KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 19.3.2008
KOM(2008) 151 endgültig

2008/0062 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2008) 350}
{SEK(2008) 351}

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

2001 hat die EU sich im Rahmen ihrer Politik zur Steigerung der Sicherheit im Straßenverkehr das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren. Im Jahr 2001 verunglückten in den 27 Ländern, die heute Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, 54 000 Menschen tödlich; seither wurden zahlreiche Maßnahmen im Hinblick auf das Ziel getroffen, die Zahl der Unfallopfer zu halbieren. 2007 war erstmals seit 2001 kein Fortschritt bei der Verringerung der Zahl der Verkehrstoten in der EU zu verzeichnen. 2004 konnte eine Verringerung um 6 % erreicht werden, 2006 um 5 %. 2007 betrug die Zahl der Verkehrstoten in der EU immer noch 43 000 – so viel, wie beim Absturz von wöchentlich fünf Passagierflugzeugen mittlerer Größe zu erwarten wären! Im Zeitraum zwischen 2001 und 2007 ging die Zahl der Verkehrstoten um 20 % zurück; um das Ziel einer Halbierung der Opferzahl zu erreichen, hätte der Rückgang allerdings 37 % betragen müssen. Da die Durchsetzung der geltenden Rechtsvorschriften sich als besonders wirksames Instrument zur Verringerung der Unfallopferzahlen erwiesen hat, verabschiedete die Kommission im Rahmen ihres Arbeitsprogramms für 2007 einen Vorschlag für eine Richtlinie auf diesem Gebiet.

Derzeit werden Verkehrsdelikte oftmals nicht verfolgt, wenn sie mit einem Fahrzeug begangen werden, das in einem anderen Mitgliedstaat als jenem, in dem der Verstoß erfolgt, zugelassen ist. Dieses Problem besteht in besonderem Maße bei Verstößen, die automatisch durch Überwachungskameras und ohne direkten Kontakt zwischen dem Fahrzeugführer und der Polizei festgestellt werden. Für den Erfolg der unternommenen Anstrengungen zur Verringerung der Opferzahl ist die Akzeptanz der Durchsetzungsmaßnahmen in der Öffentlichkeit von entscheidender Bedeutung; diese Akzeptanz könnte allerdings schwinden, wenn ausländische Fahrer sich einer Verfolgung entziehen können.

Der Anteil der ausländischen Verkehrsteilnehmer liegt schätzungsweise bei 5 % in den Ländern, für die entsprechende Informationen vorliegen[1]. Bei den Geschwindigkeitsübertretungen bewegt sich der Anteil der ausländischen Fahrer zwischen 2,5 % und 30 %[2]. Die Zahlen legen den Schluss nahe, dass ausländische Fahrer im Verhältnis häufiger zu schnell fahren als einheimische Fahrer[3].

---

[1] Nach Eurostat. Dem Wert von 5 % liegen Angaben einer ausgewählten Ländergruppe zugrunde. Er bedeutet, dass 5 % der in einem Land zurückgelegten Fahrzeugkilometer auf Fahrzeuge entfallen, die in einem anderen Land zugelassen sind. Im Einzelnen liegen die Werte bei 5,5 % in Frankreich (30 Mrd. Fahrzeugkilometer), 3,9 % in Deutschland, 4,1 % in den Niederlanden und 3,9 % im Vereinigten Königreich.

[2] 2,5 % in Dänemark, 4 % in Finnland, 6 % in den Niederlanden, 8 % in Katalonien (Spanien), 14 % in Belgien, 15 % in Frankreich und 30 % in Luxemburg.

[3] In Frankreich liegt ihr Verkehrsanteil bei 5,5 %, ihr Anteil an den Verstößen hingegen bei 15 %. Die entsprechenden Zahlen für die Niederlande liegen bei 4,1 % (Verkehr) bzw. 6 % (Verstöße) (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Niederlande).

Zwischen den Mitgliedstaaten wurde eine Reihe bilateraler Abkommen getroffen, deren Umsetzung sich allerdings als schwierig erwies. Hinzu kommt, dass das Ausbleiben eines unionsweiten grenzübergreifenden Vollzugs nicht nur mit Straffreiheit ausländischer Zuwiderhandelnder, für die kein bilaterales Abkommen besteht, verbunden ist, sondern auch Inländer diskriminiert, die einen Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung begehen.

Durch diesen Vorschlag soll die Ahndung von Verkehrsverstößen erleichtert werden, die in einem Mitgliedstaat mit einem Fahrzeug begangen werden, das in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist. Durch dieses System soll gewährleistet werden, dass die Vorschriften in Bezug auf die entsprechenden Delikte unabhängig vom Ort des Verstoßes und der Zulassung des betreffenden Fahrzeugs in der Europäischen Union durchgesetzt werden.

Erfasst werden folgende Verkehrsdelikte: Geschwindigkeitsübertretungen, Fahren unter Alkoholeinfluss (nachfolgend „Trunkenheit im Straßenverkehr"), Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes und Überfahren eines roten Stopplichts. Diese Delikte sind bei den meisten schweren und tödlichen Verkehrsunfällen ursächlich.

Ziel des Vorschlags ist die Einrichtung eines EU-Netzes für den elektronischen Datenaustausch zur Ermittlung des Halters eines Fahrzeugs, so dass die Behörden eines Mitgliedstaats, in dem ein Verkehrsdelikt begangen wurde, dem betreffenden Fahrzeughalter einen Bescheid übermitteln können.

Ein solches System ist besonders hinsichtlich solcher Verkehrsdelikte von Nutzen, die von automatischen Geräten erfasst werden und bei denen die Identität des Zuwiderhandelnden nicht unmittelbar festgestellt werden kann, zum Beispiel Geschwindigkeitsübertretungen oder das Überfahren einer roten Ampel. Daneben ist nützlich, wenn das Fahrzeug angehalten wurde, um die Verfolgung von Verstößen zu ermöglichen, bei denen eine Überprüfung der Fahrzeugzulassungsdaten notwendig sein kann. Dies gilt insbesondere für Trunkenheit im Straßenverkehr.

Der Vorschlag bezweckt weder eine Harmonisierung der Verkehrsregeln noch eine Harmonisierung der Sanktionen für Verkehrsdelikte, da diese Bereiche am besten den Mitgliedstaaten überlassen werden. Er enthält lediglich rein administrative Bestimmungen zur Einrichtung eines wirksamen und effizienten Systems für die grenzübergreifende Verfolgung der wichtigsten Verkehrsdelikte. Der Vorschlag greift nicht in die ordnungs- bzw. strafrechtliche Einstufung dieser Verkehrsdelikte durch die Mitgliedstaaten ein. Auch die Vorschriften der Mitgliedstaaten zur Haftung für diese Verkehrsdelikte bleiben unberührt.

