsprechende Vorschläge allerdings auf die geeignete(n) Rechtgrundlage(n) zu stützen sind“.

¹ COM(2001) 370 final.

² COM(2010) 389 final.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Während des ersten Lockdowns im April 2020 meldete der Europäische Rat für Verkehrssicherheit (European Transport Safety Council, ETSC) einen Rückgang des Verkehrsaufkommens in europäischen Großstädten um 70 % bis 85 % (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Vgl. https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; im Juni 2017 verabschiedete der Rat Schlussfolgerungen zur Straßenverkehrssicherheit zur Unterstützung der Erklärung von Valletta (Dokument 9994/17).

⁶ Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit, 2015, Nummer 9 Buchstabe c.

In diesem Zusammenhang ist die konsequente Ahndung von in der Union begangenen Straßenverkehrsdelikten ein wichtiger Bestandteil der Bemühungen der Union um die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit. Nach dem derzeit geltenden Rechtsrahmen können jedoch Sanktionen in Form des Fahrberechtigungsverlustes keine unionsweite Wirkung entfalten, wenn das Delikt in einem anderen Mitgliedstaat begangen wurde als dem, der den Führerschein ausgestellt hat.

Da es sich bei der Ausstellung eines Führerscheins um einen Hoheitsakt handelt, kann ein solches Dokument von einem anderen Mitgliedstaat nicht mit derselben Wirkung entzogen werden. Daher kann ein Führerschein nur von jenem Mitgliedstaat mit unionsweiter Wirkung entzogen werden, der ihn ausgestellt hat. Andere Mitgliedstaaten können die Fahrerlaubnis lediglich nach dem Territorialitätsprinzip für ihr eigenes Hoheitsgebiet einschränken.⁷ Um eine unionsweite Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust zu ermöglichen und die relative Straflosigkeit von Personen, die gegen Straßenverkehrsvorschriften verstoßen, zu verhindern, muss daher zwingend eine Rahmenregelung der Union geschaffen werden.

In den einzelnen Mitgliedstaaten sind unterschiedliche Behörden befugt, Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust zu treffen. Daher sollte die Verhängung eines unionsweiten Fahrberechtigungsverlustes auf der Grundlage der nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats erfolgen, der den Führerschein ausgestellt hat. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, von anderen Mitgliedstaaten erlassenen Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften zusätzlich eine unionsweite Wirkung zu verleihen.

Der Rahmen sollte auf dem Grundsatz basieren, dass die mit dem Entzug, der Aussetzung oder der Einschränkung einer Fahrerlaubnis verbundenen Wirkungen weitestmöglich in der gesamten Union gelten sollten, und somit einen unionsweiten Fahrberechtigungsverlust bewirken. Mit einem solchen Rahmen kann die Union ähnliche Ergebnisse erzielen wie mit der gegenseitigen Anerkennung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust, wobei zugleich den Besonderheiten des Straßenverkehrs Rechnung getragen und sichergestellt wird, dass es nicht zu Überschneidungen zwischen der unionsweiten Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust und den im Rahmen der Zusammenarbeit in Strafsachen herangezogenen Instrumenten kommt.

Gegenstand dieser Initiative sind Straßenverkehrsdelikte, auf die die meisten Straßenverkehrsunfälle mit und ohne Todesfolge zurückzuführen sind: Geschwindigkeitsübertretung, Trunkenheit im Straßenverkehr, Fahren unter Drogeneinfluss und die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, die eine schwere Körperverletzung oder den Tod einer Person zur Folge haben.

Die Geschwindigkeit hat unmittelbaren Einfluss auf die Häufigkeit und Schwere von Zusammenstößen; zudem sind Geschwindigkeitsübertretungen tatsächlich im Durchschnitt das bei Weitem am häufigsten erfasste Straßenverkehrsdelikt.⁸ Die Zahl der Zusammenstöße und deren Schwere steigen mit zunehmender Geschwindigkeit exponentiell. Somit können durch eine Verringerung der Geschwindigkeit um nur einige km/h sowohl Zahl als auch Schwere der Zusammenstöße signifikant gesenkt werden.⁹

⁷ Diese Auslegung findet sich auch wiederholt in der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union; vgl. beispielsweise: Urteil des Gerichtshofs, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, und Urteil des Gerichtshofs, Aykul, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257.

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

⁹ Ibid.

Hinsichtlich des Anteils der Geschwindigkeitsübertretungen durch gebietsfremde Fahrer bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten. Im Durchschnitt entfallen etwa 18 % aller Geschwindigkeitsübertretungen auf gebietsfremde Fahrer. Das bedeutet, dass eine Fahrergruppe von erheblicher Größe schwere Verkehrsdelikte in anderen Mitgliedstaaten begeht, jedoch nicht (uneingeschränkt) dafür zur Verantwortung gezogen wird. Die Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zielt darauf ab, Fahrer von Geschwindigkeitsübertretungen abzuhalten, indem diese geahndet werden. Dies hat Einfluss auf die Geschwindigkeit nicht nur von Fahrern, die sich mit jenen identifizieren, die tatsächlich bestraft werden (spezifische Abschreckung), sondern auch von Fahrern, die sehen oder hören, dass andere Fahrer bestraft werden (allgemeine Abschreckung).¹⁰

Indem die Mitgliedstaaten die Möglichkeit der gegenseitigen Anerkennung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust aufgrund von Geschwindigkeitsübertretungen erhalten, wird die gegenwärtige Straffreiheit dieser Zuwiderhandelnden teilweise aufgehoben, was dazu führen dürfte, dass langsamer gefahren wird, weil die Fahrer das Gefühl haben, Geschwindigkeitsbegrenzungen im Ausland ebenso einhalten zu müssen wie in ihrem eigenen Mitgliedstaat. Da Geschwindigkeitsübertretungen das häufigste Straßenverkehrsdelikt darstellen, dürfte die gegenseitige Anerkennung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust aufgrund dieser Delikte für sich genommen signifikante Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit haben; Schätzungen einiger Interessenträger zufolge könnten jedes Jahr 2100 Leben gerettet werden, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit unionsweit auf allen Straßen um nur 1 km/h gesenkt würde.¹¹

Gleiches gilt für Trunkenheit im Straßenverkehr. Die Zahl der Fälle von Trunkenheit im Straßenverkehr belief sich im Jahr 2019 auf schätzungsweise 1,2 Millionen und wird Prognosen zufolge bis 2030 auf 1,5 Millionen und bis 2050 auf 2,4 Millionen steigen. Diese Prognosen basieren auf dem Maß der Durchsetzung im Zeitraum 2010 bis 2019.¹² Anhand einer jüngeren Studie, die im Rahmen des Projekts DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines (Fahren unter dem Einfluss von Drogen, Alkohol und Arzneimitteln)) durchgeführt wurde, wurden Schätzungen des Anteils der Verkehrsdelikte vorgenommen, bei denen eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von mehr als 0,8 g/l gemessen wurde¹³. Auf Unionsebene handelte es sich bei etwa 26 % der Zuwiderhandlungen im Zusammenhang mit Trunkenheit im Straßenverkehr um schwere Delikte, die mit einem Verlust der Fahrerlaubnis geahndet werden können. Des Weiteren werden schätzungsweise etwa 15 % aller Verkehrsdelikte von gebietsfremden Fahrern begangen.¹⁴

Ebenso können Drogen die geistigen und physiologischen Funktionen beeinflussen und beeinträchtigen. Epidemiologischen Studien über die auf nationaler Ebene erfassten Verkehrstoten zufolge beläuft sich der Anteil der Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge im Zusammenhang mit Drogen oder Arzneimitteln auf 15 % bis 25 %.¹⁵ Aus einem anderen im Rahmen des Projekts DRUID vorgelegten Bericht¹⁶ geht hervor, dass mit Blick auf das

¹⁰ Ibid.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, Reducing Speeding in Europe, <https://bit.ly/2YZgSZr>.

¹² Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: Final Report, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht, Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project, 2012, https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf.

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

¹⁵ Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: Final Report, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹⁶ [Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 \(bast.de\)](#)

Fahren unter Drogeneinfluss das wahrgenommene Risiko, entdeckt zu werden, den maßgeblichen Faktor für die allgemeine Abschreckung darstellt; allerdings ergab eine 2018 durchgeführte Studie, dass es nur 14 % der Fahrzeugführer für wahrscheinlich halten, auf den Konsum illegaler Drogen kontrolliert zu werden.¹⁷ Daher sollte die Verfolgung von Delikten im Zusammenhang mit dem Fahren unter Drogeneinfluss sichtbarer gemacht werden. Vor diesem Hintergrund und angesichts des Zusammenhangs zwischen Drogen und Alkohol muss das Fahren unter Drogeneinfluss als Delikt in die vorgeschlagene Richtlinie aufgenommen werden.

Neben Delikten im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsübertretungen und dem Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss können weitere Verstöße gegen Straßenverkehrsvorschriften schwere körperliche Verletzungen oder sogar Todesfälle zur Folge haben, insbesondere unter gefährdeten Verkehrsteilnehmern wie Kindern, Fußgängern, Fahrradfahrern, Fahrern von Rollern oder Elektrorollern sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität. Daher ist in der vorgeschlagenen Richtlinie eine Ausweitung der Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust, die wegen dieser Zuwiderhandlungen erlassen werden, auf die gesamte Union vorgesehen.

Die Bewertung der Richtlinie 2006/126/EG¹⁸ ergab, dass sich ohne einen spezifischen und wirksamen Unionsrahmen für den Fahrberechtigungsverlust nicht verhindern lässt, dass Fahrer, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats Delikte begangen haben, in anderen Mitgliedstaaten weiterhin fahren können, ohne die Konsequenzen der Delikte zu tragen. In diesem Sinne erklärten 16 von 21 Vertretern nationaler Behörden, dass es grundsätzlich ein wichtiges Problem darstellt, dass Gebietsansässige und Gebietsfremde des Mitgliedstaats, in dem ein Delikt begangen wurde, mit Blick auf den Fahrberechtigungsverlust nicht mit denselben Konsequenzen zu rechnen haben. Die Tatsache, dass es nicht möglich ist, dem Fahrberechtigungsverlust durch die gegenseitige Anerkennung der diesbezüglichen Entscheidungen unionsweite Wirkung zu verleihen, erschwert nach Auffassung einiger Mitgliedstaaten die grenzüberschreitende Durchsetzung des Fahrberechtigungsverlustes, was insbesondere in Fällen, in denen das Fahrverbot aufgrund schwerer Delikte (z. B. Fahren unter Alkoholeinfluss) verhängt wurde, eine Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit in der Union nach sich zieht. Durch die im Rahmen der Bewertung durchgeführte gezielte Umfrage bei nationalen Behörden wurde weitestgehend bestätigt, dass das Fehlen eines Unionsrahmens für den Fahrberechtigungsverlust nachteilige Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit sowie mit Blick auf den Führerscheintourismus haben könnte, wenngleich diese Auswirkungen nur schwer einzuschätzen sind.

In der vorliegenden Begründung sind Verweise auf die gegenseitige Anerkennung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust im Zusammenhang mit den vorbereitenden Arbeiten als Bezugnahmen auf das politische Ziel zu verstehen, Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust eine unionsweite Wirkung zu verleihen, was von Beginn an mit der Initiative bezweckt wurde.

Darüber hinaus wurde die Möglichkeit der Erzielung einer unionsweiten Wirkung des Fahrberechtigungsverlustes durch die gegenseitige Anerkennung der diesbezüglichen Entscheidungen auch im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten für die Überarbeitung der Richtlinie (EU) 2015/413 geprüft.¹⁹

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>

¹⁸ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen SWD(2022) 17 final, Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences.

¹⁹ Die hier vorgelegten statistischen Daten und Umfrageergebnisse sind Teil der Begleitstudie Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange

Im Zuge der vorbereitenden Arbeiten für die Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG erklärte die überwiegende Mehrheit der Teilnehmer der öffentlichen Konsultation (68 %, 5146 von 7532), dass es sehr wichtig oder wichtig sei, den Anwendungsbereich dieser Richtlinie auf Regelungen über die gegenseitige Anerkennung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust auszuweiten. Im Rahmen des Workshops und der gezielten Befragungen befürworteten die meisten Interessenträger²⁰ die Weiterentwicklung des Konzepts der gegenseitigen Anerkennung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust. Die Niederlande äußerten jedoch einige rechtliche Bedenken²¹, Deutschland hatte zumindest in der Anfangsphase einige Bedenken.

Insgesamt befürworteten zahlreiche Interessenträger die Erzielung einer unionsweiten Wirkung des Fahrberechtigungsverlustes durch die gegenseitige Anerkennung der diesbezüglichen Entscheidungen insbesondere mit Blick auf Delikte, die mit Geschwindigkeitsübertretungen und Trunkenheit im Straßenverkehr in Zusammenhang stehen. Dies wurde im Zuge der öffentlichen Konsultation bestätigt, bei der etwa 81 % (6106) bzw. 66 % (4966) der 7532 Teilnehmer die Erzielung einer unionsweiten Wirkung des Fahrberechtigungsverlustes durch die gegenseitige Anerkennung von Entscheidungen, die wegen des Fahrens unter Alkohol- oder Drogeneinfluss oder wegen Geschwindigkeitsübertretungen ergehen, als sehr wichtig bzw. wichtig für die Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG erachteten. Auf die Frage, bei welchen Delikten der Fahrberechtigungsverlust eine unionsweite Wirkung entfalten sollte, nannten 87 % der Teilnehmer der öffentlichen Konsultation (6586 von 7532) das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss und 46 % (3470 von 7532) Geschwindigkeitsübertretungen. Bei den gezielten Befragungen sprachen sich einige Interessenträger²² für die Erzielung einer unionsweiten Wirkung des Fahrberechtigungsverlustes durch die gegenseitige Anerkennung von Entscheidungen aus, die wegen Geschwindigkeitsübertretungen oder Trunkenheit im Straßenverkehr ergehen. Schweden, Slowenien und Belgien äußerten sich ebenfalls positiv, räumten allerdings Probleme bei der Einigung mit anderen Mitgliedstaaten und der tatsächlichen Umsetzung ein.

