KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 19.3.2008
SEK(2008) 350

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Begleitdokument zum

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

{KOM(2008) 151 endgültig}
{SEK(2008) 351}

Zusammenfassung

1. Anhörung interessierter Kreise

Die Beteiligten werden seit Projektbeginn konsultiert. 2004 wurden im Rahmen des von der Europäischen Kommission mitfinanzierten 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[1] eingesetzten Sachverständigengruppe statt, um die Ziele und den Umfang von Rechtsetzungsmaßnahmen auf EU-Ebene zu erörtern.

Vom 6. November 2006 bis zum 19. Januar 2007 fand über die Website der Kommission „Europa" eine Konsultation der Öffentlichkeit per Internet statt. Dabei gingen 54 Antworten bei der Kommission ein. Die Ergebnisse können unter folgender Adresse eingesehen werden: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm. 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 für die Verkehrspolizeibehörden Europas bestimmten Fragebogen, um Informationen über die Durchsetzung der Straßenverkehrsordnungen in Europa einzuholen. Aus 21 Staaten gingen Antworten auf den Fragebogen ein, die die Grundlage für eine Podiumsdiskussion bildeten, zu der Vertreter von Verkehrspolizeibehörden eingeladen wurden, um ihren Standpunkt im Hinblick auf Maßnahmen der EU vorzubringen[2].

Konsultiert wurden Regierungen und Behörden (insbesondere der Ressorts Verkehr und Inneres sowie Polizei- und Justizbehörden), Unternehmen und Wirtschaftsverbände des Verkehrssektors, Straßeninfrastrukturbetreiber, Forschungs- und Studieneinrichtungen sowie Nutzerverbände und Einzelpersonen.

Die breite Mehrheit der Sachverständigen und Betroffenen stimmt darin überein, dass Straßenverkehrsdelikte im Interesse der Verkehrssicherheit auf einheitliche Weise verfolgt werden müssen, und zwar sowohl inhaltlich als auch verfahrenstechnisch. Aus den Beiträgen wurde deutlich, dass der Vorschlag sich auf Verstöße erstrecken sollte, die als Hauptursachen für tödliche Unfälle bekannt sind, nämlich überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts. Schrittweise können auch noch weitere Delikte in den Anwendungsbereich einbezogen werden. Annähernd alle Befragten sprachen sich dafür aus, dass die Durchsetzungskampagnen der EU nicht nur auf den Straßen des transeuropäischen Netzes, sondern auf allen Straßen in der Union durchgeführt werden sollten. In 70 % der Beiträge wurden grenzübergreifende Durchsetzungsmaßnahmen auf EU-Ebene befürwortet, begleitet durch einen strukturierteren und von der Kommission organisierten Austausch beispielhafter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten.

---

[1] Empfehlung 2004/345/EG der Kommission vom 21. Oktober 2003 zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (ABl. L 111 vom 17.4.2004, S. 75, und Berichtigung im ABl. L 120 vom 24.4.2004, S. 65).

[2] „Survey on Enforcement practices in Europe" (*Erhebung über Durchsetzungspraktiken in Europa*), TISPOL, 25. Oktober 2007.

Ausschuss für Folgenabschätzung

Am 8. Mai 2007 gab der Ausschuss für Folgenabschätzung der Europäischen Kommission eine Stellungnahme zu einer vorläufigen Fassung dieses Folgenabschätzungsberichts ab. Darin heißt es, dass in dem Bericht einige der mit den einzelnen Optionen verbundenen Kosten und Nutzen quantitativ bewertet und die Annahmen sowie die dazugehörigen Unsicherheitsintervalle eindeutig genannt werden.

Der Ausschuss gab folgende Empfehlungen ab:

- In dem Bericht sollte zwischen den beiden Aspekten der Folgenabschätzung, nämlich bessere grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung und harmonisierte Durchsetzungsstandards, klar differenziert werden.

- Der Folgenabschätzungsbericht sollte mehr Informationen über die geplanten Durchsetzungsstandards enthalten.

- Die politischen Optionen sollten klarer herausgearbeitet werden.

- Der Folgenabschätzungsbericht sollte weitere Angaben zum Anwendungsbereich enthalten.

In der vorliegenden Fassung des Folgenabschätzungsberichts wurde diesen Empfehlungen Rechnung getragen.

