



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 1. März 2023
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2023/0052(COD)**

**7018/23
ADD 1**

**TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. März 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2023) 127 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG) Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2015/413/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2023) 127 final.

Anl.: SWD(2023) 127 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.3.2023
SWD(2023) 127 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

Begleitunterlage zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Richtlinie 2015/413/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden
Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende
Verkehrsdelikte

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

Zusammenfassung
Folgenabschätzung zu einem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte
A. Handlungsbedarf
Worin besteht das Problem und warum muss ihm auf EU-Ebene begegnet werden?
Die Folgenabschätzung ergab, dass die Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (im Folgenden „Richtlinie“) positive Auswirkungen auf die Aufhebung der Anonymität von Personen hatte, die ein die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt im Ausland begangen haben, da die Zahl der untersuchten grenzüberschreitenden Fälle beachtlich gestiegen ist. Es haben sich jedoch auch die Grenzen der Richtlinie gezeigt. Ihre abschreckende Wirkung war nicht ausreichend; sie konnte nicht verhindern, dass Zuwiderhandelnde straffrei blieben, da ihr Anwendungsbereich begrenzt ist und es an grenzüberschreitenden Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten und an der grenzüberschreitenden Durchsetzung der Sanktionen bei diesen Delikten mangelt, worauf der geringe Anteil der von gebietsfremden Zuwiderhandelnden entrichteten Geldbußen oder Geldstrafen (mehr als 6 Millionen Geldbußen oder Geldstrafen in grenzüberschreitenden Fällen werden jedes Jahr nicht durchgesetzt) zurückzuführen ist. Zudem waren die Grundrechte von Gebietsfremden nur unzureichend geschützt.
Was soll erreicht werden?
Das übergreifende Ziel der Initiative ist die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit. Diese sollte durch eine Änderung des Verhaltens gebietsfremder Fahrer erreicht werden, die wiederum durch eine Verminderung der Straflosigkeit bewirkt wird, die gebietsfremde Fahrer derzeit noch genießen. Die Straflosigkeit würde durch eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Delikten verringert (d. h. die Wahrscheinlichkeit würde erhöht, dass gebietsfremde Zuwiderhandelnde ermittelt werden und die Geldbuße/Geldstrafe durchgesetzt wird). Gleichzeitig sollen gebietsfremden Fahrern Informationsschreiben/Sanktionsbescheide in einer angemessenen Frist, in einer Sprache, die sie verstehen, und in einer Form zugestellt werden, die eine Überprüfung der Echtheit der Dokumente erleichtert.
Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?
Ohne Maßnahmen der EU müsste die grenzüberschreitende Durchsetzung der Vorschriften über die Straßenverkehrssicherheit auf den bestehenden bilateralen und multilateralen Abkommen beruhen. Dieser Flickenteppich von Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten kann die Gleichbehandlung der EU-Bürgerinnen und -Bürger nicht gewährleisten, und angesichts seiner Lücken wäre er weniger wirksam, um die Straflosigkeit gebietsfremder Zuwiderhandelnder zu beenden. EU-Maßnahmen wären daher wirksamer als unkoordinierte Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten.
B. Lösungen
Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Falls nicht, warum nicht?
Die gewählten politischen Maßnahmen wurden in drei politischen Optionen zusammengefasst: PO1, PO2 und PO3, von denen zwei (PO2 und PO3) Varianten (PO2A bzw. PO3A) enthalten. PO1 bildet die Grundlage für alle anderen politischen Optionen; sie umfasst 11 der 16 politischen Maßnahmen, die die meisten technischen Fragen und den Schutz der Grundrechte abdecken. PO2 umfasst alle Maßnahmen der

PO1 und darüber hinaus die Einführung spezifischer Folgemaßnahmen in Bezug auf grenzüberschreitende Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten, die den Austausch von mehr Informationen als nur Fahrzeugzulassungsdaten zwischen den nationalen Behörden ermöglichen. PO2A, die bevorzugte Option, baut auf PO2 auf und umfasst die Verpflichtung der Fahrzeughalter/-eigentümer, bei der Ermittlung der Person, die für die die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte haftbar ist, mit den Durchsetzungsbehörden zusammenzuarbeiten. PO3 baut auf PO2A auf und schafft darüber hinaus einen maßgeschneiderten Weiterverfolgungsmechanismus – eine lex specialis – für die gegenseitige Anerkennung von Geldbußen oder Geldstrafen, die bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte, die unter die Richtlinie fallen, verhängt werden. PO3A ist eine erweiterte Version von PO3, da sie die Gründe verringert, aus denen die Anerkennung und Vollstreckung von Geldbußen oder Geldstrafen, die von anderen Mitgliedstaaten verhängt wurden, verweigert werden kann.

