



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 11. März 2011 (14.03)  
(OR. en)**

---

---

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

---

---

**17506/10  
ADD 1 REV 1**

**TRANS 369  
CODEC 1466  
DAPIX 56  
ENFOPOL 362**

#### **ENTWURF DER BEGRÜNDUNG DES RATES**

---

**Betr.:** Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte

– Entwurf der Begründung des Rates

---

## I. Einleitung

Die Kommission hat am 19. März 2008 ihren Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrs-sicherheitsvorschriften vorgestellt.

Unter französischem Vorsitz fanden im zweiten Halbjahr 2008 intensive Beratungen statt. Die Mehrheit der Delegationen begrüßte den Vorschlag, äußerte aber Bedenken hinsichtlich der Rechtsgrundlage für die Richtlinie. Auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) vom Oktober 2008 traten 15 Minister für eine "Lösung im Rahmen der Dritten Säule" ein. Deshalb konnte der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) auf seiner Tagung am 9. Dezember 2008 keine Einigung erzielen, und es wurde beschlossen, dass die Vorbereitungsgremien des Rates die Suche nach einer Lösung fortsetzen sollten.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 17. Dezember 2008 angenommen.

Der Rat hat die Prüfung des Vorschlags ab Juli 2010 anhand neuer Vorschläge des belgischen Vorsitzes – insbesondere zur Rechtsgrundlage (Artikel 87 Absatz 2 AEUV, polizeiliche Zusammenarbeit) – wieder aufgenommen. Am 2. Dezember 2010 hat er einstimmig eine Schlussfolgerung zur politischen Einigung hinsichtlich der vorgeschlagenen Richtlinie angenommen. Bei dieser Gelegenheit hat die Kommission in einer Erklärung festgestellt, dass im Rat uneingeschränktes Einvernehmen über den Kompromissentwurf des Vorsitzes bestand, und zwar auch darüber, die von der Kommission vorgeschlagene Rechtsgrundlage, nämlich Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV, durch Artikel 87 Absatz 2 AEUV zu ersetzen. Die Kommission hat zwar die Ansicht des Rates geteilt, dass es wichtig ist, die Ziele der vorgeschlagenen Richtlinie zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu verfolgen, hat aber aus rechtlicher und institutioneller Sicht die Auffassung vertreten, dass Artikel 87 Absatz 2 AEUV nicht die geeignete Rechtsgrundlage darstellt.

Der Rat hat seinen Standpunkt in erster Lesung nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren gemäß Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union am [... 2011] festgelegt.

## II. Analyse des Standpunktes des Rates in erster Lesung

### 1. Allgemeine Aspekte

Die Kommission hat am 19. März 2008 einen Vorschlag vorgelegt, mit dem die Ahndung bestimmter Verkehrsdelikte, die in einem Mitgliedstaat mit einem in einem anderen Mitglied zugelassenen Fahrzeug begangen wurden, durch die Schaffung eines Systems zum Austausch einschlägiger Daten zwischen den Mitgliedstaaten erleichtert werden soll. Der Vorschlag der Kommission enthielt vier die Straßenverkehrssicherheit betreffende Delikte: Geschwindigkeitsübertretung, Trunkenheit im Straßenverkehr, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts und Überfahren eines roten Stopplichts, da diese Delikte bei den meisten schweren und tödlichen Verkehrsunfällen ursächlich sind. Der Vorschlag stellt auf die Einrichtung eines Netzes für den EU-weiten Austausch elektronischer Daten ab, der es ermöglichen soll, den Halter eines Fahrzeugs ausfindig zumachen, damit die Behörden des Mitgliedstaats, in dem ein Delikt begangen wurde, dem Halter des Fahrzeugs, mit dem das Delikt begangen wurde, eine entsprechende Mitteilung zusenden können.

Der Standpunkt des Rates in erster Lesung hat die gleichen Ziele und Grundprinzipien wie der Vorschlag der Kommission. Auch er zielt darauf ab, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und die Gleichbehandlung von Zuwiderhandelnden unabhängig vom Wohnsitzstaat zu gewährleisten. Es wird allerdings eine andere Rechtsgrundlage verwendet und ein einfacheres Durchführungssystem vorgesehen als im Kommissionsvorschlag. Außerdem beinhaltet der Ansatz des Rates einen besseren Schutz personenbezogener Daten, die gemäß der Richtlinie ausgetauscht werden; außerdem fallen vier weitere Delikte in den Geltungsbereich der Richtlinie, die im Vorschlag der Kommission nicht enthalten waren.

### 2. Wichtigste Fragen

#### i) Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage des Vorschlags der Kommission war Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (Verkehr)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Jetzt Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV.