2. Problemstellung

In ihrem Verkehrsweißbuch von 2001[3] schlug die Kommission als Zielsetzung für die Europäische Union vor, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 um die Hälfte zu verringern. Dieses Ziel wurde im 2003 beschlossenen Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit[4] erneut aufgegriffen und vom Rat[5] und dem Europäischen Parlament[6] unterstützt.

Ein wesentliches Element dieser Strategie ist es, die Verkehrsteilnehmer zu besserem Verhalten, d. h. zur Beachtung der Grundregeln der Straßenverkehrssicherheit, anzuhalten. Um die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten, müssen entsprechende Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen und Verstöße sanktioniert werden. Die Kontrollen sollten systematisch erfolgen und die Sanktionen wirksam sein und auf alle Verkehrsteilnehmer, nicht nur Inländer, angewandt werden. Dies gilt insbesondere für die Beachtung von Tempolimits, Promillegrenzen sowie der Gurtanlegepflicht. Verstöße in diesen Bereichen gelten als die Hauptursachen für tödliche Unfälle im Straßenverkehr. Andere Verstöße, die ebenfalls eine Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit zur Folge haben, könnten sowohl auf nationaler wie auf EU-Ebene wirksam verfolgt werden. Die externe Folgenabschätzungsstudie bestätigt, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen, Alkohol am Steuer und die Nichtbeachtung der Gurtpflicht wesentliche Ursachen tödlicher Verkehrsunfälle darstellen

---

3 Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft - KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

4 Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit - Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe - KOM(2003) 311 vom 2.6.2003.

5 Schlussfolgerungen des Rates Verkehr vom 5. Juni 2003, Dokument 9686/03 (Presse 146), S. 22.

6 Entschließung vom 12. Februar 2003 (ABl. C 43E vom 19.2.2004, S. 250).

und sowohl für deren Zahl als auch ihre Schwere bestimmende Faktoren sind. In der EU-25 kamen schätzungsweise 12 400 Menschen wegen überhöhter Geschwindigkeit ums Leben, was 30 % aller Verkehrstoten entspricht. Bei 10 800 Verkehrstoten (25 %) war Alkohol am Steuer die Ursache. Die Nichtbeachtung der Gurtpflicht wirkt sich auf die Schwere der Unfälle aus. Schätzungen zufolge spielt diese Ursache bei 7 300 Todesfällen (17 %) eine Rolle. Zusammen entfallen auf diese drei Ursachen mehr als die Hälfte aller Verkehrstoten.

Mehr als drei Jahre nach Verabschiedung der Empfehlung der Kommission müssen heute drei grundlegende Tatsachen zur Kenntnis genommen werden:

– In der Halbzeitbilanz zum Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit vom 22. Februar 2006[7] wurde deutlich, dass bei einem Anhalten des gegenwärtigen Trends trotz der 2005 erzielten Fortschritte das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten um die Hälfte zu verringern, nicht erreicht werden kann, da der Rückgang nur bei etwa 40 % liegen würde. Bis August 2006 war die Entwicklung noch rückläufig, schlug allerdings im September 2006 um. Zwischen 2005 und 2006 verzeichneten fast alle Mitgliedstaaten einen Anstieg der Zahl der Verkehrstoten mit Steigerungsraten zwischen 2 % und 30 %[8]. Bis Oktober 2007 bestätigte sich dieser Trend in den meisten Mitgliedstaaten durch einen nur schwachen Rückgang der Zahl der Unfalltoten.

– Die Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit sind je nach Mitgliedstaat sehr unterschiedlich, und auch die Verkehrssicherheitsniveaus sind uneinheitlich. In manchen Mitgliedstaaten ist das Risiko, Opfer eines tödlichen Verkehrsunfalls zu werden, fünfmal größer als in anderen Mitgliedstaaten.

– Von Ausländern begangene Verkehrsdelikte werden oftmals nicht verfolgt, oder die entsprechenden Sanktionen nicht vollstreckt.

