

BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
DIE ABÄNDERUNG DES STRASSENVERKEHRSGESETZES

(Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des
grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die
Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte)

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
1. Lesung	
2. Lesung	
Schlussabstimmung	

Nr. 106/2026

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	5
Zuständiges Ministerium	6
Betroffene Stellen	6
I. BERICHT DER REGIERUNG	7
1. Ausgangslage	7
2. Begründung der Vorlage	11
3. Schwerpunkte der Vorlage	13
3.1 Nationale Kontaktstelle	13
3.2 Landespolizei	14
3.3 Administrativmassnahmen	14
3.4 Verwaltungsstrafverfahren	16
4. Vernehmlassung	17
4.1 Allgemeines	17
4.2 Ergebnisse der Vernehmlassung	18
5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen unter Berücksichtigung der Vernehmlassung	20
6. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches	30
7. Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit und Ressourceneinsatz	30
7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben	30
7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen	31
7.3 Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung	31
7.4 Evaluation	32
II. ANTRAG DER REGIERUNG	32
III. REGIERUNGSVORLAGE	33

Beilagen:

- Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9–25)
- Table of Correspondence (TOC)

ZUSAMMENFASSUNG

Die gegenständliche Vorlage dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte.

Mit der Richtlinie wird durch den grenzüberschreitenden Informationsaustausch über die Strassenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte ein besseres Sicherheitsniveau erreicht. Hierzu werden die Delikte, die mit einem in einem anderen Mitgliedstaat, als jenem in dem es begangen wurde (Deliktsmitgliedstaat), zugelassenen Fahrzeug begangen werden, grenzüberschreitend verfolgt. Damit werden eine bessere Angleichung und Umsetzung bzw. Durchsetzung der Vorschriften im Bereich des Strassenverkehrs gewährleistet.

Das Amt für Strassenverkehr (ASV), das für das Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister zuständig ist, wird in diesem Zusammenhang die Funktion der nationalen Kontaktstelle für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten übernehmen und als Ansprech- bzw. Auskunftsstelle fungieren.

Zudem wird im Strassenverkehrsgesetz (SVG) die Berechtigung geschaffen, dass die Landespolizei über das Amt für Strassenverkehr die ausländischen Fahrzeug- und Fahrzeughalterdaten in Erfahrung bringen kann, mit denen im Inland eine Wiederhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften begangen wurde.

Mit der vorliegenden Gesetzesänderung wird daher Art. 99b SVG mit einem Abs. 7 und Abs. 8 entsprechend ergänzt.

Des Weiteren wird mit der gegenständlichen Vorlage, nebst der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413, eine Änderung im Bereich Administrativmassnahmen vorgenommen. Neu wird bei einer Verweigerung bzw. Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung einer möglichen Fahruntfähigkeit eine Verschärfung der Sanktionierung vorgenommen, sodass die Entzugsdauer für den Führer- oder Lernfahrausweis von drei auf sechs Monate angehoben wird.

Zudem wird die Zuständigkeit für Verwaltungsstrafverfahren bei Verstössen gegen Strassenverkehrsvorschriften neu geordnet bzw. vereinfacht und ausschliesslich der Landespolizei übertragen.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Bildung

BETROFFENE STELLEN

Amt für Strassenverkehr

Landespolizei

Vaduz, 1. September 2026

LNR 2026-1188

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes an den Landtag zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

Die Richtlinie (EU) 2015/413¹ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (im Folgenden: «CBE-Richtlinie», auch Verkehrsdelikte-Richtlinie genannt) war in der EU bis zum 6. Mai 2015 umzusetzen. Für die EWR/EFTA-Staaten gilt das Datum des Inkrafttretens des entsprechenden EWR-Übernahmebeschlusses als Umsetzungsfrist für die CBE-Richtlinie. Mit Beschluss Nr. 30/2025 des Gemeinsamen EWR-

¹ Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9–25).

Ausschusses vom 7. Februar 2025² wurde die CBE-Richtlinie in das EWR-Abkommen übernommen. Liechtenstein ist aufgrund seiner EWR-Mitgliedschaft verpflichtet, EWR-Recht im Transportbereich umzusetzen.

Mit der CBE-Richtlinie wird die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit beabsichtigt. Dies mit dem Ziel der Verringerung der Zahl der Toten, der Verletzten und der Sachschäden. Das wird u.a. durch die konsequente Ahndung, also Nachverfolgung und Bestrafung, von im EWR begangenen Strassenverkehrsdelikten, welche die Strassenverkehrssicherheit erheblich gefährden, erfolgen.