Der Rechtstext greift nicht in die ordnungs- bzw. strafrechtliche Einstufung dieser Verkehrsdelikte durch die Mitgliedstaaten ein, da diese jeweils unterschiedlich ist; er kann daher unabhängig von dieser Einstufung unmittelbar angewandt werden.

Unter Berücksichtigung all dieser Einschränkungen trägt der Vorschlag dem Subsidiaritätsprinzip umfassend Rechnung.

Das vorgeschlagene System wahrt die traditionelle Art des Umgangs mit grenzübergreifenden Delikten: sie werden in dem Mitgliedstaat verfolgt, in dem das Delikt begangen wurde. Der zusätzliche Wert des Vorschlags besteht in der

Einführung eines derzeit nicht existierenden Mechanismus, der den betreffenden Behörden die Ermittlung der Identität und die Verfolgung ausländischer Zuwiderhandelnder ermöglicht.

Der Vorschlag beeinträchtigt nicht die Anwendung des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (dritte Säule). Die vorgeschlagene Richtlinie gilt für die Zeit vor der endgültigen Verhängung einer Sanktion, während der Rahmenbeschluss erst gilt, wenn ein Zuwiderhandelnder eine Geldbuße nicht gezahlt hat und rechtskräftig zur Zahlung verurteilt wird.

- **Allgemeiner Kontext**

Die Fortschritte bei der Verringerung der Unfallopferzahlen haben sich zwischen 2001 und 2007 verlangsamt. 2007 war kein Fortschritt zu verzeichnen, die Verringerung der Zahl der Unfalltoten in der EU betrug 0 %.

Den vorliegenden Daten zufolge sind die Hauptursachen für tödliche Unfälle überhöhte Geschwindigkeit, Trunkenheit im Straßenverkehr sowie das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts. Diese Feststellung wurde bereits 1999 getroffen, und seitdem hat sich daran nichts geändert.

Nach der 2007 abgeschlossenen Folgenabschätzungsstudie, die Schätzungen für 2004 anführt, entfallen 30 % der Verkehrstoten auf überhöhte Geschwindigkeit, 25 % auf Alkohol am Steuer, 17 % auf das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts und 4 % auf das Überfahren eines roten Stopplichts. Bei mehr als 75% aller tödlichen Unfälle ist also (zumindest) eines dieser vier Verkehrsdelikte die Ursache.

Am 21. Oktober 2003 hat die Kommission eine Empfehlung zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (2004/345/EG) abgegeben, worin beste Verfahren in Bezug auf die Verfolgung dieser drei unfallträchtigsten Delikte aufgeführt werden. Angesichts der bisherigen Entwicklung der Unfallopferzahlen scheint diese Empfehlung, die kein bindendes Instrument ist, zur Verwirklichung des Ziels einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten nicht auszureichen.

Falls keine Maßnahmen getroffen werden, wird das Ziel höchstwahrscheinlich nicht erreicht.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

In der Empfehlung der Kommission vom 21. Oktober 2003 zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Bezug auf Geschwindigkeitsübertretungen, Trunkenheit im Straßenverkehr und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts wird der Schwerpunkt auf die besten Durchsetzungspraktiken gelegt und weniger ausführlich auf die grenzübergreifende Durchsetzung eingegangen. Gegenstand dieses Vorschlags sind hingegen länderübergreifende Aspekte, nicht jedoch Durchsetzungspraktiken an sich. Die wichtigste Gemeinsamkeit dieser Instrumente besteht darin, dass beide die Durchsetzung von Vorschriften zu den gleichen Verkehrsdelikten betreffen.

- **Vereinbarkeit mit anderen Maßnahmen und Zielen der Union**

Die vorgeschlagene Maßnahme steht im Einklang mit der Gesundheits- und Umweltschutzpolitik der EU. Daneben ergänzt sie den Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen, der einen Mechanismus für die grenzübergreifende Anerkennung und Vollstreckung rechtskräftig verhängter Geldstrafen, u. a. für Verkehrsdelikte, vorsieht.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Beteiligten werden seit Projektbeginn konsultiert. 2004 wurden im Rahmen des Projekts SARTRE 3 (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe*) 24 000 EU-Bürger nach ihren Ansichten zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit befragt.

Am 20. Juli 2006 fand eine Zusammenkunft mit der infolge der Empfehlung der Kommission vom 21. Oktober 2003 zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit eingesetzten Sachverständigengruppe statt, um die Ziele und den Umfang von Rechtsetzungsmaßnahmen auf EU-Ebene zu erörtern.

Daneben gab es bilaterale Kontakte mit einer Reihe von Betroffenen, insbesondere Mitgliedstaaten und Vollzugsbehörden.

Vom 6. November 2006 bis zum 19. Januar 2007 erfolgte gemäß den üblichen Verfahren der Kommission eine öffentliche Konsultation über die Kommissionswebseite „Europa“. Insgesamt gingen 54 Stellungnahmen von verschiedenen Seiten ein. Sämtliche Stellungnahmen sind auf der Webseite zur Straßenverkehrssicherheit des „Europa“-Portals der Kommission veröffentlicht.

Am 27. Februar 2007 fand eine Zusammenkunft der interessierten Kreise statt, zu der alle Einsender von Stellungnahmen und alle Mitgliedstaaten eingeladen waren.

Die Kommission erstellte einen an die Verkehrspolizeibehörden Europas gerichteten Fragebogen, um Informationen über die Durchsetzung der Straßenverkehrsordnungen in Europa einzuholen. Aus 21 Staaten gingen Antworten auf den Fragebogen ein; diese bildeten die Grundlage für eine Podiumsdiskussion, zu der Vertreter von Verkehrspolizeibehörden eingeladen wurden, um ihren Standpunkt im Hinblick auf Maßnahmen der EU vorzubringen.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Unter sämtlichen Teilnehmern herrschte Einigkeit über die Definition des Problems und die beabsichtigten Maßnahmen auf Ebene der EU: Steigerung der Verkehrssicherheit durch bessere Durchsetzung der einschlägigen Vorschriften, und zwar sowohl inhaltlich als auch verfahrenstechnisch. In Bezug auf den geeigneten

Rechtsrahmen gingen die Meinungen allerdings noch auseinander. Die eingegangenen Antworten wurden berücksichtigt.

Vom 6. November 2006 bis zum 19. Januar 2007 fand eine Konsultation der Öffentlichkeit per Internet statt. Dabei gingen 54 Antworten bei der Kommission ein. Die Ergebnisse können unter folgender Web Adresse eingesehen werden: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Straßenverkehrssicherheit und entsprechende Durchsetzungsmaßnahmen

Methodik

Treffen mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten; Beratung und Zusammenkünfte mit Interessengruppen; diverse Forschungsprojekte; sonstige Projekte und Studien.