In Anbetracht der rechtlichen Möglichkeiten des AEUV hat der Rat eine andere Rechtsgrundlage gewählt (Artikel 87 Absatz 2 AEUV, polizeiliche Zusammenarbeit).

Das Europäische Parlament, das seine Stellungnahme vor dem Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon abgegeben hat, ist in diesem Punkt dem Vorschlag der Kommission gefolgt.

Wie bereits erläutert, war die Kommission nicht in der Lage, diese Änderung der Rechtsgrundlage zu billigen; daher ist für eine Einigung der Mitgliedstaaten Einstimmigkeit notwendig.

ii) *Geltungsbereich*

Die Kommission hatte vorgeschlagen, dass vier Delikte in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen sollen (Geschwindigkeitsübertretung, Trunkenheit im Straßenverkehr, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts und Überfahren eines roten Stopplichts).

Der Rat hat in seinem Standpunkt in erster Lesung vier weitere Delikte hinzugefügt: Fahren unter Drogeneinfluss, Nichttragen eines Schutzhelms, unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens und rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren. Der Rat hat vorgesehen, dass diese Auflistung künftig im Wege einer Überprüfung der Richtlinie erweitert werden kann, und zwar ausgehend von einem Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat, der spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie vorzulegen ist.

Das Europäische Parlament ist dem Vorschlag der Kommission in Bezug auf den Geltungsbereich der Richtlinie gefolgt. Es hat vorgeschlagen, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Wirksamkeit der Richtlinie vorlegen soll, woraufhin eine Erweiterung des Geltungsbereichs der Richtlinie erfolgen könnte; im Wesentlichen ähnelt der Vorschlag des Parlaments also dem Standpunkt des Rates in erster Lesung (die vom EP vorgeschlagene Frist von zwei Jahren ausgenommen). Die Abänderung des EP sieht allerdings vor, dass solche Berichte Vorschläge der Kommission zur Angleichung von Kontrollgeräten ebenso wie eine Beurteilung der Umsetzung der Leitlinien zur Verkehrssicherheit enthalten können.

iii) Begriffsbestimmungen

Die Kommission hatte anhand der Begriffe ihres Vorschlags eine Auflistung mit Begriffsbestimmungen vorgeschlagen.

Der Rat hat den Vorschlag der Kommission in der Weise geändert, dass er die Begriffsbestimmungen an den neuen Wortlaut des Standpunkts in erster Lesung angepasst hat.

Das Europäische Parlament ist dem Kommissionsvorschlag weitgehend gefolgt, hat aber vier weitere Begriffsbestimmungen hinzugefügt:

- Das EP erweiterte die Definition des "Halters", so dass auch Krafträder unter die Richtlinie fallen. Der Grundgedanke dieser Abänderung wurde mit dem Delikt "Nichttragen eines Schutzhelms" in den Standpunkt des Rates in erster Lesung übernommen.
- Das EP sah vor, dass eine "zuständige Behörde" als einzige Anlaufstelle fungiert. Diese Abänderung wurde nicht in den Standpunkt des Rates in erster Lesung aufgenommen, weil einige Mitgliedstaaten mehrere Zulassungsbehörden haben.
- Zwei weitere Definitionen ("zentrale Behörde", "bestandskräftige Verwaltungsentscheidung") konnten nicht akzeptiert werden, weil im Standpunkt des Rates in erster Lesung diese Begriffe nicht verwendet werden.

iv) Benachrichtigungsschreiben

Der Vorschlag der Kommission hatte ein Formular für den Deliktbescheid enthalten, der dem Inhaber der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeuges zugestellt werden sollte. Darin wurde der Inhaber der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeuges *aufgefordert*, bei Verweigerung der Zahlung der Geldbuße nähere Angaben zu der Person zu machen, die das Fahrzeug bei Feststellung des Verstoßes führte. Es lag dann im Ermessen des Deliktsmitgliedstaats, den Fahrer zu verfolgen. Der Deliktbescheid enthielt die zur Zahlung des fälligen Betrags nötigen Informationen sowie eine Rechtsbehelfsbelehrung. Bei Zahlungsverweigerung sollte als letztes Mittel der Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates angewandt werden.

Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthält ein Musterformblatt für das Benachrichtigungsschreiben, dessen Inhalt dem des Deliktbescheids des Kommissionsvorschlags sehr ähnlich ist. Weil das Benachrichtigungsschreiben allerdings nicht verpflichtend ist (im Gegensatz zum Deliktbescheid), wird darin dem Zuwiderhandelnden lediglich *empfohlen*, den beigefügten Anhörungsbogen auszufüllen.