Aktuelle Lage in den Mitgliedstaaten

Die Rechtsdurchsetzung wird in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich gehandhabt. Zwischen 2001 und 2003 wurden in Portugal 9 % der Fahrer einer *Geschwindigkeitskontrolle* unterzogen, in den Niederlanden dagegen 46 %. In Italien mussten sich nur 4 % der Fahrer einem *Alkoholtest* unterziehen gegenüber 38 % in Finnland. Zur *Gurtanlegepflicht* sind derzeit keine Prozentangaben verfügbar. In Stadtgebieten beträgt die Gurtanlegequote zwischen 36 % und 91 %. Dies wirkt sich erheblich auf die Einstellung der Fahrer aus. *SARTRE* 3[9] zufolge geht im Vereinigten Königreich über ein Drittel der Fahrer davon aus, in eine Geschwindigkeitskontrolle zu geraten, während in Schweden nur 3 % der Fahrer annehmen, dass ihre Geschwindigkeit überwacht wird. In Slowenien rechnen 27 % der Fahrer mit einem Alkoholtest, in Irland dagegen unter 1 %.

Der Anteil der ausländischen Verkehrsteilnehmer liegt schätzungsweise bei 5 % in den Ländern, für die entsprechende Informationen vorliegen[10]. Bei den Geschwindigkeits-

---

7 Mitteilung der Kommission: Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit - Halbzeitbilanz - KOM(2006) 74 vom 22.2.2006.

8 CARE (EU-Datenbank über Straßenverkehrsunfälle), 6. November 2007.

9 Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) / (*Nationales Forschungsinstitut für Verkehr und Verkehrssicherheit*) et al.: „European Drivers and Road Risk" (*Europas Autofahrer und die Gefahren im Straßenverkehr*), SARTRE 3 (Juni 2004).

10 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

übertretungen bewegt sich der Anteil der ausländischen Fahrer zwischen 2,5 % und 30 %[11]. Die Zahlen legen den Schluss nahe, dass ausländische Fahrer im Verhältnis häufiger zu schnell fahren als einheimische Fahrer[12].

In den Mitgliedstaaten werden schrittweise automatische Geräte zur Rechtsdurchsetzung eingeführt. Bei der Geschwindigkeitsüberwachung finden in fast allen Mitgliedstaaten sowohl feste als auch mobile Kameras Anwendung. Nach und nach werden auch Kameras zur Messung der Durchschnittsgeschwindigkeit eingesetzt. Auch das Überfahren roter Ampeln wird in einer zunehmenden Zahl von Ländern automatisch erfasst. Die Kontrolle der Einhaltung der Gurtpflicht wird in manchen Ländern mit der automatischen Erfassung anderer Verstöße wie dem Überfahren roter Ampeln oder Geschwindigkeitsübertretungen kombiniert[13].

Die für die Rechtsdurchsetzung verwendete Technik und die Typgenehmigungsverfahren sind in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich. Nicht genormte Instrumente und uneinheitliche Genehmigungsverfahren erschweren die gegenseitige Anerkennung von Durchsetzungskampagnen und die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten.

Je nach Mitgliedstaat werden Verkehrsdelikte entweder ordnungs- oder strafrechtlich verfolgt. In einigen Ländern werden sowohl ordnungs- als auch strafrechtliche Sanktionen verhängt, abhängig von der Schwere des Verstoßes.

Die Kommission forderte in ihrer Empfehlung vom Oktober 2003 die Mitgliedstaaten auf, sie bis Ende September 2007 über die Umsetzung der Empfehlung zu unterrichten. Bis heute haben nur sechs Mitgliedstaaten entsprechende Informationen geliefert. Deshalb gibt es derzeit nur wenig Informationen über den Einfluss guter Durchsetzungspraktiken auf die Straßenverkehrssicherheit.

3. Ziele

Mit dem Vorschlag wird das allgemeine Ziel verfolgt, die Straßenverkehrssicherheit in der Gemeinschaft zu verbessern und damit zu einem effizienten, nachhaltigen und zuverlässigen Verkehrssystem beizutragen. Ferner soll die gegenwärtige Ungleichbehandlung zwischen heimischen und nichtansässigen Verkehrsteilnehmern, die gegen die Verkehrsordnung verstoßen, unterbunden werden.

Ein besonderes Ziel der Gemeinschaft ist die Herbeiführung eines besseren Verkehrsverhaltens; sowohl heimische als auch nichtansässige Fahrer sollen die Straßenverkehrsordnung genauer beachten.

---

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.

[11] 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.

[12] 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).

[13] „Survey on Enforcement practices in Europe“ (*Erhebung über Durchsetzungspraktiken in Europa*), TISPOL, 25. Oktober 2007.

Die vorgeschlagene Maßnahme steht mit der Gesundheitspolitik der EU im Einklang, da sie zur Verringerung alkoholbedingter Schäden beiträgt.