Ein wesentlicher Aspekt der Richtlinie ist es, allen Strassenverkehrsteilnehmern im EWR ein hohes Schutzniveau zu gewährleisten, indem der grenzüberschreitende Informationsaustausch über die Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte erleichtert wird, wenn die Delikte mit einem Fahrzeug begangen werden, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassen ist. Damit wird die Rückverfolgbarkeit von Personen, die Verkehrsregelverletzungen begangen haben³, im gesamten EU/EWR-Raum möglich. D.h. dass künftig die Strafverfolgungsbehörden des EWR-Mitgliedstaats, in dem ein von der Richtlinie erfasstes Vergehen von einem Lenker aus einem anderen EWR-Mitgliedstaat, also auch aus Liechtenstein, begangen wurde, dieses Delikt nachverfolgen und ahnden können. Umgekehrt können auch die liechtensteinischen Strafverfolgungsbehörden die von ausländischen Fahrzeuglenkern in Liechtenstein begangenen Verkehrsdelikte nachverfolgen und ahnden. Dies dient, nebst der Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit, auch der Gleichbehandlung aller Motorfahrzeuglenker.

² Kundmachung vom 8. Juli 2025 des Beschlusses Nr. 30/2025 des Gemeinsamen EWR-Ausschusses, LGBI. 2025 Nr. 347.

³ Siehe Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2015/413 betreffend die Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte.

Unabhängig von der Umsetzung der CBE-Richtlinie wird eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)⁴ bezüglich der Entzugsdauer bei Vereitelung, bzw. Verweigerung polizeilich angeordneter Massnahmen umgesetzt.

Im Rahmen von Verkehrskontrollen und Verkehrsunfällen werden von der Landespolizei regelmässig fahruntfähige Fahrzeuglenkerinnen und -lenker festgestellt. Bei entsprechenden Anzeichen bzw. bei Verdacht werden gestützt auf Art. 51 SVG, sowie den dazugehörigen Verordnungen, Massnahmen zur Feststellung der Fahruntfähigkeit angeordnet. Ein nicht unerheblicher Teil der Betroffenen verweigert jedoch die (polizeilich) angeordneten Massnahmen (namentlich Atemalkoholtest oder Blutentnahme) oder verlässt die Unfallstelle vor dem Eintreffen der Landespolizei, um sich den Untersuchungen zu entziehen. Dies stellt eine Verweigerung bzw. den Tatbestand der Vereitelung dar.

Eine Verweigerung liegt allgemein vor, wenn eine Person im Strassenverkehr eine behördlich bzw. polizeilich angeordnete Atemalkohol-, Blut- oder andere Probe vor Ort ablehnt oder nicht durchführt. Vereitelung wiederum bedeutet das vorsätzliche Verhindern oder Erschweren einer behördlich angeordneten Massnahme zur Feststellung der Fahruntfähigkeit. Die Person verlässt dabei den Tatort und versucht so, sich den Anordnungen, mit welchen sie aufgrund der gegebenen Umstände rechnen muss, zu entziehen.

Gemäss aktueller Rechtslage (Art. 16 Abs. 1 Bst. b^{bis} Ziff. 2 SVG) führt eine Verweigerung der Probenentnahme zu einem Führer- oder Lernfahrausweisentzug von drei Monaten, was der Mindestentzugsdauer bei einer Alkoholisierung entspricht. Dies animiert dazu, dass mutmasslich stärker alkoholisierte Fahrzeuglenkerinnen und -lenker, bei denen eventuell zudem noch Substanzen wie z.B. Medikamente

⁴ Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 30. Juni 1978, LGBl. 1978 Nr.18.

oder Betäubungsmittel nachgewiesen werden könnten, angeordnete Massnahmen verweigern oder sich der Kontrolle im Sinne einer Vereitelung entziehen. Hierdurch werden sie in der Folge lediglich mit der geringsten Sanktion, nämlich der Mindestentzugsdauer von drei Monaten belegt. Hätten sie sich jedoch einer Kontrolle unterziehen lassen, wäre allenfalls eine längere Entzugsdauer auszusprechen gewesen, welche dem dann mutmasslich höheren festgestellten Wert ihrer Blutalkoholkonzentration entspräche. Daher wird mit dieser Vorlage in Fällen der Verweigerung bzw. Vereitelung der Atemalkohol- oder Blutprobe im Rahmen der Feststellung der Fahruntfähigkeit eine Verschärfung der Führerausweisentzugsdauer auf neu sechs, anstatt der bisherigen drei Monate, vorgenommen.