Konsultierte Organisationen/Sachverständige

Mit Verkehrspolitik befasste Beamte und Mitarbeiter der Verkehrspolizeibehörden aus den Mitgliedstaaten, das Europäische Verkehrspolizeinetz TISPOL und der Europäische Rat für Verkehrssicherheit.

Zusammenfassung der berücksichtigten Stellungnahmen

Auf ernste Gefahren mit irreversiblen Folgen wurde nicht hingewiesen.

Es herrschte Einstimmigkeit darüber, dass es ohne weitere Maßnahmen zur besseren Durchsetzung der Straßenverkehrsordnungen nicht möglich sein werde, die unannehmbar hohe Zahl der Verkehrstoten entsprechend dem von allen EU-Institutionen unterstützten Ziel zu verringern. In Bezug auf die zweckmäßigen Mittel zum Verfolgen dieses Ziels bestand allerdings keine Einigkeit.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die Reaktionen der Interessengruppen auf das Konsultationspapier wurden auf folgender Webseite der Kommission veröffentlicht:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Folgenabschätzung**

Bei der Folgenabschätzung werden fünf Optionen berücksichtigt, die jeweils sowohl die grenzübergreifende Durchsetzung als auch gute Durchsetzungspraktiken zur Anwendung in den Mitgliedstaaten umfassen.

Die erste Option bestünde darin, die gegenwärtige Situation unverändert beizubehalten.

Bei der zweiten Option würden Verkehrsdelikte in Zusammenarbeit mit dem Wohnsitzland bei der Rückkehr in das Land, in dem der Verstoß erfolgte, verfolgt.

Diese Option umfasst Maßnahmen, mit denen keine Rechtsetzung einhergeht und die ohne Änderung geltender oder Einführung neuer Rechtsvorschriften auf EU-Ebene getroffen werden können. In der Empfehlung der Kommission zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (2004/345/EG) werden die Mitgliedstaaten zur Anwendung bester Durchsetzungspraktiken aufgefordert. Die nationalen Rechtsvorschriften in Bezug auf die grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung werden verbessert.

Die dritte und die vierte Option umfassen ebenfalls nichtlegislative Maßnahmen zur Rechtsdurchsetzung auf der Grundlage der bestehenden Empfehlung der Kommission. Option 3 beinhaltet in Bezug auf die grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung die Einrichtung eines EU-Netzes für den elektronischen Datenaustausch zur Ermittlung des Fahrzeughalters; Option 4 beruht auf der gegenseitigen Beweisanerkennung und der Übermittlung relevanter Daten an die Behörden des Staats der Fahrzeugzulassung, damit diese für die Verfolgung von Verstößen und den Vollzug von Sanktionen Sorge tragen.

Die fünfte Option stützt sich zur grenzübergreifenden Rechtsdurchsetzung ebenfalls auf die Übermittlung von Beweisen an den Wohnsitzstaat. Sie unterscheidet sich von den Optionen 2, 3 und 4 insofern, als sie Rechtsetzungsmaßnahmen zur Anwendung guter Durchsetzungspraktiken durch alle Mitgliedstaaten beinhaltet. Diese Option umfasst auch Maßnahmen zur Normung von Geräten, die im Rahmen der Rechtsdurchsetzung eingesetzt werden.

Die letzte Option ist mit größeren Vorteilen für die Gesellschaft (weniger Unfallopfer), die Volkswirtschaft (weniger Unfälle führen zu geringeren Personen- und Sachschäden und mithin finanziellen Einsparungen, daneben Geldbußen) und die Umwelt (weniger Geschwindigkeitsübertretungen, damit geringerer Kraftstoffverbrauch und weniger Luftverschmutzung) verbunden als die anderen Optionen.

Allerdings ist beim derzeitigen Entwicklungsstand des Gemeinschaftsrechts Option 5 nicht praktikabel, da sie inhaltlich dem Subsidiaritätsprinzip zuwiderläuft und sich unter Verfahrensgesichtspunkten mit dem Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen überschneidet. Die vorgeschlagene Maßnahme beruht daher auf Option 3. Ziel ist die Errichtung eines Systems für den Austausch relevanter Daten zwischen den Mitgliedstaaten, um so die Verfolgung bestimmter Verkehrsdelikte zu erleichtern, die in einem Mitgliedstaat mit einem Fahrzeug begangen werden, das in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist. Im Unterschied zu Option 4 wird dabei die Verfolgung von Delikten dem Mitgliedstaat überlassen, in dem diese begangen wurden. Die Maßnahme erstreckt sich über die Phasen von der Feststellung des Verkehrsverstoßes bis zur Übermittlung des entsprechenden Bescheids an den Fahrzeughalter. Fälle, in denen der Adressat die Zahlung verweigert hat und rechtskräftig zur Zahlung verurteilt wird, werden nicht erfasst, da der oben genannte Rahmenbeschluss des Rates 2005/214/JI die gegenseitige Anerkennung und Vollstreckung derartiger rechtskräftiger Entscheidungen vorsieht.

Die Kommission hat, wie in ihrem Arbeitsprogramm vorgesehen, eine Folgenabschätzung durchgeführt; der Folgenabschätzungsbericht liegt vor unter SEK(2008) 351.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Durch die vorgeschlagene Maßnahme werden die zur grenzübergreifenden Verfolgung von sicherheitsrelevanten Straßenverkehrsdelikten notwendigen technischen Mechanismen und Rechtsinstrumente eingeführt.

Nach dem vorgeschlagenen Verfahren soll der Austausch relevanter Daten zwischen den Mitgliedstaaten ab dem Zeitpunkt erfolgen, da in einem Mitgliedstaat mit einem Fahrzeug, das in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist, ein Verkehrsdelikt begangen wird. Der Mitgliedstaat, in dem das Delikt begangen wurde, übermittelt den anderen Mitgliedstaaten oder dem Wohnsitzland, sofern dieses ermittelt werden kann, das Fahrzeugkennzeichen und sonstige relevante Informationen und fordert Informationen über den Fahrzeughalter an. Der Informationsaustausch unter den Mitgliedstaaten erfolgt über ein elektronisches Netz. Sobald der Deliktsstaat die angeforderte Information erhalten hat, übermittelt er dem Fahrzeughalter unter Verwendung des Formulars im Anhang einen entsprechenden Deliktsbescheid.

Dieses Dokument enthält die zur Zahlung des fälligen Betrages nötigen Informationen sowie eine Rechtsbehelfsbelehrung. Bei Zahlungsverweigerung kann als letztes Mittel der Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen angewandt werden. Der Vorschlag erfasst folgende Delikte: Geschwindigkeitsübertretung, Trunkenheit im Straßenverkehr, Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes und Überfahren eines roten Stopplichts.