Das Fehlen eines eindeutigen Unionsrahmens für die Erzielung einer unionsweiten Wirkung des Fahrberechtigungsverlustes durch die gegenseitige Anerkennung der diesbezüglichen Entscheidungen führt zu Problemen bei der Verhütung von Zuwiderhandlungen durch Fahrer sowie zu Beeinträchtigungen der Straßenverkehrssicherheit. Diese Erkenntnis wurde im Zuge der gezielten Befragungen von einigen Mitgliedstaaten bestätigt. Für die Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben, stellen offenbar sowohl die Eindämmung des gefährlichen Verhaltens der Fahrer als auch die Senkung der Zahl der Fahrer ohne Fahrerlaubnis relevante Aspekte dar. Tatsächlich wurden diese Aspekte von etwa 55 % (5063 von 7532) bzw. 69 % (5201 von 7532) als äußerst oder sehr wichtig bewertet.

Bei der gezielten Umfrage bezeichnete die überwiegende Mehrheit der Vertreter nationaler Behörden die Tatsache, dass Gebietsansässige und Gebietsfremde des Mitgliedstaates, in dem das Delikt begangen wurde, mit Blick auf den Fahrberechtigungsverlust in der Union nicht mit denselben Konsequenzen zu rechnen haben, als ein grundsätzlich wichtiges Problem (16 von 21). Vertreter von Nichtregierungsorganisationen stimmten im Rahmen der gezielten

of information on road-safety-related traffic offences, ECORYS-Konsortium, 2022, MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – Link ergänzen.

²⁰ Europäische Föderation von Verkehrsunfallopfern (Fédération Européenne des Victimes de la Route), FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR und NL.

²¹ Die NL äußerten Bedenken hinsichtlich der unterschiedlichen geltenden Regelungen und Verfahren innerhalb der Union.

²² Europäischer Rat für Verkehrssicherheit (European Transport Safety Council), Verband europäischer Motorradhersteller (Association des Constructeurs Européens de Motocycles) und Dansk Kørelærere-Union.

Umfrage der Aussage zu, dass die Tatsache, dass Gebietsansässige und Gebietsfremde mit Blick auf den Fahrberechtigungsverlust nicht mit denselben Konsequenzen zu rechnen haben, ein Problem für die Straßenverkehrssicherheit darstellt (64 %). Ebenso erklärten sie, dass die Tatsache, dass Gebietsansässige und Gebietsfremde mit Blick auf Strafpunkte nicht mit denselben Konsequenzen zu rechnen haben, ein Problem für die Straßenverkehrssicherheit darstellt (64 %).

Nach Einschätzung der nationalen Behörden liegt die jährliche Zahl der mit einem Fahrberechtigungsverlust geahndeten Delikte durchschnittlich zwischen 25 000 und 50 000. Die Zahl der gebietsansässige Fahrer betreffenden Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust (z. B. wenn der Führerschein in dem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, in dem die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust ergeht) wurde auf 0 bis 5000 geschätzt. Die Zahl der gebietsfremde Fahrer betreffenden Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust (z. B. wenn der Führerschein nicht in dem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, in dem die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust ergeht) wurde auf 0 bis 5000 geschätzt. Eine Mehrheit der Teilnehmer schätzte die jährliche Zahl der mit Strafpunkten geahndeten Delikte auf 0 bis 1000. Eine geringe Mehrheit der Befragten schätzte die Zahl der mit Strafpunkten geahndeten Delikte gebietsansässiger Fahrer (z. B. wenn der Führerschein in dem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, in dem die Strafpunkte verhängt werden) auf 0 bis 1000. Die Zahl der mit Strafpunkten geahndeten Delikte von in anderen EU-Mitgliedstaaten ansässigen Fahrern (z. B. wenn der Führerschein nicht in dem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, in dem die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust ergeht) wurde auf 0 bis 5000 geschätzt.

Vor dem Hintergrund der vorbereitenden Arbeiten ist festzustellen, dass die Schaffung eines spezifischen und wirksamen Systems für die Erzielung einer unionsweiten Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust wahrscheinlich signifikanten Einfluss auf die Straßenverkehrssicherheit hätte. Des Weiteren ist dieser Vorschlag Teil eines Pakets, in dessen Rahmen zwei weitere einschlägige Richtlinien überarbeitet werden:

- Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte²³ und
- Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein²⁴.

Die Richtlinie (EU) 2015/413 ist von maßgeblicher Bedeutung für die Ahndung bestimmter, genau festgelegter Verkehrsdelikte, die mit Fahrzeugen begangen werden, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind als dem, in dem das Delikt begangen wurde. In den meisten Fällen bedeutet das, dass das Delikt von einem gebietsfremden Zuwiderhandelnden begangen wurde. Daher ist es wichtig, den Anwendungsbereich des vorliegenden Vorschlags nach Möglichkeit auf die in der genannten Initiative erfassten Delikte auszuweiten. Andernfalls stehen den Strafverfolgungsbehörden möglicherweise nicht die erforderlichen Instrumente zur Verfügung, um tatsächlich die Ermittlungen durchzuführen, die einen Fahrberechtigungsverlust zur Folge hätten. Darüber hinaus haben gebietsfremde Zuwiderhandelnde möglicherweise nicht in demselben Maße Anspruch auf Verfahrensgarantien wie Gebietsansässige. Mit der Überarbeitung der genannten Richtlinie sollen diese Verfahrensgarantien für Gebietsfremde gewährleistet werden. Im Zuge der

²³ 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).

²⁴ Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung) (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18).

vorbereitenden Arbeiten für diesen Vorschlag wurde deutlich, dass zwischen den Mitgliedstaaten zwar erhebliche Unterschiede hinsichtlich der für einen Fahrberechtigungsverlust geltenden Schwellenwerte bestehen, jedoch bestimmte die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte in allen oder den meisten Mitgliedstaaten einen Fahrberechtigungsverlust zur Folge haben.

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

Die Schaffung eines Systems für die unionsweite Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust gebietsfremder Zuwiderhandelnder ist ein zentrales Ziel der Initiative zur Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG.²⁵

In Artikel 11 Absatz 4 dieser Richtlinie sind bestimmte Aspekte des Fahrberechtigungsverlust geregelt. Die Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG, die im Sinne der rechtlichen Einheitlichkeit und Kohärenz zeitgleich mit dieser Initiative erarbeitet wird, wird die Ausstellung von Führerscheinen für Fahrer, die die Fahrberechtigung verloren haben, sowie die Gründe für Ausnahmen von der gegenseitigen Anerkennung (der Gültigkeit) von Führerscheinen in Fällen zum Gegenstand haben, in denen der Inhaber die Fahrberechtigung in einem anderen Mitgliedstaat verliert als dem, der den Führerschein ausgestellt hat. Des Weiteren wird sie Bestimmungen beinhalten, mit denen die Durchsetzung von Entscheidungen über den teilweisen Fahrberechtigungsverlust erleichtert wird, indem Vermerke ermöglicht werden.

Zudem hat die Kommission wiederholt auf ihr Ziel hingewiesen, einen spezifischen Rechtsakt vorzuschlagen, der es ermöglicht, dem Fahrberechtigungsverlust durch die gegenseitige Anerkennung der diesbezüglichen Entscheidungen unionsweite Wirkung zu verleihen. Im Jahr 2006 legte die Kommission in einer Mitteilung über Rechtsverluste infolge strafrechtlicher Verurteilungen²⁶ ihre Absicht dar, einen Rechtsakt vorzuschlagen, mit dem das Übereinkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis²⁷ aus dem Jahr 1998 ersetzt werden soll. Im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung von Rechtsverlusten im Allgemeinen bevorzugt die Kommission dieser Mitteilung zufolge ein sektorbezogenes Vorgehen in jenen Bereichen, in denen die Mitgliedstaaten bereits über eine gemeinsame Basis verfügen (wie beispielsweise beim Fahrberechtigungsverlust).

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

Der Vorschlag steht auch uneingeschränkt mit den wichtigsten Bestimmungen des Besitzstandes im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Einklang.

Er hat keine signifikanten Auswirkungen auf die Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ oder die Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹. Des Weiteren steht er im Einklang mit dem EU-Politikrahmen für

²⁵ Vgl. die Folgenabschätzung in der Anfangsphase der Initiative zur Überarbeitung der Führerscheintrichtlinie: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_de.

²⁶ COM(2006) 73 final.

²⁷ ABl. C 2016 vom 10.7.1998, S. 1.

²⁸ Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text) (ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 46).

²⁹ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1).

die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“³⁰.

Wie bereits erwähnt, wird im Sinne der Einheitlichkeit und Kohärenz zeitgleich mit der Ausarbeitung dieses Vorschlags eine Überarbeitung der Richtlinie (EU) 2015/413 vorgenommen. Diesbezüglich sei erneut darauf hingewiesen, dass die Richtlinie (EU) 2015/413 voraussichtlich von maßgeblicher Bedeutung für die Ermittlungen und damit indirekt auch für die Ahndung insbesondere von Fällen sein wird, in denen der Zuwiderhandelnde mittels Fernüberwachung erkannt wird. Da mit der überarbeiteten Richtlinie (EU) 2015/413 der Informationsaustausch und die gegenseitige Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten ausgeweitet werden soll, ist anzunehmen, dass die Zahl der Fälle, in denen erfolgreich ermittelt wird, und damit auch der Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust deutlich steigen wird.

Darüber hinaus soll mit der Überarbeitung der Richtlinie (EU) 2015/413 sichergestellt werden, dass die Verfahrens- und Grundrechte gebietsfremder Zuwiderhandelnder, gegen die ein Verfahren angestrengt wurde oder die eines Verstoßes überführt wurden, besser geschützt sind, unabhängig davon, ob ein Delikt mittels Fernüberwachung festgestellt oder der Zuwiderhandelnde aufgegriffen wird, bevor er den Mitgliedstaat, in dem das Delikt begangen wurde, verlässt.

Wie oben erwähnt, werden die in der vorgeschlagenen Richtlinie festgelegten Bestimmungen zudem durch die Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG und die für Führerscheine geltenden Unionsvorschriften ergänzt. Des Weiteren wird durch die überarbeitete Führerscheinrichtlinie die praktische Durchsetzung teilweiser Einschränkungen erleichtert, die gegen Fahrer verhängt wurden. Zudem werden durch sie die Möglichkeiten der Deliktsmitgliedstaaten verbessert, die Gültigkeit des Führerscheins eines Zuwiderhandelnden in Fällen, in denen die vorgeschlagene Richtlinie nicht anwendbar ist, nicht anzuerkennen.

Darüber hinaus gelten die Bestimmungen über den Schutz personenbezogener Daten auch für den Austausch von Informationen über Führerscheine, insbesondere:

- Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates (Datenschutz-Grundverordnung)³¹ und
- Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates³².

Zudem steht der Vorschlag im Einklang mit weiteren Instrumenten, welche die gegenseitige Anerkennung von Urteilen oder gerichtlichen Entscheidungen in Strafsachen ermöglichen. Mit ihm wird eine Lücke geschlossen, die im Hinblick auf in Strafsachen ergangene gerichtliche Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust besteht. Um mögliche Überschneidungen zwischen der vorgeschlagenen Richtlinie und dem Besitzstand der Union im Bereich Justiz und Inneres zu vermeiden, wird klargestellt, dass der Vorschlag diese Instrumente unberührt lässt.

³⁰ SWD(2019) 283 final.

³¹ 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).

³² 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 (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89).

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Das vorrangige Ziel des Vorschlags ist es, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und für alle Verkehrsteilnehmer in der Union ein hohes Schutzniveau zu gewährleisten, wie es von den Verkehrsministern der Union in der Erklärung von Valletta gefordert wurde.

Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) haben die gesetzgebenden Organe der Union eine weitreichende Rechtsetzungsbefugnis zum Erlass angemessener gemeinsamer Regeln mit Blick auf die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik.³³ Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist ein vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik der Union. Maßnahmen zur Verwirklichung dieses Ziels können somit auf der Grundlage des Artikels 91 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) erlassen werden.³⁴

Daher ist Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV die geeignete Rechtsgrundlage für die vorgeschlagene Richtlinie.

• Wahl des Instruments

Nach Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV haben die gesetzgebenden Organe der Union die Möglichkeit, sowohl Verordnungen als auch Richtlinien zu erlassen.

Für diesen Vorschlag ist eine Richtlinie das am besten geeignete Instrument, um den Unterschieden zwischen den geltenden Bestimmungen über den Erlass und die Durchsetzung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Nach Artikel 5 Absatz 3 EUV wird die Union nur tätig, sofern die in Betracht gezogenen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können. Im geltenden Rechtsrahmen haben gebietsansässige Fahrer, selbst wenn sie schwerste Straßenverkehrsdelikte begangen haben, weiterhin in allen anderen Mitgliedstaaten als dem, in dem das Delikt begangen wurde, eine Fahrerlaubnis, auch wenn der betreffende Mitgliedstaat die diesbezüglichen Rechte einschränkt. Eine unionsweite Wirkung entfaltet ein Fahrberechtigungsverlust ausschließlich dann, wenn die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust in dem Mitgliedstaat ergeht, in dem auch der Führerschein des Zuwiderhandelnden ausgestellt wurde.