Das Europäische Parlament ist dem Kommissionsvorschlag mit einigen Änderungen gefolgt, die bezwecken, dass im Deliktbescheid genauere Angaben gemacht werden. Wenn der Inhaber der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Delikts nicht der Fahrer des Fahrzeugs war, konnte er die Identität des Fahrers preisgeben, musste dies aber nicht.

v) Datenschutz

Die Kommission hatte vorgeschlagen, den Datenschutz im Rahmen dieser Richtlinie gemäß der Richtlinie 95/46/EG zu gewährleisten; sie hatte ferner das Recht auf Zugang, Berichtigung und Löschung von Daten der betroffenen Personen vorgesehen.

Der Rat hat im spezifischen Kontext der Richtlinie in Anbetracht der neuen Rechtsgrundlage einen Bezug auf die Datenschutzbestimmungen nach dem Rahmenbeschluss 2008/977/JI des Rates sowie nach den Beschlüssen 2008/615/JI und 2008/616/JI des Rates für zweckmäßiger gehalten.

Das Europäische Parlament ist dem Vorschlag der Kommission weitgehend gefolgt, bestand jedoch auf der Einführung einer strengen Datenschutzregelung, die

- die Vertraulichkeit der übermittelten Daten gewährleistet;
- gewährleistet, dass die betroffene Person Kenntnis über ihre Rechte auf Zugang, Berichtigung und Löschung ihrer personenbezogenen Daten erhält;
- verhindert, dass im Rahmen der Richtlinie gesammelte personenbezogene Daten für andere Zwecke als die der Straßenverkehrssicherheit benutzt werden.

Der vom Europäischen Parlament geforderte Schutz ist weitgehend in den im Standpunkt des Rates in erster Lesung genannten Rechtsetzungsakten (Rahmenbeschluss 2008/977/JI des Rates, Beschlüsse 2008/615/JI und 2008/616/JI des Rates) enthalten.

vi) Unterrichtung der Unionsbürger

Die Kommission hatte in ihrem Vorschlag keine Unterrichtung der europäischen Fahrer über die Verkehrsregeln vorgesehen.

Der Rat hat in seinem Standpunkt in erster Lesung die Kommission dazu verpflichtet, auf ihrer Website in allen Amtssprachen der EU eine Zusammenfassung der Regelungen zur Verfügung zu stellen, die in den Mitgliedstaaten bezüglich der Straßenverkehrssicherheit gelten.

Das Europäische Parlament hielt es für äußerst wichtig, die Fahrer über die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu informieren und den Unionsbürgern über die Mitgliedstaaten und die Kommission die notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen. Eines der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Mittel ist die Website der Kommission, die auch im Standpunkt des Rates in erster Lesung erwähnt wird.

### **3. Sonstige Abänderungen des Europäischen Parlaments**

Weitere Abänderungen, die im Standpunkt des Rates in erster Lesung nicht berücksichtigt wurden, betreffen insbesondere die folgenden Aspekte:

- Einführung eines einheitlichen Bußgeldkatalogs für Straßenverkehrsdelikte;
- Harmonisierung der Durchführung von Straßenverkehrskontrollen und der dabei verwendeten technischen Ausrüstung (durch die Annahme von EU-weiten Leitlinien zur Straßenverkehrssicherheit);
- Einführung eines Systems für die Verfolgung von Straßenverkehrsdelikten, die Anerkennung von Sanktionen und die Ahndung sowie die Übermittlung von Informationen über die Entscheidung bei Delikten, wenn die Geldbuße nicht bezahlt wird;
- Ausschussverfahren;
- allgemeine Rechtsgrundsätze (Verhängung nichtdiskriminierender Geldbußen nach dem Recht des Deliktsmitgliedstaates; Rückwirkungsverbot).

### III. Fazit

Der Rat hat bei der Festlegung seines Standpunkts in erster Lesung dem Vorschlag der Kommission und der in erster Lesung ergangenen Stellungnahme des Europäischen Parlaments umfassend Rechnung getragen.

Weil der Wortlaut, auf den sich der Rat im Dezember 2010 verständigt hat, erheblich von dem Vorschlag der Kommission von 2008 abweicht, auf dem die Abänderungen des Parlaments beruhen, hat der Rat es allerdings nicht für sinnvoll erachtet, jede Abänderung einzeln zu prüfen. Der Rat musste aufgrund des Inkrafttretens des Vertrages von Lissabon und der geänderten Rechtsgrundlage die meisten Bestimmungen des Kommissionsvorschlags neu formulieren.

Hinsichtlich der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen stellt der Rat fest, dass mehrere Abänderungen – entweder ganz oder teilweise oder dem Geiste nach – bereits in seinen Standpunkt in erster Lesung aufgenommen wurden.

Die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament sollten deshalb bei der zweiten Lesung auf Grundlage des vom Rat im Dezember 2010 vereinbarten Texts geführt werden, nicht auf Grundlage des Kommissionsvorschlags.