Schließlich wird die Kommission von einem Ausschuss für die Rechtsdurchsetzung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit unterstützt, der sich mit der Entwicklung gemeinsamer Regeln für den elektronischen Datenaustausch befasst. Dieser Ausschuss wird auch an etwaigen Anpassungen des Musters für den Deliktsbescheid beteiligt sein.

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für Maßnahmen auf EU-Ebene auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit ist Artikel 71 Absatz 1 EG-Vertrag, wonach „der Rat (…) gemäß dem Verfahren des Artikels 251 (…) c) Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen“ wird.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Offenbar wird es den Mitgliedstaaten trotz der Empfehlung der Kommission zu den besten Durchführungspraktiken vom Oktober 2003 nicht gelingen, das gemeinsame

Ziel einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 verwirklichen. Derzeit ist in manchen Mitgliedstaaten das Risiko, Opfer eines tödlichen Verkehrsunfalls zu werden, fünfmal höher als in anderen Mitgliedstaaten. Die Verkehrssicherheit ist in den Staaten, die geeignete Maßnahmen zur Durchsetzung der Verkehrsordnung treffen, in der Regel höher als in jenen, die dies nicht tun.

Automatisierte Geräte haben sich als wichtiges Element bei der Verbesserung der Rechtsdurchsetzung erwiesen; ihr Einsatz sollte erleichtert werden. In Bezug auf die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit ist festzustellen, dass Staaten wie die Niederlande und das Vereinigte Königreich, die viele automatisierte Geräte zur Geschwindigkeitskontrolle einsetzen, niedrige Unfallopferzahlen ausweisen (46 beziehungsweise 56 pro 1 Mio. Einwohner), während Staaten mit allenfalls wenig Geräten, zum Beispiel Polen und die Tschechische Republik, in der Regel sehr viel mehr Verkehrstote verzeichnen (143 beziehungsweise 126 pro 1 Mio. Einwohner) (Zahlen des Jahres 2005). Gleiches gilt für Alkohol am Steuer: In Staaten, wo zahlreiche Kontrollen durchgeführt werden, ist die Straßenverkehrssicherheit tendenziell höher als in Staaten mit weniger Kontrollen.

Nach dem Subsidiaritätsprinzip fallen Maßnahmen zur Rechtsdurchsetzung auf dem eigenen Hoheitsgebiet primär in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten; deshalb sollen im Rahmen dieses Vorschlages keine Vorschriften zur Durchsetzung der Straßenverkehrssicherheit an sich eingeführt werden. Der Vorschlag konzentriert sich darauf, die grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung zu ermöglichen, die von den Mitgliedstaaten durch einseitige oder bilaterale Maßnahmen bislang nicht gewährleistet werden konnte. Nach den – freilich unvollständigen – verfügbaren Daten werden zahlreiche Delikte begangen, die allerdings nicht verfolgt werden, wodurch die Wirksamkeit und Glaubwürdigkeit der automatisierten Rechtsdurchsetzung untergraben wird.

Eine angemessene grenzübergreifende Verfolgung der zahlreichen Geschwindigkeitsübertretungen wird ohne automatisierte Geschwindigkeitskontrolle und wirksame Folgemaßnahmen nicht möglich sein. Gleiches gilt für die grenzübergreifende Verfolgung des Fahrens unter Alkoholeinfluss in Ermangelung stichprobenartiger Atemalkoholkontrollen.

Nach den Ergebnissen der Folgenabschätzung ist zu erwarten, dass die Umsetzung der vorgeschlagenen Bestimmungen zur grenzübergreifenden Rechtsdurchsetzung dazu führen wird, dass die Mitgliedstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet auch für die Verfolgung rein nationaler Verkehrsdelikte wirksame Maßnahmen treffen werden.

Die bestehenden bilateralen und sonstigen zwischenstaatlichen Initiativen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung entfalten keine optimale Effizienz und führen zu einer unzureichenden Anwendung der nationalen Rechtsvorschriften sowie zu administrativer und finanzieller Ineffizienz. Einige dieser Vereinbarungen führen zwar zu besserer grenzübergreifender Rechtsdurchsetzung zwischen den beteiligten Ländern (insbesondere die Abkommen zwischen den Niederlanden und Deutschland sowie den Niederlanden und Belgien), andere sind hingegen nur von geringer Wirkung. Daher ist letztlich in allen Mitgliedstaaten die Verkehrssicherheit suboptimal, und es besteht eine Ungleichbehandlung zwischen nichtansässigen Verkehrsteilnehmern, deren Delikte ungeahndet bleiben, und den heimischen Verkehrsteilnehmern, deren Delikte verfolgt

werden. Durch den Vorschlag soll ein EU-weites System für die grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung errichtet werden, das die inhärenten Probleme der bestehenden Abkommen löst und die Entwicklung eines Flickenteppichs unterschiedlicher bilateraler oder zwischenstaatlicher Abkommen verhindert, die zeit- und ressourcenaufwändig und letztlich weniger wirksam wären.

Außerdem kann die Straßenverkehrssicherheit in allen Mitgliedstaaten noch weiter verbessert werden; das gilt insbesondere für die Mitgliedstaaten mit derzeit niedrigem Verkehrssicherheitsniveau, aber auch für jene, die bereits gute Ergebnisse erzielen. Die Unterlassung der vorgeschlagenen Maßnahmen liefe dem gemeinsamen Interesse aller Mitgliedstaaten zuwider, die Zahl der Personen, die auf ihren Straßen zu Tode kommen, so weit wie möglich zu verringern.

Wirksame Maßnahmen zur Durchsetzung der Verkehrsordnung können, wenn sie von allen Mitgliedstaaten getroffen werden, einen erheblichen Beitrag zur angestrebten Halbierung der Zahl der schweren Verkehrsunfälle leisten. Nach der Folgenabschätzungsstudie könnten durch die Anwendung der betreffenden Methoden jährlich bis zu 5000 Leben gerettet werden.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Nur ein Rechtsinstrument auf EU-Ebene kann durch den Austausch der relevanten Informationen über ein elektronisches System eine EU-weit einheitliche und wirksame grenzübergreifende Verfolgung von Verkehrsdelikten bewirken.

Der Vorschlag bezweckt weder eine Harmonisierung der Verkehrsregeln noch eine Harmonisierung der Sanktionen für Verkehrsdelikte, da diese Bereiche am besten den Mitgliedstaaten überlassen werden. Er enthält lediglich rein administrative Bestimmungen zur Einrichtung eines wirksamen und effizienten Systems für die grenzübergreifende Verfolgung der wichtigsten Verkehrsdelikte. Der Vorschlag greift nicht in die ordnungs- bzw. strafrechtliche Einstufung dieser Verkehrsdelikte durch die Mitgliedstaaten ein. Auch die Vorschriften der Mitgliedstaaten zur Haftung für diese Verkehrsdelikte bleiben unberührt. Die Gesetze der Mitgliedstaaten unterscheiden sich beispielsweise in Bezug auf die Haftung für Geschwindigkeitsübertretungen: in einigen Mitgliedstaaten wird der Fahrzeughalter haftbar gemacht, in anderen der Fahrer. Die Mitgliedstaaten sollten alles in ihrer Macht Stehende tun, um zu gewährleisten, dass Fahrern aus anderen Mitgliedstaaten, die auf ihrem Hoheitsgebiet unterwegs sind, die wichtigsten geltenden Verkehrsvorschriften, wie beispielsweise Höchstgeschwindigkeiten und Promillegrenzen, bekannt sind.