Im Sinne der Straßenverkehrssicherheit ist es von allergrößter Bedeutung, dass Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust in der gesamten Europäischen Union wirksam sind. Dies kann nur im Wege eines Rechtsinstruments der Union erreicht werden. Die Entscheidung über die Ausstellung eines Führerscheins oder den Entzug der Fahrerlaubnis durch die Aufhebung der Gültigkeit dieses Führerscheins ist Teil der Souveränität der Mitgliedstaaten. Infolgedessen ist die unionsweite Wirkung eines Fahrberechtigungsverlustes stets davon abhängig, welche Maßnahmen der Mitgliedstaat ergreift, der den Führerschein ausgestellt hat, wobei dieser Mitgliedstaat ohne ein Eingreifen der Union nicht über die erforderlichen Informationen und Rechtsinstrumente verfügt oder keinen Anreiz hat, tätig zu werden.

³³ Urteil des Gerichtshofs, Spanien und Finnland/Parlament und Rat, C-223/02, ECLI:EU:C:2004:497, Rn. 29 sowie die darin angeführte Rechtsprechung.

³⁴ Urteil des Gerichtshofs, Kommission/Parlament und Rat, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, Rn. 43 sowie die darin angeführte Rechtsprechung.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die Maßnahmen dieser Initiative gehen nicht über das zur Erreichung des Ziels der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit durch die Erzielung einer unionsweiten Wirkung von aufgrund bestimmter die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Delikte erlassenen Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust erforderliche Maß hinaus. In der Richtlinie ist die Übermittlung der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust an den Mitgliedstaat, der den Führerschein ausgestellt hat, nur im Zusammenhang mit jenen schweren die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten vorgesehen, welche in der Union die häufigsten Ursachen für Straßenverkehrsunfälle mit und ohne Todesfolge darstellen: Trunkenheit im Straßenverkehr (Fahren mit einem Blutalkoholgehalt oberhalb des gesetzlich zulässigen Höchstwerts), Geschwindigkeitsübertretung (Überschreiten der für die betreffende Straße oder den betreffenden Fahrzeugtyp geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen) und Fahren unter Drogeneinfluss. Die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust kann darüber hinaus in Fällen übermittelt werden, in denen sie im Zusammenhang mit einem Verkehrsdelikt, das eine schwere Körperverletzung oder den Tod einer Person zur Folge haben.

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

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Im Jahr 2012 wurde unter Federführung der Kommission eine juristische Studie³⁵ über die aktuelle Situation bei innerhalb der Union ergangenen Entscheidungen über Rechtsverluste in drei Bereichen durchgeführt, die unter anderem Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust zum Gegenstand hatte. Im Rahmen dieser Studie wurden neben dem einschlägigen Rechtsrahmen der Union auch die geltenden internationalen und bilateralen Verträge und Übereinkommen untersucht. Die Studie ergab unter anderem, dass eine neue Richtlinie erlassen werden sollte, um die grenzüberschreitende Durchsetzung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust zu regeln.

Im Jahr 2022 beauftragte die Kommission ein Konsortium aus den Unternehmen Ecorys, Wavestone und Grimaldi mit einer Begleitstudie³⁶ zur Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Richtlinie (EU) 2015/413. Im Zuge dieser Studie wurden umfassende Forschungsarbeiten zu dem für Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust maßgeblichen Rechtsrahmen und zur einschlägigen Rechtsprechung des EuGH durchgeführt. In der Schlussfolgerung dieser Studie wurde auch die Erarbeitung eines neuen Rechtsakts befürwortet, der es ermöglicht, Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust durch ihre gegenseitige Anerkennung unionsweite Wirkung zu verleihen.

Wie oben erwähnt sind Fälle, in denen ein Mitgliedstaat gemäß seinen nationalen Rechtsvorschriften und aufgrund eines rechtswidrigen Verhaltens in seinem Hoheitsgebiet die Fahrerlaubnis eines Inhabers eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins aussetzt, gegenwärtig teilweise in der Richtlinie 2006/126/EG geregelt.

³⁵ Vermeulen, G., Bondt, W., Ryckman, C. und Persak, N., The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence, 2012.

³⁶ ECORYS-Konsortium, Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences, 2022, MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – Link ergänzen.

Im Jahr 2022 veröffentlichte die Europäische Kommission eine Ex-post-Bewertung³⁷ der genannten Richtlinie. Daraus geht hervor, dass durch das Zusammenwirken der Richtlinie 2006/126/EG und der beiden vorangegangenen Führerscheintrichtlinien ein einheitliches Sicherheitsniveau für die Verkehrsteilnehmer in der Union erreicht und die Freizügigkeit erleichtert wurde. Des Weiteren ergab die Bewertung, dass Spielraum für eine weitere Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der Union sowie der Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit bestimmter rechtlicher Anforderungen besteht.

• **Konsultation der Interessenträger**

Im Einklang mit den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung³⁸ wurden die Interessenträger im Zuge der Ex-post-Bewertung der Richtlinie 2006/126/EG und der Folgenabschätzung zur Überarbeitung dieser Richtlinie auch zu dem vorliegenden Vorschlag konsultiert.

In der Vorbereitungsphase der Ex-post-Bewertung wurde am 16. Oktober 2020 ein Workshop für Interessenträger durchgeführt, um Evidenzdaten zusammenzutragen, Erkenntnisse zu bestätigen und Rückmeldungen zu neuen Erkenntnissen sowie Meinungen einzuholen.

Anschließend fand vom 28. Oktober 2020 bis zum 20. Januar 2021 eine öffentliche Konsultation statt, in deren Rahmen sich die interessierte Öffentlichkeit und Interessenträger zu den geltenden Bestimmungen äußern konnten.

In der Vorbereitungsphase der Folgenabschätzung hatten interessierte Kreise Gelegenheit, Rückmeldungen zur Folgenabschätzung in der Anfangsphase abzugeben (2. Quartal 2021). Anschließend wurden die folgenden gezielten Konsultationstätigkeiten durchgeführt:

- zwei Befragungsrunden:
 - sondierende Befragungen in der Anfangsphase (1. und 2. Quartal 2022),
 - eingehende Befragungen, um Informationslücken zu schließen und die zu erwartenden Auswirkungen politischer Maßnahmen zu bewerten (2. und 3. Quartal 2021);
- zwei Umfragerunden:
 - eine Umfrage zur Untermauerung der Problemanalyse (2. Quartal 2022),
 - eine Umfrage zur Bewertung der Auswirkungen politischer Maßnahmen (2. und 3. Quartal 2022).

Schließlich fand im 3. Quartal 2022 eine weitere öffentliche Konsultation statt.

Das Europäische Parlament befürwortet die Stärkung des Rahmens für die Straßenverkehrssicherheit insbesondere durch die Einführung eines Instruments für die gegenseitige Anerkennung des Entzugs der Fahrerlaubnis.³⁹

• **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Im Zuge der Folgenabschätzung fand ein Sachverständigenworkshop zu den Folgen von Straßenverkehrsdelikten und zur medizinischen Tauglichkeit statt (2. Quartal 2022).

³⁷ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences, SWD(2022) 17 final.

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_de

³⁹ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 6. Oktober 2021 zu dem EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Empfehlungen für die nächsten Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“ (2021/2014(INI)).

In den Vorbereitungsphasen der Ex-post-Bewertung und der Folgenabschätzung wurde der Ausschuss für den Führerschein, der nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/126/EG eingesetzt wurde und sich im Wesentlichen aus Sachverständigen der Mitgliedstaaten zusammensetzt, kontinuierlich unterrichtet und konsultiert.

- **Folgenabschätzung**

Es wurde eine Folgenabschätzung⁴⁰ zur Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG durchgeführt, bei der auch den Fahrberechtigungsverlust betreffende Aspekte untersucht wurden. Die Folgenabschätzung wurde am 18. November 2022 vom Ausschuss für Regulierungskontrolle im schriftlichen Verfahren mit einer befürwortenden Stellungnahme ohne Anmerkungen gebilligt.⁴¹ Darüber hinaus wurde im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten für die Überarbeitung der Richtlinie (EU) 2015/413 die Frage der Erzielung einer unionsweiten Wirkung des Fahrberechtigungsverlustes durch die gegenseitige Anerkennung der diesbezüglichen Entscheidungen eingehend geprüft. Durch die Ergebnisse der Forschungsarbeiten wurde bestätigt, dass Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust in die Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG einbezogen werden sollten, insbesondere weil sie nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2015/413 fallen würden. Ungeachtet dessen hat die Kommission bei der Ausarbeitung der politischen Optionen die Informationen herangezogen, die im Zuge der Bewertungen der beiden genannten Richtlinien und der jeweiligen Folgenabschätzungen erhoben wurden.⁴²

Der Abschlussbericht zu der Begleitstudie zur Folgenabschätzung für die Initiative zur Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG, die auch den vorliegenden Vorschlag einschließt, beinhaltet eine umfassende Beschreibung und Bewertung des Mehrwerts der Initiative und ihrer Verbindungen zu anderen politischen Initiativen. Diese sind den Abschnitten 3.3, 1.3 und 1.5 des Abschlussberichts zu entnehmen. Die Abschnitte 5.2 und 8.1 enthalten eine ausführliche Beschreibung der politischen Optionen, während in Abschnitt 6 eine umfassende Analyse der Auswirkungen aller Optionen vorgenommen wird. Eine Zusammenfassung der geprüften politischen Optionen ist der Begründung des Vorschlags zur Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG⁴³ zu entnehmen. Im Übereinkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis aus dem Jahr 1998 (Rechtsakt des Rates vom 17. Juni 1998)⁴⁴ wurde ein Unionsrahmen für die einheitliche grenzüberschreitende Durchsetzung von Entscheidungen über den Entzug der Fahrerlaubnis vorgeschlagen; das Übereinkommen wurde nur von sieben Mitgliedstaaten ratifiziert und trat nie in Kraft.⁴⁵ Aus diesem Grund wurde es im Jahr 2016 aufgehoben.⁴⁶

Mit der Annahme der Richtlinie 2006/126/EG, in der die einschlägigen Bestimmungen der vorangegangenen Führerscheinrichtlinie (Artikel 8 der Richtlinie 91/439/EWG)⁴⁷ teilweise

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Die in diesem Kapitel vorgestellte Bewertung der Schaffung einer unionsweiten Regelung über die gegenseitige Anerkennung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust basiert weitgehend auf den Informationen, die im Rahmen der Begleitstudie „Impact Assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences – Final Report“ [noch nicht veröffentlicht] erhoben wurden.

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Rechtsakt des Rates vom 17. Juni 1998 zur Ausarbeitung des Übereinkommens über den Entzug der Fahrerlaubnis (ABl. C 216 vom 10.7.1998, S. 1).

⁴⁵ BG, IE, RO, SK, ES, UK und CY.

⁴⁶ Verordnung (EU) 2016/95 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Januar 2016 zur Aufhebung bestimmter Rechtsakte im Bereich der polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen (ABl. L 26 vom 2.2.2016, S. 9).

⁴⁷ Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 1).

geändert wurden, um das Phänomen des „Führerscheintourismus“ einzudämmen, schien ein Schritt zur Erzielung einer unionsweiten Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust unternommen worden zu sein. Mit dem Wortlaut der neuen Bestimmung, Artikel 11 Absatz 4 der Richtlinie 2006/126/EG, wurde jedoch nicht die erforderliche Klarheit geschaffen. Diese Bestimmung wurde vom EuGH⁴⁸ mehrfach ausgelegt, da ihr Wortlaut Zweifel offenließ und sich die Situation für Gebietsansässige und Gebietsfremde, die die Fahrberechtigung verloren haben, unterschiedlich darstellt. Des Weiteren betonte der EuGH⁴⁹, dass eine solche Verpflichtung weder wirksam noch durchsetzbar ist, solange nicht ein System für den Austausch von Informationen über Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust zwischen den Mitgliedstaaten eingeführt wurde, das es allen Mitgliedstaaten ermöglicht, tatsächlich zu prüfen, ob im Ausland ein Verfahren zur Verhängung eines Fahrberechtigungsverlustes gegen einen Führerscheinbewerber anhängig ist oder ein Fahrberechtigungsverlust verhängt wurde.

Aufgrund der oben beschriebenen Probleme sind im derzeit geltenden Rechtsrahmen gegen gebietsfremde Zuwiderhandelnde ergangene Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust ausschließlich in dem Mitgliedstaat wirksam, in dem ein Delikt begangen wurde, nicht aber in anderen EU-Mitgliedstaaten, sofern der Fahrberechtigungsverlust nicht von dem Mitgliedstaat verhängt wird, in dem sie erteilt wurde. Das ist sehr problematisch, da von Fahrern, deren Führerschein in einem Mitgliedstaat wegen schwerer und wiederholter Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften ausgesetzt, eingeschränkt oder entzogen wurde, eine ernsthafte Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit ausgeht, wenn sie in der Union ein Fahrzeug führen.

Wird diesbezüglich keine ausdrückliche Sperre verhängt (oder werden andere Mitgliedstaaten nicht ordnungsgemäß über eine geltende Sperre unterrichtet), können gebietsfremde Fahrer darüber hinaus in ihrem Wohnsitzland einen neuen Führerschein beantragen, sodass sie wieder überall fahrberechtigt sind, da die neue Fahrerlaubnis grundsätzlich auch in dem Land, in dem das Delikt begangen wurde, anerkannt werden muss. Ebenso könnten Fahrer, die die Fahrberechtigung in ihrem eigenen Land verloren haben, ihren Wohnsitz wechseln, bevor sie eine neue Fahrerlaubnis beantragen.