Ebenfalls unabhängig von der Umsetzung der CBE-Richtlinie wird eine Neuordnung des Verwaltungsstrafverfahrens vorgenommen. Mit dem neuen Verwaltungsstrafgesetz (VStG)⁵, in Kraft seit 1. Januar 2026, mussten Begriffe im SVG angepasst werden. Dies bot die Gelegenheit zur Überprüfung der Zuständigkeitsverteilung. Bis anhin waren grundsätzlich 12 Strafbehörden (Landespolizei und alle Gemeindevorsteher) für dieselben Widerhandlungen zuständig. Diese Rechtslage wird nun geändert. Dies mit dem Ziel der Vereinheitlichung der Zuständigkeiten, Vereinfachung der Verfahrensabläufe, Steigerung der Effizienz und der Sicherstellung einer einheitlichen Rechtsanwendung. Daher erfolgt neu eine Konzentration der Strafkompetenz bei einer einzigen Verwaltungsstrafbehörde, nämlich der Landespolizei.

⁵ LGBl. 2025 Nr. 375.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Die Umsetzung der gegenständlichen Richtlinie erfordert die Abänderung des SVG, konkret des Art. 99b, dahingehend, dass eine nationale Kontaktstelle für den Daten- bzw. Informationsaustausch gemäss der CBE-Richtlinie benannt wird.

Mit der Umsetzung der CBE-Richtlinie kann künftig die Strafverfolgungsbehörde des EWR-Mitgliedstaats, in dem das Delikt begangen wurde, eine durch einen ausländischen Lenker begangene Verkehrsregelverletzung verfolgen. Sie kann hierzu die Zulassungsdaten des ausländischen Fahrzeugs über die eigene nationale Kontaktstelle bei der ausländischen Kontaktstelle abfragen, um z.B. eine Lenkererhebung zu machen und so anschliessend die entsprechende Korrespondenz und Dokumente an die betroffene Person im Ausland übermitteln zu können. Dies geschieht durch eine automationsunterstützte Nachfrage bzw. einen Abruf beim Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Im Ergebnis wird damit die Anzahl ausländischer Fahrzeuglenker, die gefährliche Strassenverkehrsdelikte begehen und dabei straflos bleiben, verringert, indem der grenzüberschreitende Austausch von Informationen zur Identifizierung der Zuwiderhandelnden für die Strafverfolgungs- bzw. Polizeibehörden vereinfacht wird. Daher wird im SVG zudem für die Landespolizei neu die Möglichkeit geschaffen, bei Übertretungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften im Inland, Auskunft über die ausländischen Fahrzeug- und Fahrzeughalterdaten zu bekommen.

Dieser Datenaustausch wird nur bei den folgenden Verkehrsdelikten erfolgen:

- Geschwindigkeitsübertretung,
- Nichtanlegen des Sicherheitsgurts,
- Überfahren eines roten Lichtzeichens,
- Trunkenheit im Strassenverkehr,
- Fahren unter Drogeneinfluss,

- Nichttragen eines Schutzhelms,
- unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens,
- rechtswidrige Benutzung eines Kommunikationsgeräts beim Fahren.

Diese Straftatbestände finden sich bereits heute im SVG und den dazugehörigen Verordnungen. Daher besteht diesbezüglich kein gesetzgeberischer Handlungsbedarf.

Eine weitere Änderung erfolgt im Zusammenhang mit den Administrativmassnahmen im Strassenverkehr. Gemäss Art. 15 Abs. 3 Bst. g SVG ist der Führer- oder Lernfahrausweis zu entziehen, wenn sich der Führer vorsätzlich einer angeordneten oder zu erwartenden Blutprobe, einer von der Regierung geregelten Voruntersuchung oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt, sich ihr entzieht oder deren Zweck vereitelt.

Art. 16 Abs. 1 Bst. b^{bis} Ziff. 2 SVG sieht vor, dass der Führer- oder Lernfahrausweis nach einer Widerhandlung für mindestens drei Monate entzogen wird, wenn der Führer ein Motorfahrzeug in fahrunfähigem Zustand geführt hat oder vorsätzlich eine angeordnete oder zu erwartende Blutprobe, eine von der Regierung geregelte Voruntersuchung oder eine zusätzliche ärztliche Untersuchung verweigert, sich ihr entzogen oder deren Zweck vereitelt hat.