Der Deliktsbescheid, der dem Fahrzeughalter zu übermitteln ist, enthält eine Aufforderung an diesen, bei Verweigerung der Zahlung der Geldbuße nähere Angaben zu der Person zu machen, die das Fahrzeug bei Feststellung des Verstoßes führte. Falls der Antwort des Fahrzeughalters zufolge ein anderer Fahrer als er selbst das Verkehrsdelikt begangen hat, so liegt es im Ermessen des Staates, in dem das Delikt begangen wurde, daraufhin den Fahrer zu verfolgen.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Eine Richtlinie ist die einfachste Form eines Rechtsakts zur Verwirklichung der angestrebten Ziele.

Der Vorschlag betrifft lediglich die Rechtsdurchsetzung in Bezug auf Verkehrsdelikte; er bezweckt keine Harmonisierung der Verkehrsregeln und der strafrechtlichen Verfahren oder Sanktionen, da dies zum Erreichen der gewünschten Ergebnisse nicht notwendig ist. Der Vorschlag stellt nicht auf Fälle ab, in denen der Adressat die Zahlung einer Geldbuße verweigert hat und rechtskräftig zur Zahlung verurteilt wird, da der Rahmenbeschluss des Rates 2005/214/JI über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen die gegenseitige Anerkennung und Vollstreckung derartiger rechtskräftiger Entscheidungen vorsieht.

Wie die Folgenabschätzung zeigt, ist der mit dem Vorschlag verbundene finanzielle und administrative Aufwand sehr begrenzt. Daneben kommt ein bereits bestehendes EU-Informationssystem zum Einsatz, das für den Austausch von Informationen zur grenzübergreifenden Rechtsdurchsetzung erweitert wird. Auch dadurch werden die Kosten gesenkt.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Die bestehende Empfehlung der Kommission hat sich als unzureichend zur Verwirklichung des Ziels erwiesen. Gleiches gilt – sogar noch in verstärktem Maße – für Koregulierung und Selbstregulierung. Eine Verordnung wäre übermäßig präskriptiv und würde sich nicht notwendigerweise in die bestehenden nationalen Rechtskorpora einfügen.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat insofern Auswirkungen auf den Haushalt, als ein für die Richtlinie zuständiger Ausschuss eingesetzt und unterhalten werden muss.

5) WEITERE ANGABEN

- **Simulation, Pilotphase und Übergangsfrist**

Das Datenaustauschsystem wird spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten der Richtlinie entwickelt und getestet.

- **Vereinfachung**

Der Vorschlag sieht eine Vereinfachung der Verwaltungsverfahren von (europäischen oder nationalen) Behörden vor, zum Beispiel durch Optimierung des Informationsaustausches mit einem einzigen Protokoll.

Im Interesse einer wirksamen Verfolgung einer hohen Zahl von Verkehrsdelikten wie Geschwindigkeitsübertretungen müssen vereinfachte Verfahren zur konsequenten Sanktionierung derselben eingeführt werden. In vielen Mitgliedstaaten gibt es derartige Verfahren derzeit entweder noch nicht, oder die bestehenden Verfahren unterscheiden sich nach Maßgabe bestehender bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte. Die betreffenden Mitgliedstaaten werden aufgefordert werden, derartige Verfahren akzessorisch zu der zunehmenden Nutzung automatisierter Geschwindigkeitskontrollgeräte einzuführen, die aus den vorgeschlagenen Maßnahmen resultieren dürfte.

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

2008/0062 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c,

auf Vorschlag der Kommission[4],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[5],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[6],

nach Anhörung des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[7],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Europäische Union verfolgt eine Politik zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit mit dem Ziel, die Zahl der Toten und Verletzten und die Höhe von Sachschäden im Straßenverkehr zu verringern. Eine einheitliche Ahndung solcher Straßenverkehrsdelikte, die die Straßenverkehrssicherheit bekanntermaßen erheblich gefährden, ist ein wichtiges Mittel zur Erreichung dieses Ziels.

(2) Verkehrsdelikte werden jedoch oft nicht verfolgt, wenn sie mit einem Fahrzeug begangen werden, das in einem anderen Mitgliedstaat als jenem zugelassen ist, in dem der Verstoß erfolgt, weil keine geeigneten Verfahren dafür bestehen.

(3) Um die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Europäischen Union zu erhöhen und nichtgebietsansässige Zuwiderhandelnde in gleicher Weise zu behandeln wie gebietsansässige, sollte die Rechtsdurchsetzung unabhängig davon erleichtert werden, in welchem Mitgliedstaat das Fahrzeug, mit dem ein Verstoß erfolgt, zugelassen ist.

---

4 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
5 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
6 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
7 ABl. C [...] vom [...], S. [...].

Zu diesem Zweck sollte ein System für den grenzübergreifenden Informationsaustausch eingerichtet werden.

(4) Ein solches System ist besonders hinsichtlich solcher Verkehrsdelikte von Nutzen, die von automatischen Geräten erfasst werden und bei denen die Identität des Zuwiderhandelnden nicht unmittelbar festgestellt werden kann, zum Beispiel Geschwindigkeitsübertretungen oder das Überfahren einer roten Ampel. Daneben ist nützlich, wenn das Fahrzeug angehalten wurde, um die Verfolgung von Verstößen zu ermöglichen, bei denen eine Überprüfung der Fahrzeugzulassungsdaten notwendig sein kann. Dies gilt insbesondere für Trunkenheit im Straßenverkehr.

(5) Die von dem System erfassten Kategorien von Verkehrsdelikten sollten dem Grad der Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit Rechnung tragen und nach dem Recht aller Mitgliedstaaten als Verkehrsdelikte gelten. Es ist daher angezeigt, Geschwindigkeitsübertretungen, Trunkenheit im Straßenverkehr, das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes und das Überfahren eines roten Stopplichts zu erfassen. Die Kommission wird die Entwicklungen in der EU in Bezug auf andere Verkehrsdelikte mit schwerwiegenden Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit – beispielsweise das Fahren unter Drogeneinfluss, die Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer sowie das Fahren ohne Versicherungsschutz – weiter beobachten und gegebenenfalls die Vorlage eines Vorschlags zur Überarbeitung der Richtlinie in Betracht ziehen.