Die Rechtsgrundlage für den unionsweiten Austausch von Informationen über Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust ist bereits in der Richtlinie 2006/126/EG⁵⁰ verankert, nach der die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, einander bei der Durchführung der in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen zu unterstützen, Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzten, erneuerten oder entzogenen Führerscheine auszutauschen und hierfür das zu diesem Zweck eingerichtete EU-Führerscheinnetz (d. h. RESPER) zu nutzen. Darüber hinaus könnte die Durchsetzung auch durch die Richtlinie (EU) 2015/413 erleichtert werden, nach der der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet das Delikt begangen wurde, verpflichtet ist, den Zuwiderhandelnden darüber zu unterrichten, welchen Fahrberechtigungsverlust das mutmaßlich begangene Delikt nach sich zieht.

Bewertung der Maßnahmen und politischen Optionen

⁴⁸ Vgl. insbesondere das Urteil des Gerichtshofs vom 20. November 2008, Weber, C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; Urteil des Gerichtshofs vom 2. Dezember 2010, Scheffler, 334-09, ECLI:EU:C:2010:731; Urteil des Gerichtshofs vom 26. April 2012, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, Rn. 71; Urteil des Gerichtshofs vom 23. April 2015, Aykul, C-260/13, CECLI:EU:C:2015:257; Urteil des Gerichtshofs vom 21. Mai 2015, Wittmann, C-339/14; ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Urteil des Gerichtshofs, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, Rn. 82.

⁵⁰ Artikel 15, Artikel 7 Absatz 5 und, nach der Rechtsprechung, auch Artikel 11 Absatz 4 der genannten Richtlinie.

Die in den einzelnen politischen Optionen vorgesehenen Maßnahmen wurden mit Blick auf ihre wirtschaftlichen, gesellschaftlichen (Straßenverkehrssicherheit) und grundrechtsrelevanten Auswirkungen einer quantitativen und qualitativen Bewertung unterzogen. Für die Bewertung der Auswirkungen wurde entsprechend den Basisprojektionen der Zeitraum 2025 bis 2050 gewählt. Die Auswirkungen auf die Grundrechte werden durch die strikte Anwendung der Datenschutzbestimmungen, insbesondere in RESPER, dauerhaft begrenzt.

Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen der bevorzugten Option dürften im Hinblick auf die Erzielung einer unionsweiten Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust insgesamt positiv sein. Durch die Initiative sollte die Straßenverkehrssicherheit in den Mitgliedstaaten verbessert werden. Wenn in einem grenzüberschreitenden Kontext ergangene Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust mit höherer Wahrscheinlichkeit wirksam vollstreckt werden, hat dies über die Grenzen der Mitgliedstaaten hinweg eine größere abschreckende Wirkung im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte. Die gesellschaftlichen Auswirkungen wären insgesamt sehr positiv, da die Opfer sicher sein können, dass Maßnahmen im Zusammenhang mit von Ausländern begangenen Straßenverkehrsdelikten tatsächlich vollstreckt werden.

Durch die Verwirklichung der Ziele der Initiative werden die Betriebskosten von RESPER leicht steigen. Die durch die erhöhte Straßenverkehrssicherheit ermöglichte Rettung von Menschenleben sollte die Kosten jedoch mehr als ausgleichen.

Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen dürften von diesem Legislativvorschlag nicht unmittelbar betroffen sein.

- **Grundrechte**

Die Erzielung einer unionsweiten Wirkung von Maßnahmen in Bezug auf den Fahrberechtigungsverlust könnte mit Eingriffen in nach der Charta der Grundrechte der Europäischen Union⁵¹ (im Folgenden „Charta“) und der Europäischen Menschenrechtskonvention⁵² (EMRK) geschützte Grundrechte verbunden sein.

Durch die Entscheidung des Ausstellungsmitgliedstaats, Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust unionsweite Wirkung zu verleihen, werden die Möglichkeiten der Zuwiderhandelnden, innerhalb der Union ein Kraftfahrzeug zu führen, weiter eingeschränkt. In Abhängigkeit von ihrer persönlichen Situation könnte sich dies auf die Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit, ihr Familienleben und ihre Möglichkeiten auswirken, ihre Kraftfahrzeuge zu nutzen. Der Vorschlag könnte sich daher auf mehrere Grundrechte auswirken: das Recht zu arbeiten, die unternehmerische Freiheit, das Recht auf Familienleben und das Eigentumsrecht. Darüber hinaus könnten die geplanten Verfahren das Recht auf ein faires Verfahren, die Verteidigungsrechte und das Recht auf den Schutz personenbezogener Daten berühren.

Einschränkungen der Grundrechte von Zuwiderhandelnden dürfen vorgenommen werden, wenn sie erforderlich sind und den von der Union anerkannten dem Gemeinwohl dienenden Zielsetzungen tatsächlich entsprechen. Dies ist hier der Fall, wobei die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit die von der Union anerkannte dem Gemeinwohl dienende Zielsetzung darstellt. Die Einschränkungen gehen nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus: Ein Fahrer, der diese Straßenverkehrsdelikte in einem anderen

⁵¹ ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391.

⁵² Europarat, Europäische Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten in der Fassung der Protokolle Nr. 11, 14 und 15 vom 4. November 1950, SEV Nr. 5.

Mitgliedstaat begangen hat als dem, in dem sein Führerschein ausgestellt wurde, während er von seinem Recht auf Freizügigkeit Gebrauch gemacht hat, sollte im Falle des Fahrberechtigungsverlustes dieselben Konsequenzen zu tragen haben wie ein Fahrer aus dem Mitgliedstaat, in dem das Delikt begangen wurde. Der Fahrberechtigungsverlust sollte in der gesamten Union wirksam sein. Andernfalls könnte die Straßenverkehrssicherheit nur in dem Mitgliedstaat geschützt werden, in dem das Delikt begangen wurde, was ein unvollständiges und ineffizientes Ergebnis wäre.

Darüber hinaus wurden einige wichtige Garantien in die vorgeschlagene Richtlinie aufgenommen. Der Vorschlag sieht Gründe für eine Ausnahme vor, wenn aufgrund konkreter und objektiver Nachweise berechnete Gründe für die Annahme bestehen, dass die Vollstreckung des Fahrberechtigungsverlustes unter den besonderen Umständen des Falles einen Verstoß gegen ein in der Charta verankertes Grundrecht zur Folge hätte. Ein anderer Grund für eine Ausnahme liegt vor, wenn die Verfahrensgarantien für Abwesenheitsverfahren nicht eingehalten werden. Diese Garantien ähneln jenen, die seit dem Inkrafttreten des Rahmenbeschlusses 2009/299/JI zur Stärkung der Verfahrensrechte von Personen und zur Förderung der Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung auf Entscheidungen, die im Anschluss an eine Verhandlung ergangen sind, zu der die betroffene Person nicht erschienen ist⁵³, für andere Instrumente der gegenseitigen Anerkennung gelten.

Des Weiteren stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die in dem Mitgliedstaat, in dem das Delikt begangen wurde, verfügbaren Rechtsbehelfe jenen gleichwertig sind, die in einem vergleichbaren innerstaatlichen Fall zur Verfügung stehen, und dass der Zuwiderhandelnde auch gegen die Entscheidung, mit der dem Fahrberechtigungsverlust unionsweite Wirkung verliehen wird, Berufung einlegen kann, die im Falle ihres Erfolgs dazu führt, dass die unionsweite Wirkung aufgehoben und der Fahrberechtigungsverlust auf den Mitgliedstaat beschränkt wird, in dem das Delikt begangen wurde. Zudem werden die Behörden Informationen über die nach nationalem Recht bestehenden Möglichkeiten zur Einlegung dieser Rechtsbehelfe bereitstellen müssen, sobald diese anwendbar werden; die Informationen müssen rechtzeitig erteilt werden, sodass die Rechtsbehelfe wirksam ausgeübt werden können.

Wenn die Maßnahmen in diesem Vorschlag verhältnismäßig angewandt und durch die vorstehend beschriebenen wirksamen Verfahrensgarantien ergänzt werden, sind sie mit den Grundrechten vereinbar.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Für Übermittlungen und die Kommunikation zwischen den Behörden sind bereits vorhandene technische Lösungen (wie beispielsweise RESPER – das Netz für den Austausch von Informationen über Führerscheine) vorgesehen.

Es müssten einige technische Änderungen vorgenommen werden, um sicherzustellen, dass über RESPER zusätzliche Daten im Zusammenhang mit Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust ausgetauscht werden können. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass dadurch insgesamt keine erheblichen Kosten entstehen dürften. Es ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten die ihnen aus der Anwendung der vorgeschlagenen Richtlinie entstehenden Kosten selbst tragen. Diese Kosten stehen in Zusammenhang mit der zusätzlichen Zeit, die für

⁵³ Rahmenbeschluss 2009/299/JI des Rates vom 26. Februar 2009 zur Änderung der Rahmenbeschlüsse 2002/584/JI, 2005/214/JI, 2006/783/JI, 2008/909/JI und 2008/947/JI, zur Stärkung der Verfahrensrechte von Personen und zur Förderung der Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung auf Entscheidungen, die im Anschluss an eine Verhandlung ergangen sind, zu der die betroffene Person nicht erschienen ist (ABl. L 81 vom 27.3.2009, S. 24).

Ermittlungen aufzuwenden sein wird, und den Kosten im Zusammenhang mit der Unterrichtung der ausländischen Zuwiderhandelnden.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust zwar häufig mit Geldbußen verbunden sind, diese jedoch bewusst vom Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie ausgenommen wurden, die somit nicht für die Durchsetzung dieser Geldbußen herangezogen werden kann.

5. WEITERE ANGABEN

• Durchführungspläne sowie Überwachungs-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten

Der Vorschlag sieht eine Berichterstattungspflicht der Kommission gegenüber dem Europäischen Parlament und dem Rat bezüglich der Durchführung der vorgeschlagenen Richtlinie und insbesondere ihrer Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit vor. Der Bericht der Kommission ist fünf Jahre nach der Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie durch die Mitgliedstaaten vorzulegen.

• Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

Artikel 1: Ziel und Gegenstand

Ziel dieses Vorschlags ist es, für alle Verkehrsteilnehmer in der Union ein hohes Schutzniveau zu gewährleisten, indem Vorschriften über die Erzielung einer unionsweiten Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust festgelegt werden, die aufgrund schwerer die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Delikte, die in einem anderen Mitgliedstaat begangen wurden als dem, der den Führerschein des Zuwiderhandelnden ausgestellt hat, erlassen wurden.

Artikel 2: Begriffsbestimmungen

Artikel 2 enthält die Begriffsbestimmungen bestimmter zentraler Begriffe, die im Vorschlag verwendet werden.

Hierzu zählen Begriffsbestimmungen der Begriffe „Fahrberechtigungsverlust“, „Deliktsmitgliedstaat“ (in dem das Delikt begangen wurde), „Ausstellungsmitgliedstaat“ (der den Führerschein ausgestellt hat) und „betroffene Person“.

Die Begriffsbestimmung des Begriffs „Fahrberechtigungsverlust“ umfasst rechtskräftige Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust, die im Zusammenhang mit der Begehung eines Verkehrsdelikts erlassen werden und den Entzug, die Einschränkung oder die Aussetzung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis zur Folge haben, unabhängig davon, ob es sich dabei um Sicherheitsmaßnahmen oder Strafen handelt und ob sie als verwaltungsrechtliche oder als strafrechtliche Sanktionen einzustufen sind. Die Begriffe Entzug, Einschränkung und Aussetzung werden ebenfalls definiert. Der Anwendungsbereich der Richtlinie ist auf eine begrenzte Zahl „schwerer die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Verkehrsdelikte“ beschränkt, die genau festgelegt werden: Trunkenheit im Straßenverkehr, Geschwindigkeitsübertretung, Fahren unter Drogeneinfluss sowie gegen die den Straßenverkehr regelnden Vorschriften verstoßende Verhaltensweisen, die eine schwere Körperverletzung oder den Tod einer Person zur Folge haben. Des Weiteren werden „zusätzliche Auflagen“ definiert, welche die von einer Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust betroffene Person erfüllen muss, um ihren Führerschein oder ihre Fahrerlaubnis wiederzuerlangen.

Bei einigen Begriffen, wie beispielsweise „schwere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte“, „Kraftfahrzeug“, „Führerschein“ und „ordentlicher Wohnsitz“, wird auf in anderen Rechtsakten der Union vorgenommene Begriffsbestimmungen verwiesen.

Artikel 3: Unionsweite Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust

In diesem Artikel wird der Grundsatz festgelegt, dass der Fahrberechtigungsverlust, der von einem Mitgliedstaat gegen eine Person verhängt wird, die ihren ordentlichen Wohnsitz nicht in diesem Mitgliedstaat hat und deren Führerschein von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, unionsweite Wirkung haben sollte.

Artikel 4: Pflicht zur Mitteilung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust

Der Deliktsmitgliedstaat ist verpflichtet, dem Ausstellungsmitgliedstaat Entscheidungen über einen mindestens einmonatigen Fahrberechtigungsverlust mitzuteilen. Die Mitteilung sollte unter Verwendung einer Standardbescheinigung erfolgen, die zwischen den nationalen Kontaktstellen der beiden betroffenen Mitgliedstaaten übermittelt wird.

