



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 6. Oktober 2008
(OR. fr)

13659/08

**Interinstitutionelles Dossier:
2008/0062 (COD)**

TRANS 307
CODEC 1250

BERICHT

des Vorsitzes
für den Rat

Nr. Vordokument: 13450/08 TRANS 296 CODEC 1199

Nr. Kommissionsvorschlag: 7984/08 TRANS 100 CODEC 416

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur
Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheits-
vorschriften (RA)
- Orientierungsaussprache

I. Einleitung

1. Die Kommission hat den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften (nachstehend "Richtlinienvorschlag" genannt) am 19. März 2008 angenommen. Mit dem Richtlinienvorschlag wird das Ziel verfolgt, die Straßenverkehrssicherheit innerhalb der Europäischen Union zu verbessern; hierzu soll die grenzübergreifende Ahndung von vier Straßenverkehrsdelikten (Geschwindigkeitsübertretung, Trunkenheit im Straßenverkehr, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts und Überfahren einer roten Ampel) für den Fall erleichtert werden, dass diese Delikte mit Kraftfahrzeugen begangen wurden, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktstaat zugelassen sind.

2. Bei den ersten Beratungen unter französischem Vorsitz ist deutlich geworden, dass unter den Mitgliedstaaten ein breiter Konsens über die Zielsetzung des Richtlinienvorschlags besteht. Mit diesem soll eine in der Tat bestehende Lücke im Bereich der Verkehrssicherheitsvorschriften geschlossen werden (bisher wurden Fahrer von Fahrzeugen, die in einem anderen als dem Deliktstaat zugelassen sind, nicht strafrechtlich verfolgt), und es soll dazu beigetragen werden, die Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen bis zum Jahr 2010 um die Hälfte zu verringern.
3. Bei der Prüfung des Richtlinienvorschlags in der zuständigen Arbeitsgruppe des Rates haben einige Mitgliedstaaten jedoch die Eignung der von der Kommission für ihren Vorschlag gewählten Rechtsgrundlage (Artikel 71 EG-Vertrag – Verkehrssicherheit) in Zweifel gezogen.

Zu dieser Frage hat der Juristische Dienst des Rates in einem Gutachten festgehalten, dass in jedem Fall davon auszugehen ist, dass das in dem Richtlinienvorschlag vorgesehene Verfahren zur Vollstreckung der Sanktionen zur Kategorie der Regeln für die Zusammenarbeit in Strafsachen gehört und dass derartige Regeln für ein Instrument der ersten Säule nur dann in Betracht kommen, wenn mit ihnen die volle Wirksamkeit gemeinsamer grundlegender Regeln gewährleistet werden soll. In der derzeitigen Fassung des Textes weist weder Artikel 71 noch irgendeine andere Bestimmung des EG-Vertrags der Gemeinschaft die erforderliche Befugnis für die Annahme des Richtlinienvorschlags zu.

4. Der AStV (1. Teil) wurde befasst. Die große Mehrheit der Delegationen hat es für unerlässlich gehalten, sich mit den angesprochenen rechtlichen Schwierigkeiten zu befassen; sie haben daher vier mögliche Optionen erörtert:
 - Anwendung des so genannten "Prüm-Beschlusses"¹, in dem der Austausch von Zulassungsdaten im Rahmen der dritten Säule vorgesehen ist;
 - Anwendung eines spezifischen JI-Rechtsakts (Rahmenbeschluss);

¹ Beschluss des Rates zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität.

- Übernahme des Kommissionsvorschlags mit der gleichen Rechtsgrundlage (Artikel 71 EGV), aber unter Streichung aller Bestimmungen, die unter die Zusammenarbeit in Strafsachen fallen und unter Errichtung eines einfachen Netzes für den Austausch von Zulassungsdaten im Hinblick auf die Wirksamkeit der Verkehrssicherheitskontrollen;
- Festlegung von gemeinsamen Verkehrssicherheitsvorschriften zur Aufrechterhaltung des Vorschlags durch die Stärkung seiner Rechtsgrundlage.

II. Bilanz der ursprünglich erörterten Optionen

Aus den Arbeiten der Gruppe "Landverkehr" und der Prüfung dieser Arbeiten durch den AStV geht Folgendes hervor:

- Bezüglich der Optionen, die auf dem Rückgriff auf ein Rechtsinstrument der dritten Säule beruhen:
 - a) Die Anwendung des Prüm-Beschlusses ist in der derzeitigen Fassung des Textes technisch undurchführbar und würde eine Überarbeitung des genannten Beschlusses erfordern.
 - b) Der Rückgriff auf einen speziellen Rahmenbeschluss wäre eine technisch und rechtlich durchführbare Lösung. Er würde jedoch terminliche Unsicherheiten mit sich bringen, die die Maßnahmen der EU in Sachen Sicherheit der Bürger im Zusammenhang mit dem Ziel, die Zahl der Verkehrstoten in der Gemeinschaft bis 2010 zu verringern, verzögern könnten. Darüber hinaus würde diese Option zu politischen Problemen mit dem Europäischen Parlament, das seine erste Lesung im November 2008 abschließen wird, führen.
- Bezüglich der Optionen auf der Grundlage der ersten Säule:
 - a) Die Option, die eine Überarbeitung des Vorschlags dahingehend vorsieht, dass alle Bestimmungen zur Zusammenarbeit in Strafsachen herausgenommen würden, wäre rechtlich durchführbar, würde aber zu diesem Zeitpunkt nur weniger umfassende Ziele im Hinblick auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zulassen.