(6) Um die Wirksamkeit zu gewährleisten, sollte sich das System zur Rechtsdurchsetzung über die Phasen von der Erfassung des Verkehrsverstoßes bis zur Übermittlung eines entsprechenden Deliktsbescheids an den Halter des betreffenden Fahrzeugs (unter Verwendung eines Musterformulars) erstrecken. Sobald eine abschließende Entscheidung getroffen wurde, findet der Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen[8] Anwendung.

(7) Der grenzübergreifende Informationsaustausch sollte auf elektronischem Weg rasch erfolgen. Zu diesem Zweck sollte ein EU-weites elektronisches Netz eingerichtet werden.

(8) Da die Daten zur Identität eines Zuwiderhandelnden personenbezogene Daten sind, haben die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr[9] eingehalten wird.

(9) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[10] beschlossen werden.

---

[8] ABl. L 76 vom 22.3.2005, S. 16.

[9] ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

[10] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

(10) Der Kommission sollte insbesondere die Befugnis übertragen werden, Maßnahmen zur Änderung des Anhangs zu treffen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie bewirken, sind sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.

(11) Da die Ziele der zu treffenden Maßnahme, nämlich die Erleichterung der grenzübergreifenden Ahndung bestimmter Straßenverkehrsdelikte, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des EG-Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das zum Erreichen dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1
Gegenstand und Geltungsbereich

1. Mit dieser Richtlinie wird ein System zur Erleichterung der grenzübergreifenden Ahndung folgender Straßenverkehrsdelikte eingerichtet:

a) Geschwindigkeitsübertretung,

b) Trunkenheit im Straßenverkehr,

c) Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes,

d) Überfahren eines roten Stopplichts.

2. Diese Richtlinie gilt nur, insoweit die aufgrund des Delikts aufzuerlegende Sanktion aus einer Geldbuße besteht oder eine Geldbuße einschließt.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

(a) „Halter“ ist der Inhaber des Zulassungsdokuments des betreffenden Fahrzeugs,

(b) „Deliktsstaat“ ist der Mitgliedstaat, in dem das Delikt begangen wurde,

(c) „Wohnsitzstaat“ ist der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug, mit dem das Delikt begangen wurde, zugelassen ist,

(d) „zuständige Behörde“ ist die Behörde, die für die nationale Datenbank für Fahrzeugzulassungsdokumente zuständig ist,

(e) „Geschwindigkeitsübertretung“ ist die Überschreitung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, die in dem Deliktsstaat für die betreffende Straße oder Fahrzeugkategorie gilt,

(f) „Trunkenheit im Straßenverkehr“ ist das Führen eines Fahrzeugs mit einem Blutalkoholspiegel über dem im Deliktsstaat geltenden Höchstwert,

(g) „Nichtanlegen eines Sicherheitsgurtes“ ist der Verstoß gegen die Pflicht zum Anlegen eines Sicherheitsgurtes oder zur Verwendung eines Kinderrückhaltesystems in Fällen, in denen dies nach der Richtlinie 91/671/EWG des Rates[11] oder nach innerstaatlichem Recht des Deliktsstaats vorgeschrieben ist,

(h) „Überfahren eines roten Stopplichts“ ist der entsprechende Verstoß gemäß dem Recht des Deliktsstaats.

KAPITEL II

BESTIMMUNGEN ZUR ERLEICHTERUNG DER GRENZÜBERGREIFENDEN RECHTSDURCHSETZUNG

Artikel 3

Verfahren für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten

1. Wurde ein Delikt in einem Mitgliedstaat mit einem Fahrzeug begangen, das in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist, und wird der Deliktsfall nicht unmittelbar durch eine Behörde, die für die Verfolgung des Delikts im Deliktsstaat zuständig ist, geahndet und abgeschlossen, so übermittelt die zuständige Behörde dieses Staats das Fahrzeugkennzeichen und Angaben zu Ort und Zeitpunkt des Delikts an die zuständige Behörde der anderen Mitgliedstaaten oder des Wohnsitzstaats, falls dieser festgestellt werden kann. Sie tut dies in den Fällen und unter den Bedingungen, in denen sie dieses Delikt verfolgen würde, wenn es mit einem im eigenen Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeug begangen würde.

2. Die zuständige Behörde im Wohnsitzstaat übermittelt unverzüglich nur der zuständigen Behörde des Deliktsstaats die folgenden Informationen:

a) Fabrikat und Modell des Fahrzeugs mit dem betreffenden Kennzeichen,

---

[11] Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 26), geändert durch die Richtlinie 2003/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 115 vom 9.5.2003, S. 63).

b) in Fällen, in denen der Halter des betreffenden Fahrzeugs eine natürliche Person ist, Namen, Anschrift, Geburtsdatum und –ort der Person,

c) in Fällen, in denen der Halter des betreffenden Fahrzeugs eine juristische Person ist, Namen und Anschrift der Person.

3. Die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten speichern die vom Deliktsstaat übermittelten Informationen nicht.

Artikel 4
Nutzung eines elektronischen Netzes

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Informationsaustausch nach Artikel 3 auf elektronischem Wege erfolgt. Zu diesem Zweck ergreifen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ein EU-weites elektronisches Netz auf der Grundlage gemeinsamer Regeln spätestens 12 Monate nach dem in Artikel 9 Absatz 1 genannten Datum eingerichtet wird.

2. Gemeinsame Regeln für die Umsetzung von Absatz 1 werden von der Kommission bis zu dem in Artikel 9 Absatz 1 genannten Datum gemäß dem Regelungsverfahren von Artikel 8 Absatz 2 angenommen.

Zu diesen gemeinsamen Regeln gehören insbesondere Bestimmungen zu Folgendem:

a) Format der auszutauschenden Daten,

b) technische Verfahren für den elektronischen Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten.

Artikel 5
Deliktsbescheid

1. Nach Erhalt der in Artikel 3 Absatz 2 genannten Informationen übermittelt die Behörde des Deliktsstaats, die für die Ahndung der von dieser Richtlinie erfassten Delikte zuständig ist, dem Halter einen Deliktsbescheid. Der Bescheid ist auf der Grundlage des Musters im Anhang zu erstellen.

2. Der Deliktsbescheid enthält eine Schilderung der einschlägigen Einzelheiten des betreffenden Delikts und die Höhe der vom Halter zu zahlenden Geldbuße, Angaben zu den Möglichkeiten des Halters, den Deliktsbescheid anzufechten und einer Entscheidung über die Auferlegung einer Geldbuße zu widersprechen, sowie das im Fall einer Anfechtung oder eines Widerspruchs zu befolgende Verfahren.

3. Der Halter wird im Deliktsbescheid darauf hingewiesen, dass er ein Antwortformular auszufüllen hat, falls er die Zahlung der Geldbuße verweigert.