Artikel 5: Standardbescheinigung und Übermittlungswege

Mit dieser Bestimmung wird der Kommission die Befugnis übertragen, vor dem Ende der Umsetzungsfrist der Richtlinie einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen, in dem Format und Inhalt der Standardbescheinigung festgelegt werden. In dieser Bestimmung sind die wichtigsten Angaben festgelegt, die diese Bescheinigung enthalten sollte.

Darüber hinaus wird in diesem Artikel festgelegt, in welchen Sprachen die Bescheinigung übermittelt werden darf; zudem wird bestimmt, dass die Bescheinigung über RESPER übermittelt werden sollte.

Artikel 6: Gewährleistung der unionsweiten Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust

Der Ausstellungsmitgliedstaat sollte geeignete Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass der Fahrberechtigungsverlust unionsweite Wirkung hat, sofern nicht einer der in Artikel 8 festgelegten Gründe für eine Ausnahme vorliegt.

In Fällen, in denen die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust den Entzug des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat, sollte der Ausstellungsmitgliedstaat der betroffenen Person den Führerschein entziehen. Die betroffene Person sollte den Führerschein oder die Fahrerlaubnis gemäß den in diesem Mitgliedstaat unter vergleichbaren Umständen geltenden Vorschriften wiedererlangen. Dieser Mitgliedstaat berücksichtigt weitestmöglich die Teile der Auflagen, welche die betroffene Person bereits im Deliktsmitgliedstaat erfüllt hat, um den Führerschein oder die Fahrerlaubnis wiederzuerlangen.

In Fällen, in denen die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust die Aussetzung oder Einschränkung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat, sollte die vom Ausstellungsmitgliedstaat ergriffene Maßnahme darauf beschränkt sein, sicherzustellen, dass der unionsweite Fahrberechtigungsverlust dieselbe Dauer hat wie der vom Deliktsmitgliedstaat verhängte Fahrberechtigungsverlust unabhängig davon, ob dieser Mitgliedstaat gegen die betroffene Person Auflagen für die Wiedererlangung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis verhängt hat.

Artikel 7: Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust im Deliktsmitgliedstaat

In diesem Artikel wird klargestellt, dass die Richtlinie und insbesondere die Anwendung der in Artikel 8 festgelegten Gründe für eine Ausnahme durch den Ausstellungsmitgliedstaat der

Vollstreckung des vom Deliktsmitgliedstaat verhängten Fahrberechtigungsverlust in seinem Hoheitsgebiet nicht entgegensteht.

Des Weiteren wird ausgeführt, dass, wenn ein von diesem Deliktsmitgliedstaat verhängter Fahrberechtigungsverlust mit Auflagen verbunden ist, welche die betroffene Person erfüllen muss, um den Führerschein oder die Fahrerlaubnis wiederzuerlangen, dieser Mitgliedstaat die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust in seinem Hoheitsgebiet anwenden kann, bis die Auflagen erfüllt sind.

Artikel 8: Gründe für eine Ausnahme

In Artikel 8 sind eine erschöpfende Liste der Gründe für eine Ausnahme, auf deren Grundlage der Ausstellungsmitgliedstaat es ablehnen muss, dem Fahrberechtigungsverlust unionsweite Wirkung zu verleihen, sowie eine Liste zusätzlicher Gründe für eine Ausnahme festgelegt, auf deren Grundlage der Ausstellungsmitgliedstaat es ablehnen kann, dem Fahrberechtigungsverlust unionsweite Wirkung zu verleihen.

Zu den in der Liste aufgeführten Gründen für eine Ausnahme zählen beispielsweise die Unvollständigkeit der Bescheinigung, für die betroffene Person geltende Altersgrenzen, Immunitäten oder Vorrechte sowie die Tatsache, dass die verbleibende Geltungsdauer des Fahrberechtigungsverlustes weniger als einen Monat beträgt.

Bevor der Ausstellungsmitgliedstaat Gründe für eine Ausnahme geltend macht, sollte er mit dem Deliktsmitgliedstaat Rücksprache halten.

Artikel 9: Fristen

In diesem Artikel ist festgelegt, dass der Ausstellungsmitgliedstaat die Maßnahme, mit der dem Fahrberechtigungsverlust unionsweite Wirkung verliehen wird, spätestens 15 Tage nach Erhalt der Bescheinigung erlassen muss.

In bestimmten Fällen, wenn es dem Ausstellungsmitgliedstaat nicht möglich ist, die für die Anerkennungsphase festgelegte Frist einzuhalten, muss er den Deliktsmitgliedstaat darüber in Kenntnis setzen und mit ihm Rücksprache halten, ist jedoch weiterhin verpflichtet, dem Fahrberechtigungsverlust unverzüglich unionsweite Wirkung zu verleihen.

Artikel 10: Konsultationen zwischen den Mitgliedstaaten

In diesem Artikel ist festgelegt, dass die Mitgliedstaaten einander auf geeignetem Wege und unverzüglich konsultieren, um die wirksame Anwendung dieser Richtlinie zu gewährleisten.

Artikel 11: Vom Ausstellungsmitgliedstaat zu erteilende Informationen

In diesem Artikel ist festgelegt, welche Informationen über unterschiedliche Aspekte und Verfahrensschritte der Ausstellungsmitgliedstaat dem Deliktsmitgliedstaat übermitteln muss.

Artikel 12: Vom Deliktsmitgliedstaat zu erteilende Informationen

Gemäß diesem Artikel muss der Deliktsmitgliedstaat den Ausstellungsmitgliedstaat über Umstände, die sich auf die ursprüngliche Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust auswirken können, sowie über die Beendigung des Fahrberechtigungsverlustes in seinem Hoheitsgebiet in Kenntnis setzen.

Artikel 13: Pflicht zur Unterrichtung der betroffenen Person

Der Ausstellungsmitgliedstaat muss die betroffene Person über eine im Zusammenhang mit dem Fahrberechtigungsverlust erlassene Entscheidung oder Maßnahme in Kenntnis setzen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der betroffenen Person Informationen über die

nach dem Recht des Ausstellungsmitgliedstaats verfügbaren Rechtsbehelfe erteilt werden müssen.

Artikel 14: Rechtsbehelfe

Gemäß diesem Artikel sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass angemessene Rechtsbehelfe gegen die nach dieser Richtlinie erlassenen Entscheidungen verfügbar sind. In dem Artikel wird klargestellt, dass vom Deliktsmitgliedstaat mitgeteilte Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust ausschließlich im Wege einer im Deliktsmitgliedstaat erhobenen Klage angefochten werden sollten.

Artikel 15: Nationale Kontaktstellen

Die Mitgliedstaaten müssen nationale Kontaktstellen einrichten. Im Einklang mit Artikel 4 müssen diese nationalen Kontaktstellen die Bescheinigungen übermitteln. Zudem sollten sie mit den an der Durchsetzung der Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust beteiligten Behörden zusammenarbeiten.

Artikel 16: Statistische Daten

Nach diesem Artikel müssen die Mitgliedstaaten bei den zuständigen Behörden regelmäßig Daten erheben und umfassende Statistiken über Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust führen. Die erhobenen statistischen Daten sind der Kommission jährlich zu übermitteln. Die Erhebung umfassender Daten über Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust ist erforderlich, um eine eingehende Bewertung der Funktionsweise des in dieser Richtlinie festgelegten Mechanismus zu ermöglichen.

Artikel 17: Ausschussverfahren

In diesem Artikel ist das Verfahren für den Erlass des in Artikel 5 genannten Durchführungsrechtsakts festgelegt.

Artikel 18: Verhältnis zu anderen Rechtsakten

In diesem Artikel ist festgelegt, dass diese Richtlinie die sich aus den Rechtsvorschriften der Union über die justizielle Zusammenarbeit ergebenden Rechte und Pflichten sowie die Rechte von Verdächtigen und beschuldigten Personen unberührt lässt.

Artikel 19: Umsetzung

Die Mitgliedstaaten müssen die Bestimmungen der Richtlinie innerhalb eines bestimmten Zeitraums umsetzen und der Kommission diese nationalen Maßnahmen mitteilen.

Artikel 20: Bericht über die Anwendung

Es wird eine Berichterstattungspflicht der Kommission bezüglich der Durchführung der vorgeschlagenen Richtlinie festgelegt.

Artikel 21: Inkrafttreten und Anwendung

In dieser Standardbestimmung ist festgelegt, dass die Richtlinie am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft tritt.

Artikel 22: Adressaten

In dieser Standardbestimmung ist festgelegt, dass die Richtlinie an die Mitgliedstaaten gerichtet ist.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust

(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 Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist ein vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik der Union. In ihrem EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030³ bekannte sich die Kommission erneut zu dem ehrgeizigen Ziel, die Zahl der Todesfälle und schweren Verletzungen auf den Straßen der Union bis 2050 auf annähernd Null („Vision Null Straßenverkehrstote“) und mittelfristig bis 2030 um 50 % zu senken.
- (2) Um die angestrebte Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu erreichen, forderten die Verkehrsminister der Mitgliedstaaten in der 2017 verabschiedeten Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit vom 29. März 2017, den Rechtsrahmen der Union für die Straßenverkehrssicherheit zu stärken und dabei einen besonderen Schwerpunkt darauf zu legen, dass die Mitgliedstaaten in Bezug auf den Fahrberechtigungsverlust von Gebietsfremden zusammenarbeiten müssen.
- (3) Infolge der Freizügigkeit und des zunehmenden grenzüberschreitenden Straßenverkehrs werden Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust häufig von anderen Mitgliedstaaten erlassen als dem, in dem der Fahrer seinen ordentlichen Wohnsitz hat und der den Führerschein ausgestellt hat.
- (4) Bislang können andere Mitgliedstaaten als der, in dem der Fahrer seinen ordentlichen Wohnsitz hat, gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften und aufgrund eines rechtswidrigen Verhaltens des Inhabers eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen ergreifen, die dazu

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ SWD(2019) 283 final.

führen, dass die Gültigkeit des in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht anerkannt und damit die Fahrerlaubnis der betroffenen Person eingeschränkt wird. Der Geltungsbereich dieser Maßnahmen ist jedoch auf das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats beschränkt, in dem das rechtswidrige Verhalten stattgefunden hat, und sie bewirken lediglich, dass die Gültigkeit des Führerscheins in diesem Hoheitsgebiet nicht anerkannt wird. Ohne ein Tätigwerden des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausgestellt hat, wird dieser daher in allen übrigen Mitgliedstaaten weiterhin anerkannt. Dies steht jedoch der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der Union entgegen. Fahrer, die die Fahrberechtigung in einem anderen Mitgliedstaat verlieren als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, sollten sich den Auswirkungen dieser Maßnahme in anderen Mitgliedstaaten als dem Deliktsmitgliedstaat nicht entziehen können.

- (5) Um für alle Verkehrsteilnehmer in der Union ein hohes Schutzniveau zu gewährleisten, müssen konkrete Vorschriften über die unionsweite Anwendung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust festgelegt werden, die aufgrund schwerer die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Verkehrsdelikte von einem anderen Mitgliedstaat erlassen wurden als dem, der den Führerschein des Zuwiderhandelnden ausgestellt hat.
- (6) Die Durchführung dieser Richtlinie sollte jedoch nicht die Harmonisierung der nationalen Vorschriften über die Begriffsbestimmung und Rechtsnatur von Verkehrsdelikten sowie die wegen ihnen zu verhängenden Sanktionen erforderlich machen. Insbesondere sollte die unionsweite Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust unabhängig davon gelten, ob die nationalen Maßnahmen im Deliktsmitgliedstaat als verwaltungs- oder als strafrechtlich eingestuft werden.
- (7) Diese Richtlinie sollte die Vorschriften über die polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit in Strafsachen sowie über die gegenseitige Anerkennung von gerichtlichen Entscheidungen in Strafsachen unberührt lassen. Des Weiteren sollte sie nicht die Möglichkeit der Justizbehörden der Mitgliedstaaten beeinträchtigen, die von ihnen erlassenen Entscheidungen zu vollstrecken; dies gilt insbesondere für strafrechtliche Entscheidungen.
- (8) Konkret soll es der Union mit dieser Richtlinie ermöglicht werden, ihr Ziel zu verfolgen, die Straßenverkehrssicherheit in der Union zu verbessern. Wie der Gerichtshof entschieden hat, gehören Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zur Verkehrspolitik und können auf der Grundlage des Artikels 91 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrags⁴ erlassen werden, da sie unter den Begriff „Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ im Sinne dieser Bestimmung fallen.⁵
- (9) Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust, die aufgrund schwerer die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Verkehrsdelikte erlassen werden, können den Entzug, die Einschränkung oder die Aussetzung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis des Zuwiderhandelnden zum Gegenstand haben. Wurde das Delikt in dem Mitgliedstaat begangen, der den Führerschein ausgestellt hat, kann mit ihnen zudem die Aufhebung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis verhängt werden. Daher sollte gerade durch die Anwendung all dieser Maßnahmen durch den Mitgliedstaat, der den Führerschein ausgestellt hat, eine unionsweite Wirkung des Fahrberechtigungsverlustes erreicht werden.

⁴ ABL C 202 vom 7.6.2016.

⁵ Urteil des Gerichtshofs (Große Kammer) vom 6. Mai 2014, Kommission/Parlament und Rat, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, Rn. 43.