Wie vorgehend erwähnt, führt eine Verweigerung bzw. Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahruntfähigkeit aktuell zu einem Führer- oder Lernfahrausweisentzug von mindestens drei Monaten. Dies ist gleichzeitig die Mindestentzugsdauer bei Fahren unter Alkoholeinfluss und wird bei einer Alkoholisierung von 0.80 bis 1.50 Gewichtspromille verfügt. Dies kann in der Praxis jedoch zu nicht beabsichtigten unbilligen Ergebnissen führen. Nämlich dann, wenn anhand einer Probe festgestellt würde, dass die Person eine mutmassliche Alkoholisierung von mehr als 1.50 Gewichtspromille hat, was zu einer längeren Entzugsdauer als die

heute geltenden drei Monate für die Verweigerung bzw. Vereitelung führen würde. Dieser Missstand bzw. diese ungerechtfertigte, potenzielle Bevorteilung nicht kooperativer Personen wird nun mit der entsprechenden Abänderung des SVG und der neuen verschärften Mindestentzugsdauer des Führer- oder Lernfahrausweises von mindestens sechs Monaten bei Verweigerung bzw. Vereitelung behoben.

Schliesslich wird mit dieser Vorlage eine Änderung des Verwaltungsstrafverfahrens umgesetzt. Im Sinne der Straffung der Zuständigkeiten, zur Gewährleistung einer einheitlichen Praxis und zur Vermeidung von Ungleichbehandlungen erfolgt mit der gegenständlichen Vorlage eine Konzentration der Strafkompetenz auf eine einzige Verwaltungsstrafbehörde. Neu wird mit der Abänderung des Art. 98 Abs. 1 SVG allein die Landespolizei, nebst den ordentlichen Gerichten, als einzige Strafbehörde für Übertretungen bei Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften zuständig sein.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

3.1 Nationale Kontaktstelle

Die Umsetzung der CBE-Richtlinie in Liechtenstein erfordert wie erwähnt eine entsprechende Abänderung des SVG in Art. 99b.

Das Amt für Strassenverkehr, als für das Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister zuständige Amtsstelle (vgl. Art. 99b SVG), wird die Funktion der nationalen Kontaktstelle gemäss Art. 4 Abs. 2 der CBE-Richtlinie übernehmen. Dabei wird das Amt für Strassenverkehr zur Umsetzung des Informationsaustausches zwischen den Mitgliedstaaten als Ansprech- bzw. Auskunftsstelle fungieren. Hierzu dient, als europäische Auskunftsplattform, das Europäische Fahrzeug- und

Führerscheininformationssystem EUCARIS⁶. Dieses greift wiederum auf die Daten des Fahrzeug- und Fahrzeughalterregisters des Amts für Strassenverkehr zurück. Die Berichterstattung der Mitgliedstaaten an die Kommission (alle zwei Jahre) gemäss Art. 6 der CBE-Richtlinie erfolgt ebenfalls durch das Amt für Strassenverkehr.

3.2 Landespolizei

Zusätzlich wird im SVG die Ermächtigung geschaffen, dass die Landespolizei, über das Amt für Strassenverkehr als nationale Kontaktstelle, die Fahrzeug- und Fahrzeughalterdaten von Fahrzeugen abfragen kann, mit denen im Inland eine der vorgehend unter Kapitel 2 erwähnten Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften begangen wurde.

3.3 Administrativmassnahmen

Die Verweigerung und Vereitelung von polizeilich angeordneten weiteren Abklärungen zur Fahrfähigkeit (Atemalkohol- oder Blutprobe) werden wie eine positive Atemalkohol- oder Blutprobe behandelt, also im Ergebnis dem Fahren in ange-trunkenem Zustand gleichgestellt. In Bezug auf die verkehrsrechtliche Sanktionierung bedeutet dies, nebst Einleitung eines Strafverfahrens, einen Führer- oder Lernfahrausweisentzug von mindestens drei Monaten gemäss Art. 16 Abs. 1 Bst. b^{bis} Ziff. 2 SVG.

Die Verweigerung und Vereitelung der Massnahmen zur Feststellung der Fahr-unfähigkeit werden somit mit dem geringstmöglichen für das Lenken eines Fahrzeugs in fahr-unfähigem Zustand vorgesehen Straf-mass geahndet, nämlich dem Entzug des Führer- oder Lernfahrausweises für drei Monate. Dies entspricht einer Bluta-lkohol-konzentration von 0.80 bis 1.50 Gewichtspromille. Eine Verweigerung bzw.

⁶ Engl.: European Car and Driving License Information System EUCARIS.