4. Der Deliktsbescheid wird dem Halter in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Wohnsitzstaats, wie von diesem angegeben, übermittelt.

5. Die Kommission kann das Muster des Deliktsbescheids anpassen, um technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen

Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 8 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 6
Zentrale Behörden

1. Jeder Mitgliedstaat bestimmt eine zentrale Behörde, die ihn bei der Anwendung der Richtlinie unterstützt.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten der Richtlinie die Namen und Anschriften der nach diesem Artikel benannten zentralen Behörden mit.

3. Die Kommission übermittelt den anderen Mitgliedstaaten die Informationen gemäß Absatz 2.

Artikel 7
Recht auf Auskunft, Berichtigung und Löschung

1. Unbeschadet der Rechte der betroffenen Personen nach innerstaatlichem Recht auf der Grundlage von Artikel 12 Buchstabe a der Richtlinie 95/46/EG hat jede Person das Recht auf Mitteilung ihrer im Wohnsitzstaat gespeicherten personenbezogenen Daten, die dem anfragenden Mitgliedstaat übermittelt wurden.

2. Unbeschadet der Einhaltung der Verfahrensanforderungen für einen Widerspruch und der Richtigstellungsverfahren des betreffenden Mitgliedstaats hat jede betroffene Person ein Recht auf unverzügliche Berichtigung unzutreffender persönlicher Daten oder Löschung unrechtmäßig gespeicherter Daten.

3. Die betroffenen Personen können die Rechte nach Absatz 2 vor der zentralen Behörde ihres Wohnsitzstaats geltend machen.

KAPITEL III

AUSSCHUSSVERFAHREN

Artikel 8
Ausschuss

1. Die Kommission wird durch einen Ausschuss für die Rechtsdurchsetzung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 9
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens zwölf Monate nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

   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 der Bezugnahme.

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

Artikel 10

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

Artikel 11

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

ANHANG
FORMBLATT für den Deliktsbescheid

nach Artikel 5

[TITELSEITE]

[Name, Anschrift und Telefonnummer des Absenders] [Name und Anschrift des Empfängers]

BESCHEID

über ein in ……. [Name des Mitgliedstaats, in dem das Delikt begangen wurde] begangenes Verkehrsdelikt

[obiger Text erscheint auf der Titelseite in allen EU-Amtssprachen]

Seite 2

Am [Datum .....] wurde von ……. [Name der zuständigen Stelle] ein Verkehrsdelikt festgestellt, das mit dem Fahrzeug mit dem Kennzeichen ....., Fabrikat …….., Modell …….. begangen wurde.

Sie sind als Inhaber des Zulassungsdokuments des genannten Fahrzeugs registriert.

Die Einzelheiten des Delikts sind auf Seite 3 angegeben.

Die Geldbuße für dieses Delikt beträgt ……. € / Landeswährung.

Zahlungstermin: …….

Falls Sie diese Geldbuße nicht zahlen, sind Sie verpflichtet, den anhängenden Anhörungsbogen (Seite 4) auszufüllen und an die angegebene Anschrift zu senden.

Seite 3

Angaben zum Delikt

a) Angaben zum Fahrzeug, mit dem das Delikt begangen wurde:

Kennzeichen:

Land der Zulassung:

Fabrikat und Modell:

b) Angaben zum Delikt

Ort und Zeitpunkt des Delikts:

Art und rechtliche Einstufung des Delikts:

Geschwindigkeitsübertretung, Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes oder Nichtverwendung eines Kinderrückhaltesystems, Überfahren eines roten Stopplichts[12]

Ausführliche Beschreibung des Delikts:

Bezugnahme auf einschlägige Rechtsvorschriften:

Angabe der Beweise für das Delikt oder Bezugnahme darauf:

c) Angaben zum Gerät, mit dem das Delikt festgestellt wurde[13]

Art des Geräts zur Feststellung einer Geschwindigkeitsübertretung, von Trunkenheit im Straßenverkehr, des Überfahrens eines roten Stopplichts oder des Nichtanlegens des Sicherheitsgurtes[14]:

Bezeichnung des Geräts:

Kennnummer des Geräts:

Gültigkeitsdauer der letzten Eichung:

d) Ergebnis der Anwendung des Geräts

[Beispiel für Geschwindigkeitsübertretung, andere Delikte sind hinzuzufügen:]

Höchstgeschwindigkeit:

Gemessene Geschwindigkeit:

Gemessene Geschwindigkeit nach Abzug der Fehlertoleranz:

---

12 Nichtzutreffendes streichen.

13 Nicht auszufüllen, falls kein Gerät verwendet wurde.

14 Nichtzutreffendes streichen.

Anhörungsbogen

(Bitte in DRUCKBUCHSTABEN ausfüllen und Zutreffendes markieren)

A. Angaben zum Fahrer

– Name, Vorname:

– Geburtsort und –datum:

– Nummer des Führerscheins: ……., ausgestellt am ……. in ……..

– Anschrift:

B. Fragen:

(1) Ist das Fahrzeug des Fabrikats …….. mit dem Kennzeichen …… auf Ihren Namen zugelassen? ja/nein

Falls nicht: Der Fahrzeughalter ist:

(Name, Vorname, Anschrift)

(1) Wird das Verkehrsdelikt zugegeben?
ja/nein

(2) Falls das Verkehrsdelikt nicht zugegeben wird, erläutern Sie bitte die Gründe:

Bitte senden Sie den ausgefüllten Anhörungsbogen ***innerhalb von 60 Tagen ab dem Datum dieses Bescheids*** an die folgende Behörde:

unter folgender Anschrift:

HINWEIS

Der Fall wird von der zuständigen Behörde des Staates, in dem das Delikt begangen wurde, geprüft.
Wird der Fall nicht weiter verfolgt, werden Sie innerhalb von 60 Tagen nach Erhalt des Anhörungsbogens informiert.

Wird der Fall weiter verfolgt, gilt folgendes Verfahren:

[Vom Deliktsstaat auszufüllen. Darlegung des weiteren Verfahrens, einschließlich Rechtsbehelfsbelehrung und Angaben zum Verfahren bei Widerspruch gegen die Entscheidung, den Fall weiterzuverfolgen. Mindestens anzugeben sind: Name und Anschrift der Behörde, die für die Weiterverfolgung des Falls zuständig ist; Zahlungsfrist; Name und Anschrift der zuständigen Stelle, bei der Widerspruch einzulegen ist; Widerspruchsfrist].