- (10) Da Trunkenheit im Straßenverkehr (d. h. das Fahren mit einem Blutalkoholgehalt oberhalb des gesetzlich zulässigen Höchstwerts), Geschwindigkeitsübertretungen (d. h. das Überschreiten der für die betreffende Straße oder den betreffenden Fahrzeugtyp geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen) und das Fahren unter Drogeneinfluss in der Union die häufigsten Ursachen für Straßenverkehrsunfälle mit und ohne Todesfolge darstellen, sollten Fälle, die mit diesen Delikten in Zusammenhang stehen, mit größtmöglicher Sorgfalt behandelt werden. Diese Delikte sollten daher für die Zwecke dieser Richtlinie als „schwere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte“ gelten. Darüber hinaus sollten Straßenverkehrsdelikte, die den Tod oder eine schwere Körperverletzung des Opfers zur Folge haben, aufgrund ihrer Schwere ebenfalls als schwere Delikte gelten.
- (11) Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust, die von einem Mitgliedstaat gegen eine Person erlassen werden, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des Artikels 17 der [NEUE RICHTLINIE ÜBER DEN FÜHRERSCHEIN] nicht in diesem Mitgliedstaat hat und deren Führerschein von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, sollten im gesamten Gebiet der Union ähnliche Wirkung haben wie sie Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust gegen Personen, deren Führerschein von diesem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, bereits haben. Gemäß dem Grundsatz der Verfahrensautonomie sollten die Mitgliedstaaten selbst entscheiden, wie dieses Ergebnis im Einklang mit ihrem nationalen Recht am besten zu erreichen ist. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass, wenn ein Mitgliedstaat gegenüber einer Person, die ihren ordentlichen Wohnsitz in diesem Mitgliedstaat hat, deren Führerschein jedoch von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust erlässt, der erstgenannte Mitgliedstaat gemäß Artikel 11 Absatz 2 der [NEUE RICHTLINIE ÜBER DEN FÜHRERSCHEIN] das Recht hat, den Führerschein umzutauschen, um diese Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust anzuwenden.
- (12) Der Mitgliedstaat, der die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust erlassen hat (im Folgenden „Deliktsmitgliedstaat“) sollte dem Mitgliedstaat, der den Führerschein der betroffenen Person ausgestellt hat (im Folgenden „Ausstellungsmitgliedstaat“), gegen diese Person getroffene Entscheidungen über einen mindestens einmonatigen Fahrberechtigungsverlust mitteilen, damit die erforderlichen Verfahren eingeleitet werden, um eine unionsweite Wirkung des Fahrberechtigungsverlustes zu gewährleisten. Diese Mitteilung sollte unter Verwendung einer Standardbescheinigung übermittelt werden, um einen reibungslosen, zuverlässigen und wirksamen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sicherzustellen.
- (13) Die Standardbescheinigung sollte mindestens eine Reihe von Angaben beinhalten, durch welche die ordnungsgemäße Durchführung dieser Richtlinie ermöglicht wird; hierzu zählen Angaben über die Behörde des Deliktsmitgliedstaats, von der die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust erlassen wurde, das begangene schwere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikt, die aufgrund dieses Verkehrsdelikts erlassene Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust, die betroffene Person und die für die Verhängung des Fahrberechtigungsverlustes angewandten Verfahren. Diese Bescheinigung sollte zudem in eine Amtssprache des Ausstellungsmitgliedstaats oder in eine andere vom Ausstellungsmitgliedstaat akzeptierte Sprache übersetzt werden, um eine zügige Verarbeitung durch den Empfänger zu ermöglichen. Indem mit der Standardbescheinigung lediglich diese Informationen bereitgestellt werden, kann die Wirksamkeit gewährleistet werden, ohne die Mitgliedstaaten zu verpflichten, unverhältnismäßig oder unangemessen viele Informationen zu übermitteln.

- (14) Durch den Erlass von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust aufgrund von Zuwiderhandlungen wird die Gewährleistung einer hohen Straßenverkehrssicherheit in der Union erleichtert. Gemäß dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von in den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheinen werden Maßnahmen, die den Entzug, die Aufhebung, die Aussetzung oder die Einschränkung eines vom Ausstellungsmitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zum Gegenstand haben, automatisch von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt. Dementsprechend sollte der Ausstellungsmitgliedstaat verpflichtet sein, sicherzustellen, dass von anderen Mitgliedstaaten erlassene Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust von allen Mitgliedstaaten anerkannt werden. Daher sollte der Ausstellungsmitgliedstaat nach Eingang der Mitteilung über den verhängten Fahrberechtigungsverlust geeignete Maßnahmen für eine unionsweite Wirkung des Fahrberechtigungsverlustes ergreifen, sofern nicht ein Grund für eine Ausnahme vorliegt oder geltend gemacht wird.
- (15) In Abhängigkeit vom konkreten Charakter der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust sollte der Ausstellungsmitgliedstaat unterschiedliche Maßnahmen ergreifen. Da der Entzug, die Aussetzung und die Einschränkung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis zwangsläufig unterschiedliche Folgen haben, sind unterschiedliche Verfahren erforderlich, um ihnen im Einklang mit den Zuständigkeiten des betreffenden Mitgliedstaats Wirkung zu verleihen. Insbesondere sollte die betroffene Person nach dem Entzug der Fahrerlaubnis die Möglichkeit haben, den Führerschein oder die Fahrerlaubnis gemäß den im Ausstellungsmitgliedstaat unter vergleichbaren Umständen geltenden Vorschriften wiederzuerlangen. Wurde die Fahrerlaubnis ausgesetzt oder eingeschränkt, sollte sichergestellt werden, dass diesen Maßnahmen lediglich im Hinblick auf ihre Dauer unionsweite Wirkung verliehen wird, selbst wenn der Fahrberechtigungsverlust mit zusätzlichen Auflagen verbunden ist, da das vorrangige Ziel dieser Maßnahmen darin besteht, der betroffenen Person die Fahrberechtigung vorübergehend oder teilweise zu entziehen, und nicht darin, festzulegen, wie diese Person ihre Fahrerlaubnis im Ausstellungsmitgliedstaat wiedererlangen sollte.
- (16) Grundsätzlich sollte die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust in ihrem Hoheitsgebiet anzuwenden, durch diese Richtlinie nicht beschränkt werden. Dementsprechend sollte der Deliktsmitgliedstaat die Möglichkeit haben, Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust sowie damit verbundene zusätzliche Auflagen im Einklang mit seinen nationalen Vorschriften und mit auf sein Hoheitsgebiet beschränkter Wirkung weiter anzuwenden, bis die betroffene Person die Auflagen erfüllt hat.
- (17) Allerdings muss auch berücksichtigt werden, dass die Bewertung der Einhaltung der im Unionsrecht für den Erwerb eines Führerscheins festgelegten Anforderungen in die Zuständigkeit des Ausstellungsmitgliedstaats fällt. Die Anwendung zusätzlicher Auflagen im Ausstellungsmitgliedstaat sollte zudem nicht zu einer Dopplung der Anforderungen führen, welche die betroffene Person erfüllen muss, um nachzuweisen, dass die Wiedererlangung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis nicht mit einer Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit in der Union verbunden ist. Hat der Ausstellungsmitgliedstaat Maßnahmen ergriffen, um die unionsweite Wirkung des Entzugs der Fahrerlaubnis zu gewährleisten, und anschließend erneut bewertet, ob die betroffene Person berechtigt ist, den Führerschein oder die Fahrerlaubnis wiederzuerlangen, sollte daher diese Bewertung in der gesamten Union und damit auch im Deliktsmitgliedstaat anerkannt werden.
- (18) Die Anwendung von Maßnahmen durch den Ausstellungsmitgliedstaat sollte dem Zweck dienen, die unionsweite Wirkung einer Entscheidung über den

Fahrberechtigungsverlust zu gewährleisten, und keine neue Bewertung der Sachverhalte erfordern, die zum Fahrberechtigungsverlust geführt haben. Um jedoch sicherzustellen, dass die unionsweite Wirkung nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, Grundrechte oder im Recht des Ausstellungsmitgliedstaats vorgesehene Ausnahmeregelungen verstößt, ist es angemessen, bestimmte Gründe festzulegen, aus denen der Ausstellungsmitgliedstaat von der Verpflichtung, Maßnahmen zu ergreifen, entbunden wird.

- (19) Im Sinne der Straßenverkehrssicherheit sowie der Rechtssicherheit für die betroffene Person und den Deliktsmitgliedstaat sollte der Ausstellungsmitgliedstaat möglichst zeitnah und spätestens 15 Tage nach dem Erhalt der Mitteilung über den Fahrberechtigungsverlust die unionsweite Wirkung des Fahrberechtigungsverlustes sicherstellen oder von einem der Gründe für eine Ausnahme Gebrauch machen. Dies sollte unbeschadet von Fällen gelten, in denen die Einhaltung dieser Frist durch außergewöhnliche Umstände verhindert wird. Selbst in diesen Ausnahmefällen sollte der Ausstellungsmitgliedstaat jedoch ohne unangemessene Verzögerung tätig werden und den Deliktsmitgliedstaat über die Dauer und den Grund der Verzögerung in Kenntnis setzen.
- (20) Die ordnungsgemäße Umsetzung dieser Richtlinie setzt eine direkte, reibungslose und wirksame Kommunikation zwischen den beteiligten zuständigen nationalen Behörden voraus. Die zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten sollten einander daher bei Bedarf auf geeignetem Wege konsultieren. In bestimmten, genau festgelegten Fällen sollten darüber hinaus der Ausstellungsmitgliedstaat und der Deliktsmitgliedstaat einander wichtige Informationen im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Richtlinie unverzüglich übermitteln. Dies sollte für den Erlass von Maßnahmen, mit denen Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust unionsweite Wirkung verliehen wird, für Entscheidungen über Gründe für eine Ausnahme, für die Beendigung der Vollstreckung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust sowie für Umstände gelten, die sich auf den ursprünglich verhängten Fahrberechtigungsverlust auswirken.
- (21) Nachdem der Ausstellungsmitgliedstaat eine Mitteilung über eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust erhalten und dieser Entscheidung unionsweite Wirkung verliehen hat, sollte er die betroffene Person unverzüglich unterrichten, damit diese ihre Grundrechte wie den Anspruch auf rechtliches Gehör und das Recht, die Entscheidungen vor den zuständigen nationalen Gerichten anzufechten, wahrnehmen kann.
- (22) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass angemessene und den in vergleichbaren innerstaatlichen Fällen zulässigen Rechtsbehelfen gleichwertige Rechtsbehelfe gegen die nach dieser Richtlinie erlassenen Maßnahmen verfügbar sind und dass unverzüglich Informationen über diese Rechtsbehelfe bereitgestellt werden, sobald diese anwendbar werden. Die Informationen sollten rechtzeitig erteilt werden, sodass die Rechtsbehelfe wirksam ausgeübt werden können. Es sollte jedoch klargestellt werden, dass die gemäß Artikel 4 Absatz 1 mitgeteilte Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust ausschließlich im Wege einer im Deliktsmitgliedstaat erhobenen Klage angefochten werden kann.
- (23) Der Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten ist ein Grundrecht. Gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union⁶ und Artikel 16 Absatz 1 des Vertrags hat jede Person das Recht auf Schutz der sie betreffenden personenbezogenen Daten. Die einschlägigen

⁶ ABl. C 202 vom 7.6.2016, S. 391.

Rechtsvorschriften der Union, namentlich die Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ und die Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸, sollten im Einklang mit ihrem jeweiligen Anwendungsbereich auf die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit dieser Richtlinie Anwendung finden.

- (24) Mit dieser Richtlinie wird die Rechtsgrundlage für den Austausch personenbezogener Daten für den Zweck, von anderen Mitgliedstaaten als dem Ausstellungsmitgliedstaat erlassenen Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust Wirkung zu verleihen, geschaffen. Diese Rechtsgrundlage steht im Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c sowie gegebenenfalls mit Artikel 10 der Verordnung 2016/679 und Artikel 8 der Richtlinie 2016/680. Die mit dem Ausstellungsmitgliedstaat auszutauschenden personenbezogenen Daten sollten auf das für die Erfüllung der in dieser Richtlinie festgelegten Verpflichtungen notwendige Maß beschränkt sein.
- (25) Um den reibungslosen, zuverlässigen und wirksamen Informationsaustausch zu gewährleisten, sollte jeder Mitgliedstaat für die Zwecke dieser Richtlinie eine nationale Kontaktstelle benennen. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ihre jeweiligen nationalen Kontaktstellen mit den für die Durchsetzung der unter diese Richtlinie fallenden Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust zuständigen Behörden zusammenarbeiten, insbesondere um zu gewährleisten, dass alle erforderlichen Informationen rechtzeitig ausgetauscht werden.
- (26) Die Mitgliedstaaten sollten regelmäßig umfassende statistische Daten über die Anwendung dieser Richtlinie erheben und diese der Kommission jährlich übermitteln. Auf der Grundlage dieser und anderer Informationen sollte die Kommission die Auswirkungen der Durchführung dieser Richtlinie auf die Straßenverkehrssicherheit bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat alle fünf Jahre einen Bericht über die Ergebnisse dieser Bewertung sowie gegebenenfalls Legislativvorschläge für die Änderung dieser Richtlinie vorlegen.
- (27) Diese Richtlinie sollte die sich aus anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union, insbesondere aus dem Rahmenbeschluss 2008/947/JI des Rates⁹ und dem Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates¹⁰, ergebenden Rechte und Pflichten sowie die Rechte von Verdächtigen und beschuldigten Personen gemäß Richtlinie 2010/64/EU¹¹,

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ Rahmenbeschluss 2008/947/JI des Rates vom 27. November 2008 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung auf Urteile und Bewährungsentscheidungen im Hinblick auf die Überwachung von Bewährungsmaßnahmen und alternativen Sanktionen (ABl. L 337 vom 16.12.2008, S. 102).