Vereitelung der Atemalkohol- oder Blutprobe kann sich also in Bezug auf die Entzugsdauer vorteilhaft für die Motorfahrzeuglenkenden auswirken, sollte die Probe mehr als 1.50 Gewichtspromille ergeben. Die sich korrekt verhaltende Person, die sich den von der Landespolizei zur Feststellung der Fahruntfähigkeit angeordnet Massnahmen unterwirft und die Atemalkohol- oder Blutprobe über sich ergehen lässt, hingegen kann demzufolge unter Umständen betreffend die Entzugsdauer schlechter gestellt bzw. härter sanktioniert werden. Beispielsweise würde eine gemessene Blutalkoholkonzentration von 1.51 bis 2.00 Gewichtspromille vier Monate, von 2.01 bis 2.50 Gewichtspromille fünf Monate und von 2.51 bis 3.00 Gewichtspromille sechs Monate Entzug (nebst einem vorsorglichen Sicherungsentzug jeweils ab 2.01 Gewichtspromille) nach sich ziehen. Ab einer mutmasslichen Blutalkoholkonzentration von 1.51 Gewichtspromille kann eine Verweigerung oder Vereitelung der angeordneten Massnahmen hinsichtlich der Entzugsdauer nach geltender Rechtslage zu einer günstigeren Sanktionierung bzw. Administrativmassnahme führen, da dies lediglich einen Warnungsentzug von drei Monaten nach sich zieht. Diese stossende Rechtslage wird mit der vorgeschlagenen Erhöhung der Mindestentzugsdauer für die Verweigerung und Vereitelung polizeilich angeordneter Atemalkohol- oder Blutproben auf neu sechs Monate korrigiert. Das leistet u.a. auch einen Beitrag zur präventiven Vermeidung von Unfällen, Verletzten und Todesfällen im Strassenverkehr durch Personen, die in einem durch Alkohol, Drogen oder andere körperfremde Substanzen eingeschränktem Zustand ein Fahrzeug geführt haben.

Diese jahrzehntelange gängige Praxis des Amts für Strassenverkehr, der Mindestsanktion von drei Monaten Ausweisentzug bei Verweigerung und Vereitelung, obwohl eine strengere Sanktionierung möglich wäre, wurde auch von den übergeordneten Instanzen jeweils zur Kenntnis genommen bzw. bestätigt. Jedoch hat die Verwaltungsbeschwerdekommision (VBK) darauf hingewiesen, dass falls man beabsichtigt, das Mindestmass der Sanktionierung von drei auf sechs Monate zu

erhöhen, dies mit entsprechender Gesetzänderung erfolgen sollte, um diesbezüglich explizit im SVG eine eindeutige Rechtsgrundlage bzw. Rechtssicherheit zu schaffen.

Auch die Landespolizei befürwortet diese Verschärfung aus den bereits vorgehend erwähnten Gründen. Sie kann somit ihre Arbeit und Einsätze auf der Strasse, v.a. bei Verkehrskontrollen und Verkehrsunfällen, wirkungsvoller gestalten und erhält so die rechtliche Grundlage, um ihre Aufgaben und Pflichten besser wahrnehmen zu können.

3.4 Verwaltungsstrafverfahren

Mit dem Inkrafttreten des Strassenverkehrsgesetzes am 1. September 1978 hat die Regierung ihre Strafkompentenz gestützt auf Art. 98 Abs. 3 SVG an die Landespolizei⁷ sowie wenig später auch an die Gemeindevorsteher⁸ delegiert. Die Regierung hat daher nie selbst Verwaltungsstrafverfahren gemäss Art. 98 Abs. 1 Bst. a SVG geführt.

Nach Art. 98 Abs. 1 SVG sind sowohl die Regierung als auch die ordentlichen Gerichte Strafbehörde bei Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften zuständig. Die Regierung ist dabei sachlich zuständig für den nicht motorisierten Verkehr (Radfahrer, Fussgänger, Tierfuhrwerke, Reiter) sowie für Zuwiderhandlungen gegen die Parkiervorschriften, das Fahrverbot für Motorfahrzeuge und die Pflicht des Mitführens der erforderlichen Ausweise und Bewilligungen. Sämtliche übrigen Widerhandlungen fallen in die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte.

⁷ Verordnung betreffend den Erlass von Strafverfügungen Verwaltungsstrafboten durch die Landespolizei bei Übertretungen von Verkehrsvorschriften, LGBl. 1978 Nr. 26.