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über grenzübergreifende Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich(e) und Tätigkeit(en):

Landverkehr – Sicherheit des Straßenverkehrs

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:

unbefristet

3.3. Haushaltstechnische Merkmale:

Haushaltslinie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerberländern	Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Abschnitt		Jahr 2012	2013	2014	2015	2016	2017 und Folgejahre	Insgesamt
Operative Ausgaben[15]									
Verpflichtungsermächtigungen (VE)	8.1.	a							
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b							
Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben[16]									
Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4.	c							
HÖCHSTBETRAG									
Verpflichtungsermächtigungen		a+c							
Zahlungsermächtigungen		b+c							
Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben[17]									
Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme									
VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

16 Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

17 Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr 2012	2013	2014	2015	2016	2017 und Folge jahre	Ins-gesamt
NO	f							
VE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

X Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

☐ Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens erforderlich.

☐ Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung[18] (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens).

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

X Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.

☐ Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

		Stand vor der Maß-nahme [Jahr n-1]		Stand nach der Maßnahme					
Haushaltslinie	Einnahmen			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]

[18] Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

[19] Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

	a) Einnahmen nominal						
	b) Veränderung bei den Einnahmen	Δ					

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

Jährlicher Bedarf	Jahr 2012	2013	2014	2015	2016	2017 und Folge-jahre
Personalbedarf insgesamt	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf

Die Kommission wird durch einen Ausschuss bei mehreren Aufgaben unterstützt, die in der Richtlinie genannt sind, nämlich die Annahme gemeinsamer Regeln für ein EU-weites elektronisches Netz für den Informationsaustausch, die Anpassung des Anhangs, der ein Muster für den Deliktsbescheid an den Halter eines Fahrzeugs enthält, mit dem ein Verkehrsverstoß begangen wurde.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte

Um die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Europäischen Union zu erhöhen und nichtgebietsansässige Zuwiderhandelnde in gleicher Weise zu behandeln wie gebietsansässige, bezweckt der Vorschlag die Einrichtung eines Systems zur grenzübergreifenden Ahndung bestimmter Verkehrsdelikte. Während der Vorschlag die Phasen von der Erfassung des Delikts bis zur Übermittlung eines Deliktsbescheids an den Fahrzeughalter abdeckt, findet nach einer abschließenden Entscheidung der Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen[20] Anwendung.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik

Ziel: Beitrag zu einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten in der EU 2010 und danach. Die Ergebnisse der Anwendung der Richtlinie werden beobachtet. Erwartetes Ergebnis: Rückgang der Zahl der Verkehrsverstöße, insbesondere durch nichtgebietsansässige Zuwiderhandelnde, aber auch durch gebietsansässige, da den Fahrern allgemein bewusst wird, dass solche Delikte nicht ungeahndet bleiben.

---

[20] Rahmenbeschluss vom 24. Februar 2005, ABl. L 76 vom 22.3.2005, S. 16.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben)

☐ ***Zentrale Verwaltung***

☐ direkt durch die Kommission

☐ indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:

☐ Exekutivagenturen

☐ die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung

☐ einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

X ***Geteilte oder dezentrale Verwaltung***

X mit Mitgliedstaaten

☐ mit Drittländern

☐ ***Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)***

Bemerkungen:

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

Der Ausschuss wird von den zuständigen Kommissionsbeamten verwaltet, die auch den Vorsitz in ihm führen. Die Tätigkeit und Arbeitsergebnisse des Ausschusses werden damit laufend überwacht.

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung

Ein Folgenabschätzungsbericht zum Entwurf der Richtlinie wurde erstellt und der Ausschuss für Folgenabschätzung dazu angehört.

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen)

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen

Der Ausschuss wird zweimal jährlich zusammentreten.

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMAßNAHMEN

Der Ausschuss wird von den zuständigen Kommissionsbeamten verwaltet, die auch den Vorsitz in ihm führen. Die Tätigkeit und Arbeitsergebnisse des Ausschusses werden damit laufend überwacht.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

entfällt

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	**Art der Outputs**	**Durchschnittskosten**	Jahr n		Jahr n+1		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		**Insgesamt**	
			Anzahl der Outputs	Gesamtkosten	Anzahl der Outputs	Gesamtkosten	Anzahl der Outputs	Gesamtkosten	Anzahl der Outputs	Gesamtkosten	Anzahl der Outputs	Gesamtkosten	Anzahl der Outputs	Gesamtkosten	Anzahl der Outputs	Gesamtkosten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1[21] ...																
Maßnahme 1…..																
Output 1																
Output 2																
Maßnahme 2…..																
Output 1																
Ziel 1 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. 2[1]...																

[21] Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

Maßnahme 1…..																
Output 1																
Ziel 2 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. n[1]...																
Ziel n insgesamt																
GESAMT-KOSTEN																

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal **(Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)**					
		Jahr 2012	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017
Beamte und Bedienstete auf Zeit[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal[23]							
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal[24]							
Insgesamt		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

Verwaltung des Ausschusses

Die Kommission wird durch einen Ausschuss bei mehreren Aufgaben unterstützt, die in der Richtlinie genannt sind, nämlich die Annahme gemeinsamer Regeln für ein EU-weites elektronisches Netz für den Informationsaustausch, die Anpassung des Anhangs, der ein Muster für den Deliktsbescheid an den Halter eines Fahrzeugs enthält, mit dem ein Verkehrsverstoß begangen wurde.

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

☐ derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen

☐ im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen

X im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen

☐ innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)

22 Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.
23 Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.
24 Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

☐ für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr 2012	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017 und Folge-jahre	Insgesamt
1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							
Exekutivagenturen[25]							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
– intra muros							
– extra muros							
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr 2012	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017 und Folge-jahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)						
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

Berechnung - ***Beamte und Bedienstete auf Zeit***

0,5 Bedienstete x 117000 EUR: 58500 EUR (0,0585 Mio. EUR) im Jahr

Berechnung - ***Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal***

entfällt

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2012	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017 und Folge jahre	Insgesamt
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen							
XX 01 02 11 02 - Sitzungen und Konferenzen							
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 - Studien und Konsultationen							
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme							
2 Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3 Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)							
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Ausschuss nach Beschluss 2006/512/EG des Rates (Komitologie). Der Betrag (0,0351 Mio. EUR) errechnet sich wie folgt: 650 EUR je Sachverständiger x 27 Mitgliedstaaten x 2 Sitzungen im Jahr.

Der Bedarf an Humanressourcen und Verwaltungsmitteln wird mit den vorhandenen Mitteln oder den Mitteln gedeckt, die der zuständigen GD im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens in Abhängigkeit von den verfügbaren Mitteln zugeteilt wurden.

Die GD Budget nimmt die Erklärung zur Kenntnis, dass „ein bereits bestehendes EU-Informationssystem zum Austausch von Informationen für die grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung genutzt und ausgeweitet wird“ und leitet daraus ab, dass eine möglicherweise notwendige Änderung des bestehenden Systems aus der Haushaltslinie finanziert wird, aus der die ursprüngliche Entwicklung des Systems finanziert wurde.