¹⁰ 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).

¹¹ 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/EU¹², Richtlinie 2013/48/EU¹³, Richtlinie (EU) 2016/343¹⁴, Richtlinie (EU) 2016/800¹⁵ und Richtlinie (EU) 2016/1919 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ unberührt lassen.

- (28) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, bilaterale oder multilaterale Übereinkünfte oder Vereinbarungen mit anderen Mitgliedstaaten zu schließen, um das mit dieser Richtlinie geschaffene System zu ergänzen und zu vereinfachen. Diese Übereinkünfte oder Vereinbarungen sollten jedoch nur geschlossen werden, soweit sie eine Ausweitung oder Erweiterung der Bestimmungen dieser Richtlinie ermöglichen und dazu beitragen, die Verfahren, mit denen Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust unionsweite Wirkung verliehen wird, weiter zu vereinfachen oder zu erleichtern, und somit eine Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ermöglichen.
- (29) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung von Format und Inhalt der Standardbescheinigung für die Mitteilung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ ausgeübt werden.
- (30) Da die Ziele der vorliegenden Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der Union durch die Gewährleistung der unionsweiten Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust, die aufgrund schwerer die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Verkehrsdelikte verhängt werden, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkung dieser Richtlinie auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union¹⁸ 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.

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

¹⁸ ABl. C 202 vom 7.6.2016, S. 13.

- (31) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁹ angehört und hat am [TT.MM.JJJJ] eine Stellungnahme abgegeben —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel und Gegenstand

Mit dieser Richtlinie soll für alle Verkehrsteilnehmer in der Union ein hohes Schutzniveau gewährleistet werden. Zu diesem Zweck werden darin Vorschriften über die Erzielung einer unionsweiten Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust festgelegt, die aufgrund schwerer die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Verkehrsdelikte, die in einem anderen Mitgliedstaat begangen wurden als dem, der den Führerschein der betroffenen Person ausgestellt hat, erlassen wurden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Fahrberechtigungsverlust“ Entscheidungen im Zusammenhang mit der Begehung eines schweren die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts, die den Entzug, die Einschränkung oder die Aussetzung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis eines Kraftfahrzeugführers zur Folge haben und gegen die kein Rechtsbehelf mehr eingelegt werden kann, unabhängig davon, ob es sich um Haupt-, Neben- oder Zusatzstrafen oder Sicherheitsmaßnahmen handelt und ob sie als verwaltungsrechtliche oder strafrechtliche Maßnahmen einzustufen sind;
2. „Entzug“ die Aberkennung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis oder der Anerkennung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis;
3. „Aussetzung“ die vorübergehende Beschränkung der Gültigkeit oder der Anerkennung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis für einen bestimmten Zeitraum oder für einen bestimmten Zeitraum und vorbehaltlich der Erfüllung zusätzlicher Auflagen;
4. „Einschränkung“ die teilweise Beschränkung der Gültigkeit oder der Anerkennung des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis für einen bestimmten Zeitraum oder vorbehaltlich der Erfüllung zusätzlicher Auflagen oder für einen bestimmten Zeitraum und vorbehaltlich der Erfüllung zusätzlicher Auflagen;
5. „zusätzliche Auflagen“ andere Bedingungen als den Ablauf einer festgelegten Zeitspanne, die eine von einer Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust

¹⁹ 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).

- betroffene Person erfüllen muss, um ihre Fahrerlaubnis oder ihren Führerschein wiederzuerlangen;
6. „Deliktsmitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust erlassen wurde;
 7. „Ausstellungsmitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, der den Führerschein der betroffenen Person ausgestellt hat und dem gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust übermittelt wird;
 8. „Kraftfahrzeug“ ein Kraftfahrzeug im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der [NEUE RICHTLINIE ÜBER DEN FÜHRERSCHEIN];
 9. „Führerschein“ einen Führerschein im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der [NEUE RICHTLINIE ÜBER DEN FÜHRERSCHEIN];
 10. „betroffene Person“ die natürliche Person, gegen die eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust erlassen wird;
 11. „schweres die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt“
 - a) Trunkenheit im Straßenverkehr im Sinne des Artikels 3 Buchstabe g der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰,
 - b) Geschwindigkeitsübertretungen im Sinne des Artikels 3 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2015/413,
 - c) Fahren unter Drogeneinfluss im Sinne des Artikels 3 Buchstabe h der Richtlinie (EU) 2015/413,
 - d) gegen die den Straßenverkehr regelnden Vorschriften verstoßende Verhaltensweisen, die eine schwere Körperverletzung oder den Tod einer Person zur Folge haben;
 12. „ordentlicher Wohnsitz“ den ordentlichen Wohnsitz im Sinne des Artikels 17 der [NEUE RICHTLINIE ÜBER DEN FÜHRERSCHEIN].

Artikel 3

Unionsweite Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust, die von einem Mitgliedstaat gegen eine Person erlassen wird, die ihren ordentlichen Wohnsitz nicht in diesem Mitgliedstaat hat und deren Führerschein von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, im Einklang mit dieser Richtlinie im gesamten Gebiet der Union wirksam ist.

Artikel 4

Pflicht zur Mitteilung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust

²⁰ 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 (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).

- (1) Der Deliktsmitgliedstaat teilt dem Ausstellungsmitgliedstaat Entscheidungen über einen mindestens einmonatigen Fahrberechtigungsverlust mit, die gegen eine Person erlassen wurden, die ihren ordentlichen Wohnsitz nicht im Deliktsmitgliedstaat hat und deren Führerschein vom Ausstellungsmitgliedstaat ausgestellt wurde.
- (2) Die in Absatz 1 genannte Mitteilung erfolgt unter Verwendung einer Standardbescheinigung gemäß Artikel 5 und im Einklang mit dem in Absatz 3 festgelegten Verfahren.
- (3) Die nationale Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats füllt die Bescheinigung aus, unterzeichnet sie und übermittelt sie direkt an die nationale Kontaktstelle des Ausstellungsmitgliedstaats, der sie an die für die Sicherstellung der unionsweiten Wirkung der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust zuständige Behörde weiterleitet. Zudem übermittelt die nationale Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats der nationalen Kontaktstelle des Ausstellungsmitgliedstaats den Führerschein der betroffenen Person, sofern dieser sichergestellt wurde, und das Original der Entscheidung über die Verhängung des Fahrberechtigungsverlustes oder eine beglaubigte Abschrift davon. Der Deliktsmitgliedstaat ist nicht verpflichtet, das Original der Entscheidung oder die beglaubigte Abschrift davon zu übersetzen.

Artikel 5

Standardbescheinigung und Übermittlungswege

- (1) Vor dem [Ende der Umsetzungsfrist gemäß Artikel 19] legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts Format und Inhalt der Standardbescheinigung für die Mitteilung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust fest. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 17 Absatz 2 erlassen.
- (2) Die Bescheinigung muss die folgenden Angaben enthalten:
 - a) Angaben zu der Behörde, die im Deliktsmitgliedstaat die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust erlassen hat;
 - b) eine Beschreibung des schweren die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts und der Sachverhalte, die zum Fahrberechtigungsverlust geführt haben;
 - c) Name und Anschrift der betroffenen Person, die Nummer des Führerscheins und gegebenenfalls die Nummern der nationalen Ausweisdokumente der betroffenen Person, sofern verfügbar;
 - d) die anwendbaren Rechtsvorschriften des Deliktsmitgliedstaats;
 - e) die angewandten Verfahren, den genauen Anwendungsbereich und Inhalt der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust, gegebenenfalls einschließlich des Zeitpunkts, zu dem die Aussetzung oder Einschränkung unwirksam wird, sowie die vom Deliktsmitgliedstaat festgelegten zusätzlichen Auflagen;
 - f) gegebenenfalls den Zeitraum (in Tagen), für den der vom Deliktsmitgliedstaat angeordnete Fahrberechtigungsverlust bereits in diesem Mitgliedstaat vollstreckt wurde.

- (3) Der Deliktsmitgliedstaat stellt dem Ausstellungsmitgliedstaat eine Übersetzung der Bescheinigung in eine Amtssprache des Ausstellungsmitgliedstaats oder in eine andere vom Ausstellungsmitgliedstaat gemäß Absatz 4 akzeptierte Sprache zur Verfügung.
- (4) Die Mitgliedstaaten können jederzeit in einer der Kommission übermittelten Erklärung angeben, dass sie Übersetzungen von Bescheinigungen in eine oder mehrere Amtssprachen der Union, die nicht die Amtssprache oder Amtssprachen des jeweiligen Mitgliedstaats sind, akzeptieren. Diese Erklärung kann jederzeit zurückgezogen werden. Die Kommission unterrichtet alle Mitgliedstaaten über die Erklärungen und gegebenenfalls deren Rücknahme.
- (5) Die nationale Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats übermittelt der nationalen Kontaktstelle des Ausstellungsmitgliedstaats die Bescheinigung über das in Artikel 19 Absatz 1 der [NEUE RICHTLINIE ÜBER DEN FÜHRERSCHEIN] genannte EU-Führerscheinnetz (im Folgenden „RESPER“).

Artikel 6

Gewährleistung der unionsweiten Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust

- (1) Wird dem Ausstellungsmitgliedstaat eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust gemäß Artikel 4 Absatz 1 mitgeteilt, ergreift er geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Fahrberechtigungsverlust unionsweite Wirkung hat, sofern nicht einer der in Artikel 8 festgelegten Gründe für eine Ausnahme vorliegt.
- (2) Hat die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust den Entzug der Fahrerlaubnis zum Gegenstand, müssen die vom Ausstellungsmitgliedstaat ergriffenen Maßnahmen den folgenden Bedingungen entsprechen:
 - a) Der Ausstellungsmitgliedstaat entzieht der betroffenen Person den Führerschein oder die Fahrerlaubnis;
 - b) die betroffene Person kann den Führerschein oder die Fahrerlaubnis gemäß den nationalen Vorschriften des Ausstellungsmitgliedstaats wiedererlangen;
 - c) der Ausstellungsmitgliedstaat berücksichtigt weitestmöglich die bereits im Deliktsmitgliedstaat erfüllten Teile der zusätzlichen Auflagen, welche die betroffene Person erfüllen muss, um die Fahrerlaubnis wiederzuerlangen.
- (3) Hat die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust eine Aussetzung oder Einschränkung zum Gegenstand, müssen die vom Ausstellungsmitgliedstaat ergriffenen Maßnahmen den folgenden Bedingungen entsprechen:
 - a) der Ausstellungsmitgliedstaat setzt die Gültigkeit des Führerscheins oder der Fahrerlaubnis der betroffenen Person aus oder schränkt diese Gültigkeit bis zu dem Zeitpunkt ein, zu dem die vom Deliktsmitgliedstaat verhängte und mitgeteilte Aussetzung oder Einschränkung unwirksam wird;
 - b) wurden für die vom Deliktsmitgliedstaat verhängte und mitgeteilte Aussetzung oder Einschränkung nicht nur eine bestimmte Frist, sondern auch zusätzliche Auflagen festgelegt, die erfüllt werden müssen, berücksichtigt der Ausstellungsmitgliedstaat ausschließlich die festgelegte Frist;

- c) wurde vom Deliktsmitgliedstaat eine Einschränkung verhängt und mitgeteilt, ist diese soweit zu berücksichtigen, als sie hinsichtlich ihrer Art oder Dauer mit dem Recht des Ausstellungsmitgliedstaats vereinbar ist.
- (4) Beim Erlass von Maßnahmen gemäß diesem Artikel ist der Ausstellungsmitgliedstaat unbeschadet des in Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a festgelegten Grundes für eine Ausnahme an die Angaben und Sachverhalte gebunden, die der Deliktsmitgliedstaat gemäß Artikel 5 zur Verfügung gestellt hat, und stützt sich auf diese Angaben und Sachverhalte.

Artikel 7

Wirkung von Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust im Deliktsmitgliedstaat

- (1) Diese Richtlinie steht der Vollstreckung des Fahrberechtigungsverlustes durch den Deliktsmitgliedstaat in seinem Hoheitsgebiet und im Einklang mit seinen nationalen Vorschriften nicht entgegen.
- (2) Wurde eine Entscheidung über einen mit zusätzlichen Auflagen verbundenen Fahrberechtigungsverlust dem Ausstellungsmitgliedstaat gemäß Artikel 4 Absatz 1 mitgeteilt, kann der Deliktsmitgliedstaat diese Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust in seinem Hoheitsgebiet weiterhin anwenden, bis die betroffene Person diese Auflagen erfüllt.
- (3) Jedoch betrachtet der Deliktsmitgliedstaat die mit einem gemäß Artikel 4 Absatz 1 mitgeteilten Fahrberechtigungsverlust verbundenen zusätzlichen Auflagen als erfüllt, wenn der Ausstellungsmitgliedstaat positiv festgestellt hat, dass die betroffene Person die im Ausstellungsmitgliedstaat für die Wiedererlangung oder erneute Beantragung der Fahrerlaubnis oder des Führerscheins geltenden Auflagen erfüllt.