Welche Standpunkte vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?

Eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf andere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte findet breite Unterstützung unter den Interessenträgern. Die Behörden vertreten unterschiedliche Auffassungen dazu, wie die Wirksamkeit der Richtlinie verbessert werden kann. Alle Interessenträger befürworten Maßnahmen zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Ermittlungen bei Delikten. Einige von ihnen stehen jedoch spezifischen (d. h. weniger aufwendigen) Vorschriften für die grenzüberschreitende Durchsetzung von Geldbußen oder Geldstrafen skeptisch gegenüber, wohingegen andere solche spezifischen Vorschriften bevorzugen würden, insbesondere in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung von Geldbußen/Geldstrafen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte, die im Ausland begangen wurden. Verkehrsteilnehmer vertretende Organisationen stehen allen Maßnahmen, die zu einem besseren Schutz der Grundrechte von Gebietsfremden beitragen würden, sehr positiv gegenüber.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?

Die bevorzugte Option wird im Hinblick auf die Erreichung der angestrebten politischen Ziele als wirksam erachtet, da sie einen hohen Nettonutzen mit sich bringt, in sich schlüssig, in Bezug auf die Vorschriften und Verfahren der Mitgliedstaaten verhältnismäßig und im Hinblick auf die politische und rechtliche Durchführbarkeit insgesamt am besten geeignet ist. Es wird davon ausgegangen, dass im Bewertungszeitraum 2025–2050 – gegenüber dem Basisszenario – 384 Menschenleben gerettet und 21 789 Verletzungen vermieden werden können, was in finanzieller Hinsicht einem Betrag von rund 2,8 Mrd. EUR entspricht, ausgedrückt als Verringerung der externen Unfallkosten.

Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?

Die zusätzlichen Durchsetzungskosten für die Behörden der Mitgliedstaaten gegenüber dem Basisszenario werden auf 136,8 Mio. EUR geschätzt (in Gegenwartswerten für den Bewertungszeitraum 2025–2050). Dies umfasst einmalige Anpassungskosten in Höhe von 4,6 Mio. EUR für die Verwaltungen der Mitgliedstaaten (z. B. für die Anpassung der IT-Systeme).

Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und Wettbewerbsfähigkeit?

Die Auswirkungen auf KMU dürften positiv, aber indirekt und begrenzt sein. Der Vorschlag sollte zu einer Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Verkehrsteilnehmer führen, da ihre Grundrechte besser geschützt werden. Außerdem wird von einer Reduzierung der Verwaltungskosten für Leasing- und Mietwagenunternehmen gegenüber dem Basisszenario von etwa 7 Mio. EUR ausgegangen (in Gegenwartswerten für den Bewertungszeitraum 2025–2050).

Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?
Bei der bevorzugten Option werden vermutlich zusätzliche Durchsetzungskosten entstehen, die durch wirksamere Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten bedingt sind. Diese Mehrkosten gegenüber dem Basisszenario werden auf 132,2 Mio. EUR geschätzt (in Gegenwartswerten für den Bewertungszeitraum 2025–2050).
Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?
Es werden keine weiteren nennenswerten Auswirkungen erwartet.
Verhältnismäßigkeit
Die bevorzugte Option geht nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Ziele zu erreichen und die festgestellten Probleme anzugehen.
D. Folgemaßnahmen
Wann wird die Maßnahme überprüft?
Die Mitgliedstaaten würden der Kommission vier Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie ihren ersten Bericht über die Anwendung der Richtlinie übermitteln. Die Kommission würde die Anwendung der Richtlinie spätestens 18 Monate nach Eingang der ersten Berichte der Mitgliedstaaten bewerten.