⁸ Verordnung betreffend den Erlass von Verwaltungsstrafboten durch den Gemeindevorsteher bei Übertretungen von Verkehrsvorschriften, LGBl. 1979 Nr. 53, zwischenzeitlich ersetzt durch die Verordnung betreffend den Erlass von Strafverfügungen durch den Gemeindevorsteher bei Übertretungen von Verkehrsvorschriften, LGBl. 1997 Nr. 148.

Das Zusammenziehen der Strafkompetenz auf eine einzige Verwaltungsstrafbehörde stellt sicher, dass künftig eine einheitliche Praxis gewährleistet ist und Ungleichbehandlungen vermieden werden.

Ein weiterer Vorteil mit der Betrauung der Landespolizei zur Führung von Verwaltungsstrafverfahren liegt darin, dass diese – im Gegensatz zu den Gemeindevorstehern – über die Möglichkeit verfügt, gestützt auf den so genannten trilateralen Polizeikooperationsvertrag⁹ in Liechtenstein begangene Widerhandlungen durch Personen mit Wohnsitz in Österreich oder der Schweiz an deren Wohnort vollstrecken zu lassen. Dies führt zu einer verbesserten Rechtsgleichheit, da derzeit nur Strafverfügungen der Landespolizei, nicht aber jene der Gemeindevorsteher, im Ausland durchgesetzt werden können.

4. VERNEHMLASSUNG

4.1 Allgemeines

Der Vernehmlassungsbericht zur Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes wurde von der Regierung anlässlich ihrer Sitzung vom 3. März 2026 genehmigt und folgenden Institutionen und Organisationen mit Frist bis zum 24. Juni 2026 zur Stellungnahme unterbreitet:

- alle Gemeinden
- Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer (LIHK)
- Wirtschaftskammer Liechtenstein (WKL)
- Automobil Club Fürstentum Liechtenstein
- Verwaltungsgerichtshof

⁹ Vertrag zwischen dem Fürstentum Liechtenstein, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich über die grenzüberschreitende polizeiliche Zusammenarbeit, LGBL. 2017 Nr. 186.

- Landgericht
- Staatsanwaltschaft
- Verkehrs-Club Liechtenstein
- Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil
- Touring Club Schweiz Sektion St. Gallen – Appenzell i.Rh.
- Mobilitätsverein Liechtenstein (MOVE-LI)
- Datenschutzstelle

Der Vernehmlassungsbericht ging zudem zur internen Stellungnahme an:

- Landespolizei
- Amt für Informatik
- Amt für Finanzen
- Amt für Volkswirtschaft
- Amt für Auswärtige Angelegenheiten
- Stabsstelle EWR

Folgende Institutionen und Verbände haben eine Stellungnahme eingereicht, die sich inhaltlich mit der Vorlage befasst:

- Staatsanwaltschaft
- Datenschutzstelle

Die übrigen eingeladenen Institutionen und Verbände haben auf eine konkrete Stellungnahme bzw. überhaupt auf eine Stellungnahme verzichtet.

4.2 Ergebnisse der Vernehmlassung

Im Folgenden werden die allgemeinen Aussagen aus den Stellungnahmen zusammengefasst. Detailliertere Äusserungen zu einzelnen gesetzlichen Regelungen

werden in den Erläuterungen zu den jeweiligen Artikeln im nachfolgenden Kapitel 5 aufgenommen.

Die Staatsanwaltschaft begrüsst sämtliche geplanten Gesetzesänderungen, insbesondere die Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen zum Zwecke der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer. Auch die Änderung im Bereich der Administrativmassnahmen wird begrüsst, da damit die kalkulierte Verweigerung der Aussage und damit verbunden die mögliche Besserstellung des Verkehrssünders verhindert wird. Ansonsten weist sie auf zwei redaktionelle Anpassungen hin.

Die Datenschutzstelle stellt aus datenschutzrechtlicher Sicht zunächst generell fest, dass eine Datenverarbeitung entsprechend der Richtlinie (EU) 2015/413 gemäss Art. 7 Abs. 1 dieser Richtlinie unter den Anwendungsbereich der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)¹⁰, welche die Richtlinie 95/46/EG ablöst, falle. Dies sei insbesondere hervorzuheben, da man aufgrund des Geltungsbereichs gemäss Art. 2 der Richtlinie (EU) 2015/413 davon ausgehen könnte, dass eine entsprechende Datenverarbeitung unter den Anwendungsbereich der Strafverfolgungsrichtlinie (Richtlinie (EU) 2016/680)¹¹ fallen würde. Dem sei jedoch nicht so. Vielmehr sei festzuhalten, dass auch ein entsprechendes Ersuchen der Landespolizei gemäss Art. 99b Abs. 8 SVG unter den Anwendungsbereich der DSGVO falle, auch wenn es sich hierbei um eine Strafverfolgung handle.