Artikel 8

Gründe für eine Ausnahme

- (1) Der Ausstellungsmitgliedstaat ergreift keine Maßnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 1 wenn
 - a) die Bescheinigung nach Artikel 5 unvollständig oder offensichtlich unrichtig ist und die fehlenden oder richtigen Angaben nicht gemäß Absatz 3 zur Verfügung gestellt wurden;
 - b) die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust im Deliktsmitgliedstaat bereits vollständig vollstreckt wurde;
 - c) der Fahrberechtigungsverlust nach dem Recht des Ausstellungsmitgliedstaats verjährt ist;
 - d) nach dem Recht des Ausstellungsmitgliedstaats Vorrechte oder Immunitäten bestehen, die der Vollstreckung der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust entgegenstehen;
 - e) der verbleibende Zeitraum, in dem die Aussetzung oder Einschränkung gemäß der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust zu vollstrecken ist, zum Zeitpunkt des Erlasses der Maßnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 3 weniger als einen Monat beträgt;

- f) ein Gerichtsverfahren stattgefunden hat und die betroffene Person laut der Bescheinigung zu der Verhandlung, die zu der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust geführt hat, nicht persönlich erschienen ist, sofern nicht aus der Bescheinigung hervorgeht, dass im Einklang mit weiteren verfahrensrechtlichen Vorschriften des Rechts des Deliktsmitgliedstaats einer der folgenden Umstände gegeben war:
 - i) die betroffene Person wurde rechtzeitig persönlich vorgeladen und dabei von dem vorgesehenen Termin und Ort der Verhandlung in Kenntnis gesetzt, die zu der Entscheidung geführt hat, oder wurde auf anderem Wege offiziell von dem vorgesehenen Termin und Ort dieser Verhandlung in Kenntnis gesetzt, und zwar auf eine Weise, die keinen Zweifel daran lässt, dass sie von der anberaumten Verhandlung Kenntnis hatte, und wurde rechtzeitig darüber unterrichtet, dass eine Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust auch dann ergehen kann, wenn sie zu der Verhandlung nicht erscheint,
 - ii) die betroffene Person hat in Kenntnis der anberaumten Verhandlung einem Rechtsbeistand, der entweder von der betroffenen Person oder vom Staat bestellt wurde, das Mandat erteilt, sie bei der Verhandlung zu verteidigen, und wurde bei der Verhandlung von diesem Rechtsbeistand tatsächlich verteidigt oder
 - iii) die betroffene Person hat, nachdem ihr die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust zugestellt und sie ausdrücklich von ihrem Recht auf Wiederaufnahme des Verfahrens oder auf ein Berufungsverfahren in Kenntnis gesetzt worden ist, an dem die betroffene Person teilnehmen könnte und bei dem der Sachverhalt, einschließlich neuer Beweismittel, erneut geprüft werden und die ursprünglich ergangene Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust aufgehoben werden könnte, ausdrücklich erklärt, dass sie die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust nicht anfechtet, oder innerhalb der geltenden Fristen keine Wiederaufnahme des Verfahrens bzw. kein Berufungsverfahren beantragt;
 - g) in Ausnahmefällen aufgrund konkreter und objektiver Beweise berechnete Gründe zu der Annahme bestehen, dass die Vollstreckung der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust unter den besonderen Umständen des Falles einen Verstoß gegen ein in der Charta verankertes Grundrecht zur Folge hätte.
- (2) Der Ausstellungsmitgliedstaat kann zudem beschließen, von den folgenden Gründen für eine Ausnahme Gebrauch zu machen:
- a) Die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust steht in Zusammenhang mit einem schweren die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikt, das auf der Grundlage der gemäß Artikel 4 Absatz 1 mitgeteilten Angaben nach dem Recht des Ausstellungsmitgliedstaats nicht mit einem Fahrberechtigungsverlust geahndet würde;
 - b) der Fahrberechtigungsverlust wurde ausschließlich wegen einer Geschwindigkeitsübertretung verhängt, und die im Deliktsmitgliedstaat geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden um weniger als 50 km/h überschritten;
 - c) nach dem Recht des Ausstellungsmitgliedstaats kann die betroffene Person aufgrund ihres Alters nicht für das schwere die Straßenverkehrssicherheit

gefährdende Verkehrsdelikt haftbar gemacht werden, aufgrund dessen die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust erlassen wurde.

- (3) Beabsichtigt der Ausstellungsmitgliedstaat, in einem bestimmten Fall von einem Grund für eine Ausnahme nach Absatz 1 oder 2 Gebrauch zu machen, setzt er den Deliktsmitgliedstaat unverzüglich darüber in Kenntnis und ersucht gegebenenfalls um die für die Prüfung der Frage, ob einer der darin aufgeführten Gründe für eine Ausnahme vorliegt, erforderlichen Informationen. Der Deliktsmitgliedstaat stellt die erbetenen Informationen unverzüglich bereit und kann zusätzliche Informationen oder Bemerkungen zur Verfügung stellen, die er für relevant erachtet.

Die gemäß diesem Absatz bereitgestellten Informationen dürfen nur die personenbezogenen Daten enthalten, die für die Anwendung der Absätze 1 und 2 unbedingt erforderlich sind, und dürfen ausschließlich zum Zwecke der Anwendung dieser Absätze verwendet werden.

Artikel 9

Fristen

- (1) Der Ausstellungsmitgliedstaat ergreift unverzüglich und unbeschadet des Absatzes 3 spätestens 15 Tage nach Erhalt der Bescheinigung gemäß Artikel 5 Absatz 1 die in Artikel 6 Absatz 1 genannten Maßnahmen oder erlässt die Entscheidung über das Vorliegen eines Grundes für eine Ausnahme gemäß Artikel 8.
- (2) Die nationale Kontaktstelle des Ausstellungsmitgliedstaats setzt die nationale Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats über RESPER unverzüglich über die nach Artikel 6 Absatz 1 ergriffenen Maßnahmen oder die Entscheidung über das Vorliegen eines Grundes für eine Ausnahme gemäß Artikel 8 in Kenntnis.
- (3) Ist es in einem bestimmten Fall nicht möglich, die in Absatz 1 festgelegte Frist zu wahren, setzt die nationale Kontaktstelle des Ausstellungsmitgliedstaats die nationale Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats unverzüglich in beliebiger Form darüber in Kenntnis und gibt dabei die Gründe an, aus denen die Frist nicht eingehalten werden konnte.

Der Ablauf der in Absatz 1 festgelegten Frist entbindet den Ausstellungsmitgliedstaat nicht von seiner Verpflichtung, unverzüglich die in Artikel 6 Absatz 1 genannten Maßnahmen zu ergreifen.

Artikel 10

Konsultationen zwischen den Mitgliedstaaten

Gegebenenfalls konsultieren die Mitgliedstaaten einander auf geeignetem Wege und unverzüglich, um die wirksame Anwendung dieser Richtlinie zu gewährleisten.

Artikel 11

Vom Ausstellungsmitgliedstaat zu erteilende Informationen

Die nationale Kontaktstelle des Ausstellungsmitgliedstaats unterrichtet die nationale Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats unverzüglich

- a) über den Erhalt der Mitteilung der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust gemäß Artikel 4 Absatz 1;
- b) über die nach Artikel 6 ergriffenen Maßnahmen, sobald sie rechtsverbindlich geworden sind;
- c) über Entscheidungen über das Vorliegen eines Grundes für eine Ausnahme gemäß Artikel 8 sowie die Gründe für diese Entscheidungen;
- d) über Maßnahmen zur Aussetzung oder Beendigung der unionsweiten Wirkung der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust sowie die diesbezüglichen Gründe wie etwa eine erfolgreiche Anfechtung durch die betreffende Person.

Artikel 12

Vom Deliktsmitgliedstaat zu erteilende Informationen

Die nationale Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats unterrichtet die nationale Kontaktstelle des Ausstellungsmitgliedstaats unverzüglich

- a) über Umstände, die sich auf die Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust auswirken;
- b) über die Vollstreckung der Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust im Deliktsmitgliedstaat.

Artikel 13

Pflicht zur Unterrichtung der betroffenen Person

- (1) Sowohl nach dem Erhalt der Mitteilung gemäß Artikel 4 Absatz 1 als auch nach dem Erlass von Maßnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 1 unterrichtet der Ausstellungsmitgliedstaat jeweils die betroffene Person unverzüglich im Einklang mit den in seinem nationalen Recht vorgesehenen Verfahren.
- (2) Die nach Absatz 1 zu erteilenden Informationen umfassen mindestens die folgenden Angaben:
 - a) wenn die Informationen nach dem Erhalt der Mitteilung gemäß Artikel 4 Absatz 1 erteilt werden:
 - i) die Namen der für die Durchsetzung des Fahrberechtigungsverlustes zuständigen Behörden sowohl des Ausstellungsmitgliedstaats als auch des Deliktsmitgliedstaats und
 - ii) die nach dem Recht des Ausstellungsmitgliedstaats verfügbaren Rechtsbehelfe, einschließlich des Anspruchs auf rechtliches Gehör;
 - b) wenn die Informationen nach dem Erlass von Maßnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 1 erteilt werden:
 - i) ausführliche Angaben zu den vom Ausstellungsmitgliedstaat ergriffenen Maßnahmen,
 - ii) die nach dem Recht des Ausstellungsmitgliedstaats verfügbaren Rechtsbehelfe zur Anfechtung der ergriffenen Maßnahmen.

Artikel 14

Rechtsbehelfe

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass angemessene und den in vergleichbaren innerstaatlichen Fällen zulässigen Rechtsbehelfen gleichwertige Rechtsbehelfe gegen nach dieser Richtlinie erlassene Entscheidungen oder Maßnahmen verfügbar sind. Sie ergreifen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass rechtzeitig Informationen über diese Rechtsbehelfe bereitgestellt werden, sodass diese wirksam ausgeübt werden können.
- (2) Eine gemäß Artikel 4 Absatz 1 mitgeteilte Entscheidung über den Fahrberechtigungsverlust kann ausschließlich im Wege einer im Deliktsmitgliedstaat erhobenen Klage angefochten werden.
- (3) Der Deliktsmitgliedstaat und der Ausstellungsmitgliedstaat unterrichten einander über die Rechtsbehelfe, die gegen nach dieser Richtlinie erlassene Entscheidungen oder Maßnahmen eingelegt werden.

Artikel 15

Nationale Kontaktstellen

- (1) Bis zum [Ende der Umsetzungsfrist dieser Richtlinie] benennt jeder Mitgliedstaat eine nationale Kontaktstelle für die Zwecke dieser Richtlinie.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre jeweiligen nationalen Kontaktstellen mit den für die Durchsetzung von aufgrund der Begehung schwerer die Straßenverkehrssicherheit gefährdender Verkehrsdelikte erlassenen Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust zuständigen Behörden zusammenarbeiten, insbesondere um zu gewährleisten, dass alle erforderlichen Informationen rechtzeitig ausgetauscht und die in Artikel 9 festgelegten Fristen eingehalten werden.
- (3) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die für die Zwecke dieser Richtlinie benannten nationalen Kontaktstellen. Die Kommission macht die nach diesem Artikel erhaltenen Angaben auf ihrer Website allen Mitgliedstaaten zugänglich.

Artikel 16

Statistische Daten

Die Mitgliedstaaten erheben regelmäßig umfassende statistische Daten über die Anwendung dieser Richtlinie und übermitteln diese jährlich der Kommission. Diese statistischen Daten müssen die folgenden Angaben umfassen:

- a) die Zahl der nach Artikel 4 Absatz 1 vorgenommenen Mitteilungen, aufgeschlüsselt nach Empfangsmitgliedstaaten;
- b) die Zahl der Fälle, in denen ein Grund für eine Ausnahme geltend gemacht wurde, einschließlich der angeführten Gründe für eine Ausnahme, aufgeschlüsselt nach mitteilenden Mitgliedstaaten;
- c) die für die Übermittlung von Informationen über die Entscheidung über das Vorliegen eines Grundes für eine Ausnahme benötigte Zeit;

- d) die Zahl der gegen nach Artikel 6 Absatz 1 ergriffene Maßnahmen eingelegten Rechtsbehelfe.

Artikel 17

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für den Führerschein, der durch Artikel 22 der [NEUE RICHTLINIE ÜBER DEN FÜHRERSCHEIN] eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (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.

Artikel 18

Verhältnis zu anderen Rechtsakten

- (1) Diese Richtlinie lässt die sich aus den folgenden Rechtsakten ergebenden Rechte und Pflichten unberührt:
- a) Rahmenbeschluss 2008/947/JI des Rates;
 - b) Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates;
 - c) die Rechte von Verdächtigen und beschuldigten Personen gemäß Richtlinie 2010/64/EU, Richtlinie 2012/13/EU, Richtlinie 2013/48/EU, Richtlinie (EU) 2016/343, Richtlinie (EU) 2016/800 und Richtlinie (EU) 2016/1919 des Europäischen Parlaments und des Rates.
- (2) Die Mitgliedstaaten können nach dem [TT.MM.JJJJ] bilaterale oder multilaterale Übereinkünfte oder Vereinbarungen mit anderen Mitgliedstaaten schließen, soweit diese Übereinkünfte oder Vereinbarungen eine Ausweitung der Bestimmungen dieser Richtlinie ermöglichen und dazu beitragen, die Verfahren zur Durchsetzung von aufgrund der Begehung von Delikten in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein der betroffenen Person ausgestellt hat, erlassenen Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust weiter zu vereinfachen oder zu erleichtern.

Artikel 19

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum [TT.MM.JJJJ] nachzukommen. Die

Mitgliedstaaten 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 bis zum [TT.MM.JJJJ] den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 20

Bericht über die Anwendung

Bis zum [5 Jahre nach dem Inkrafttreten] und danach jeweils alle fünf Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie und ihre Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit vor. Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie beigelegt.

Artikel 21

Inkrafttreten und Anwendung

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

Artikel 22

Adressaten

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