Durch die Herabsetzung der Geschwindigkeiten führen bessere Durchsetzungsmaßnahmen auch zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen, die im Verkehrssektor weiterhin ansteigen.

4. Optionen

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 Lage unverändert zu belassen.

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 ergriffen werden können. In der Empfehlung der Kommission zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit (2004/345/EG) werden die Mitgliedstaaten zur Anwendung guter 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 sieht in Bezug auf die grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung die Einrichtung eines EU-Netzes für den elektronischen Datenaustausch zur Ermittlung des Fahrzeughalters vor; 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.

5. Folgenabschätzung

Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit

Die aktuelle Zahl von 25 000 Verkehrstoten wegen überhöhter Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer und/oder Nichtanlegens des Sicherheitsgurts könnte durch eine Angleichung bewährter Praktiken für eine bessere und verstärkte Rechtsdurchsetzung gesenkt werden. Die aktuelle

Zahl von 400 Verkehrstoten bei den durch nichtansässige Fahrer verschuldeten Unfällen könnte durch ein wirksames System für die grenzübergreifende Verfolgung von Verkehrsdelikten verringert werden.

Schätzungen zufolge könnte durch Optionen, die Mechanismen für eine wirksame grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung vorsehen (Optionen 3 und 4), die jährliche Zahl der Verkehrstoten in der EU um 200 bis 250 gesenkt werden. Die Option 5, die außerdem eine Angleichung der Methoden zur Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung vorsieht, könnte zu 5000 Verkehrstoten weniger pro Jahr führen.

In sozioökonomischer Hinsicht bedeutet dies selbst bei vorsichtiger Schätzung eine jährliche Kosteneinsparung von 5 Mrd. €.

Kosten und Automatisierung

Die Kosten werden von Behörden und Vollzugsstellen getragen. Schätzungsweise müssen bis zu 140 Mio. € in Datenaustauschsysteme und Anlagen zur Erfassung von Verkehrsdelikten investiert werden, um in allen Mitgliedstaaten ein annehmbares Niveau der Rechtsdurchsetzung zu erreichen. Die in den einzelnen Mitgliedstaaten erforderlichen Investitionen sind dabei vom jeweiligen Durchsetzungsstand abhängig. Das für die Durchsetzungsmaßnahmen benötigte Jahresbudget wird für die gesamte Europäische Union mit rund 23 Mio. € veranschlagt.

Untersuchungen zufolge sind die Betriebskosten für automatische Kontrollgeräte erheblich geringer als bei herkömmlichen Durchsetzungsmaßnahmen. Dies dürfte zu einer erheblichen Einsparung an Verwaltungsressourcen führen.

Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt

Eine verbesserte Rechtsdurchsetzung würde auch zur Verringerung alkoholbedingter Schäden und zur Verwirklichung gesundheitspolitischer Ziele beitragen. In der Mitteilung der Kommission von 2006 über eine EU-Strategie zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Verringerung alkoholbedingter Schäden[14] bilden alkoholbedingte Straßenverkehrsunfälle einen von fünf Schwerpunktbereichen.

Die Geschwindigkeit wirkt sich in erster Linie auf den Schadstoffausstoß aus. Eine optimale Abgasbildung (Kohlendioxid, Kohlenwasserstoff, Stickstoffmonoxid, Partikel) ist bei einer konstanten Geschwindigkeit von 40 - 90 km/h für Pkw[15] und 50 - 70 km/h für Lkw und Busse[16] gegeben.

Da Kraftfahrzeuge auch erhebliche Mengen an Kohlenwasserstoff und Stickstoffmonoxid ausstoßen, die zur Ozonbildung in der Atmosphäre führen, tragen hohe Geschwindigkeiten auch zur Entstehung von Ozon bei.

---

14 Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: *Eine EU-Strategie zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Verringerung alkoholbedingter Schäden* - KOM(2006) 625.

15 „Speed management“ (*Geschwindigkeitsmanagement*), OECD-CEMT, 2007.

16 ITS-Handbuch, 2005-2006, *Highway Industry Development Organisation*, 2005.

Darüber hinaus hat überhöhte Geschwindigkeit im normalen Verkehr auch einen erhöhten Kraftstoffverbrauch zur Folge. In Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass bei einer gleichbleibenden Geschwindigkeit zwischen 90 und 110 km/h rund 23 % weniger Kraftstoff verbraucht wird[17].