¹⁰ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1-88).

¹¹ Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89-131).

Die Datenschutzstelle macht weitere spezifische Äusserungen zu einzelnen Artikeln, auf die jeweils nachfolgend in Kapitel 5 eingegangen wird.

5. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER VERNEHMLASSUNG

Zu Art. 16 Abs. 1 Bst. b^{bis}, c und d - Dauer des Führerausweisentzugs

Die Entzugsdauer bei Vereitelung bzw. Verweigerung der Untersuchungsmassnahmen ist derzeit in Art. 16 Abs. 1 Bst. b^{bis} Ziff. 2. geregelt, welcher eine Mindestdauer von drei Monaten vorsieht. Um die erwähnte Besserstellung bei Vereitelung oder Verweigerung zur Verbesserung der Prävention abzuschaffen, ist der Tatbestand neu in Bst. c als neue Ziff. 3 aufzunehmen. Dadurch wird die Mindestdauer des Führerausweisentzugs für Personen, die sich vorsätzlich einer (polizeilich) angeordneten Massnahme zur Feststellung der Fahrfähigkeit, z.B. einer Blutprobe, entziehen, von drei auf sechs Monate erhöht. Dies dient der Verkehrssicherheit und der Generalprävention, indem fahruntfähige oder eingeschränkt fahrtüchtige Personen vom Strassenverkehr ferngehalten oder nötigenfalls entfernt werden. Als Folge wird Bst. b^{bis} neu formuliert. Zudem ist in Bst. d Ziff. 2 der Verweis entsprechend anzupassen.

Zu Art. 98 Abs. 1 Einleitungssatz und Bst. a Einleitungssatz sowie Abs. 2, Abs. 3 und 3a

Im Zuge der Einführung des neuen Verwaltungsstrafgesetzes (VStG), das am 1. Januar 2026 in Kraft getreten ist, waren die Begrifflichkeiten in Art. 98 Abs. 2, 3 und 3a SVG anzupassen. Die Regierung hat diese Revision zum Anlass genommen, die bestehende Zuständigkeitsverteilung im Bereich der Verwaltungsstrafverfahren hinsichtlich Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften grundsätzlich zu überprüfen. Ziel war es, die Zuständigkeiten zu vereinheitlichen, Verfahrensabläufe zu vereinfachen, die Effizienz zu erhöhen sowie eine rechtsgleiche

Anwendung hinsichtlich dieser Widerhandlungen sicherzustellen. Die Analyse zeigt, dass die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren – wie in anderen Rechtsbereichen üblich – einer einzigen Verwaltungsbehörde zuzuordnen ist. Diese Zuständigkeit wird gemäss der Vorlage daher ausschliesslich der Landespolizei übertragen.

Derzeit bestehen für dieselben Widerhandlungen insgesamt zwölf sachlich zuständige Strafbehörden: der Chef der Landespolizei für das gesamte Staatsgebiet sowie sämtliche Gemeindevorsteher und -vorsteherinnen jeweils für ihr Gemeindegebiet. Dadurch ist nicht vorhersehbar, welche Strafbehörde im Falle des Nichtbezahlens oder der Ablehnung einer Ordnungsbusse schliesslich das Verwaltungsstrafverfahren führt. Die Zuständigkeit hängt vom Zufall ab, nämlich davon, ob die Widerhandlung von der Landespolizei oder der Gemeindepolizei feststellt und gehandelt wird.

Durch die ausschliessliche Zuständigkeit der Landespolizei wird dies behoben und zudem werden Doppelstrukturen vermieden und die Verwaltung entlastet. Auch der Vollzug wird so effizienter gestaltet. Art. 98 ist daher entsprechend anzupassen.

Der Vorschlag, die Verwaltungsstrafverfahren im Bereich der Strassenverkehrsvorschriften künftig ausschliesslich durch die Landespolizei führen zu lassen und auf eine Zuständigkeit der Gemeindevorsteherinnen und Gemeindevorsteher zu verzichten, wurde der Vorsteherkonferenz vorgestellt. Diese hat dem Vorhaben zugestimmt.

Rechtsmittelbehörde gegen Strafverfügungen oder Verwaltungsstrafentscheidungen der Landespolizei ist wie bis anhin die Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten.¹²

Zu Art. 99b Abs. 7 Bst. a und b und Abs. 8 - Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister

Art. 99b SVG betrifft die Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister. Er wird durch einen Abs. 7 und 8 ergänzt.