- b) Die Option, die darin bestünde, die Gesamtkonzeption des Textvorschlags der Kommission beizubehalten und gleichzeitig dem Gutachten des Juristischen Dienstes des Rates Rechnung zu tragen, würde den ursprünglichen Zielen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit entsprechen und würde ein Mitwirken des Parlaments im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens vorsehen. Zu dieser Option wurden jedoch starke Vorbehalte im Zusammenhang mit der Festlegung gemeinsamer Vorschriften bezüglich straßenverkehrsgefährdender Verhaltensweisen geäußert.²

III. Interinstitutioneller Kontext

Das Europäische Parlament hat am 9. September 2008 im Ausschuss "Verkehr und Fremdenverkehr" (TRAN) in erster Lesung abgestimmt und ist dabei weitgehend dem Berichtersteller gefolgt; die Abstimmung im Plenum soll im November 2008 erfolgen. Der TRAN-Ausschuss ist sich zwar der vom Rat aufgezeigten rechtlichen Schwierigkeiten bewusst, hat jedoch den Text nicht ändern wollen; in seinem Berichtsentwurf hat er sich auf die Grundlage gestützt, die die Kommission für ihren Text gewählt hatte, und den Text inhaltlich ergänzt. Bei der Abstimmung im Ausschuss herrschte nahezu Einstimmigkeit, was bedeutet, dass bei der Abstimmung im Plenum die von der Kommission vorgeschlagene Rechtsgrundlage auf breite Zustimmung stoßen wird.

Die Europäische Kommission ihrerseits ist der Auffassung, dass die für ihren Vorschlag gewählte Rechtsgrundlage rechtlich einwandfrei ist. Sie signalisiert jedoch ihre Bereitschaft, an den Optionen zu arbeiten, die es erlauben, diese Rechtsgrundlage zu stärken. Nach Auffassung der Kommission hätte eine – rechtlich nicht gerechtfertigte – Lösung im Rahmen der dritten Säule den wesentlichen Nachteil, dass die Annahme eines Textes, der für die Verkehrssicherheit von grundlegender Bedeutung ist, erheblich verzögert würde; außerdem würden dadurch wesentliche politische Probleme im Zusammenhang mit der Befassung des Europäischen Parlaments im Mitentscheidungsverfahren und den bisherigen Standpunkten des Europäischen Parlaments hervorgerufen.

² Eine Gruppe von Delegationen (AT, BE, ES, IT, SI, SK) hat sich, gestützt auf die vom Vorsitz angeführten Aspekte, im Grundsatz für diese Option ausgesprochen. Eine weitere Gruppe von Delegationen (DE, DK, EE, FI, IE, LU, LV, MT, PL, RO, SE, UK) hält diese Option für problematisch und vertritt weiterhin die Auffassung, dass die Angelegenheit im Rahmen der dritten Säule behandelt werden sollte (Rahmenbeschluss).

IV. Fazit

Unter diesen Umständen wäre es nach Auffassung des Vorsitzes angebracht, die Minister mit diesem Thema im Rahmen einer Orientierungsaussprache zu befassen, die dem Rat Klarheit darüber verschaffen würde, wie mit dem Richtlinienvorschlag weiter zu verfahren ist.

Die Europäische Union hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 um die Hälfte zu verringern. Verkehrsdelikte, die mit einem Fahrzeug begangen werden, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat des Delikts zugelassen ist, bleiben jedoch oft ungeahndet. Daraus ergibt sich eine Schwächung der Präventivwirkung von Verkehrskontrollen und eine unterschiedliche Behandlung von gebietsansässigen und gebietsfremden Fahrern, was dazu führt, dass Verkehrskontrollen von der Öffentlichkeit weniger akzeptiert werden.

Fragen an die Minister

Sind die Mitgliedstaaten angesichts des grenzüberschreitenden Charakters der vorgeschlagenen Maßnahme der Ansicht, dass ein Vorgehen auf gemeinschaftlicher Ebene nützlich ist? Sind sie der Ansicht, dass Dringlichkeit herrscht, und wie soll die Maßnahme verwirklicht werden?

Sollte die Wahl auf ein gemeinschaftliches Rechtsinstrument fallen, so werden die Minister gebeten, sich zu den zwei folgenden Fragen zu äußern:

- 1. Ist es in Anbetracht des Ziels, für eine wirksamere grenzübergreifende Durchsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu sorgen, gerechtfertigt, in der Richtlinie gemeinsame Vorschriften festzulegen, selbst wenn diese begrenzt sind, und es den Mitgliedstaaten zu überlassen, die entsprechenden Modalitäten festzulegen?**
- 2. Wären Sie anderenfalls bereit, diesen Text anzunehmen, wenn die Bestimmungen, die sich auf die Anwendung der Strafprozessregeln auswirken, aus dem Richtlinienvorschlag gestrichen würden? Könnten ergänzende Verkehrssicherheitsbestimmungen in den Text aufgenommen werden, um seinen Zusatznutzen zu erhöhen?**