Geschwindigkeitsbedingte Lärmemissionen sind in erster Linie auf den Kontakt zwischen Reifen und Straße und die daraus resultierenden Abrollgeräusche zurückzuführen. Bei einer Verdopplung der Geschwindigkeit steigt der Lärmpegel um jeweils 12 dB(A) an.

6. Vergleich der verschiedenen Optionen – Vorschlag für EU-Maßnahmen

Die Ergebnisse zeigen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Durchsetzungspraktiken und -verfahren in allen Mitgliedstaaten erheblich mehr Sicherheit im Straßenverkehr und eine deutliche Senkung der Zahl der tödlichen Unfälle bewirken. Ferner wird deutlich, dass auch Maßnahmen im Hinblick auf eine effizientere grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung zu weniger Verkehrstoten und -unfällen sowie zur Gleichbehandlung heimischer und ausländischer Fahrer führen. Die grenzübergreifende Verfolgung von Verkehrsdelikten wird zwar in erster Linie die ausländischen Fahrer betreffen, doch ist hervorzuheben, dass die damit verbundenen Auswirkungen nicht ausschließlich auf diese Fahrergruppe beschränkt bleiben sondern das Verkehrsverhalten aller Fahrer positiv beeinflussen werden.

Die Kosten der Optionen 3 und 4, die ausschließlich für die grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung legislative Maßnahmen vorsehen, sind im Vergleich zur Option 5, die solche Maßnahmen auch zur Anwendung von Durchsetzungspraktiken durch alle Mitgliedstaaten beinhaltet, relativ gering.

Unter den Gesichtspunkten Gesundheit und Umwelt führen alle Optionen zu einer Herabsetzung der Geschwindigkeit und geringerem Alkoholkonsum. Zu besseren Ergebnissen führen die Optionen, die auch in den Mitgliedstaaten eine Verbesserung der Durchsetzungspraktiken und -verfahren vorsehen.

Eine Bewertung der Optionen führt zu dem Ergebnis, dass bei einer Beibehaltung der gegenwärtigen Situation und Anwendung nichtlegislativer Maßnahmen die bestehenden Probleme der Rechtsdurchsetzung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit ungelöst blieben. Die Folgenabschätzung und die öffentliche Konsultation haben ergeben, dass auf beiden Gebieten, nämlich grenzübergreifende Rechtsdurchsetzung und wirksame Durchsetzungspraktiken in den Mitgliedstaaten, Handlungsbedarf besteht.

Auf EU-Ebene könnte der Rahmenbeschluss des Rates über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen[18] der aktuellen Lage in gewissem Maße abhelfen. Dieses Instrument zur polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen, dem der Vertrag über die Europäische Union zugrunde liegt, sieht die gegenseitige Anerkennung rechtskräftiger Entscheidungen über die Zahlung von Geldstrafen oder Geldbußen vor. Es ermöglicht einer zuständigen Behörde, den gegen eine natürliche oder juristische Person gerichteten Bescheid über eine Geldstrafe oder Geldbuße dem Mitgliedstaat zur Vollstreckung zuzusenden, in dem die betreffende Person über Vermögen verfügt oder Einkommen bezieht oder sich in der Regel aufhält (bzw. ihren

---

17 „Speed management“ (*Geschwindigkeitsmanagement*), OECD-CEMT, 2007.

18 Rahmenbeschluss des Rates 2005/214/JI vom 24. Februar 2005.

eingetragenen Sitz hat). Das Instrument erstreckt sich auf eine Vielzahl von Delikten, darunter auch Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung. Es gilt allerdings nur für rechtskräftige Entscheidungen und nicht für die Phasen von der Erfassung des Verstoßes bis zum Erlass der rechtskräftigen Entscheidung. Während dieser Phasen sind besondere ordnungspolitische Mittel notwendig, um in der Praxis eine effiziente Zusammenarbeit zwischen den für Verkehrsdelikte zuständigen Vollzugsbehörden zu erreichen.

Die Bewertung der Optionen für eine Verbesserung der Durchsetzungspraktiken in den Mitgliedstaaten führt zu dem Schluss, dass der Vorschlag geeignete Rechtsinstrumente und technische Mechanismen für diese Phasen sowie auf die Empfehlung von 2003 gestützte Maßnahmen zur Verbesserung der Durchsetzungspraktiken beinhalten sollte.