Art. 99b Abs. 7 Bst. a und b neu

Art. 99b Abs. 7 Bst. a neu legt fest, dass das Amt für Strassenverkehr in Umsetzung von Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Strassenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte, die nationale Kontaktstelle für den Austausch von Daten über Eigentümer oder Halter von Fahrzeugen ist. Als Kontaktstelle gewährt es dem ersuchenden, teilnehmenden Staat den Zugang zu den Fahrzeug- und Fahrzeughalterdaten im Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister zu Zwecken nach Art. 2 der Richtlinie (EU) 2015/413.

Laut Art. 99b Abs. 7 Bst. b SVG neu ist das Amt für Strassenverkehr ebenfalls für die Berichterstattung nach Art. 6 der Richtlinie (EU) 2015/413 zuständig.

Art. 99b Abs. 8 neu

Gemäss Art. 99b Abs. 8 SVG neu kann die Landespolizei als Strafverfolgungsbehörde im Zuge der Verfolgung von Straftaten nach Art. 2 der Richtlinie (EU) 2015/413 über das Amt für Strassenverkehr Daten von Eigentümern-, Haltern- und von Fahrzeugen in den entsprechenden Informationssystemen der anderen EU/EWR-Staaten abrufen. Nach Bekanntgabe der Daten informiert die

¹² Vgl. Art. 59 VStG und Art. 4 Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 des Beschwerdekommmissionsgesetzes, LGBl. 2000 Nr. 248.

Landespolizei den ausländischen Eigentümer oder Halter darüber, dass mit seinem Fahrzeug in Liechtenstein eine Übertretung gegen die Strassenverkehrsregeln erfolgt ist. Dies hat in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, in welchem das Fahrzeug zugelassen ist (Zulassungsmitgliedstaat), zu erfolgen und kann auch mit einer Ermittlung des Fahrzeuglenkers verbunden werden.

Zu den neu eingefügten Bestimmungen in Art. 99b Abs. 7 und 8 SVG hat die Datenschutzstelle im Rahmen ihrer Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht die nachstehenden Anmerkungen vorgebracht. Da diese Ausführungen jeweils beide Absätze betreffen, werden sie aus Gründen der besseren Lesbarkeit sowie der Nachvollziehbarkeit nachfolgend gemeinsam zu Art. 99b Abs. 7 und 8 SVG dargestellt.

Die Datenschutzstelle weist darauf hin, dass Art. 7 Abs. 3 Richtlinie (EU) 2015/413 vorsehe, dass «jede betroffene Person das Recht hat, Informationen darüber zu erhalten, welche im Zulassungsmitgliedstaat gespeicherten personenbezogenen Daten dem Deliktsmitgliedstaat übermittelt wurden, einschliesslich des Datums des Ersuchens und der zuständigen Behörde des Deliktsmitgliedstaats». Betroffene Personen können gemäss Art. 15 DSGVO ein Auskunftsbeghehen stellen. Verantwortliche sind gemäss Art. 15 Abs. 1 Bst. c verpflichtet, die Empfänger offen zu legen. Art. 4 Ziff. 9 DSGVO beinhaltet jedoch eine auslegungsbedürftige Ausnahme, wonach Behörden, die im Rahmen eines bestimmten Untersuchungsauftrags möglicherweise personenbezogene Daten erhalten, nicht als Empfänger gelten. Aktuell werde über die Auslegung und Anwendbarkeit dieser Bestimmung auf europäischer Ebene diskutiert. Sollte diese Anwendung grundsätzlich auch auf diesen Fall Anwendung finden, wäre eine spezialgesetzliche Regelung notwendig, die die Umsetzung von Art. 7 Abs. 3 Richtlinie (EU) 2015/413 sicherstelle. Die Datenschutzstelle empfiehlt daher unabhängig des Ausgangs der Diskussion zur

Auslegung dieser Ausnahmebestimmung (Art. 4 Ziff. 9 DSGVO) eine entsprechende Klausel in das nationale Gesetz aufzunehmen.

Die Regierung nimmt die Ausführungen der Datenschutzstelle zur Kenntnis. Art. 7 Abs. 3 der Richtlinie (EU) 2015/413 verpflichtet die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass betroffene Personen Auskunft darüber erhalten können, welche im Zulassungsmitgliedstaat gespeicherten personenbezogenen Daten an den Deliktsmitgliedstaat übermittelt wurden, einschliesslich des Datums des Ersuchens und der zuständigen Behörde.

Vor dem Hintergrund der derzeit auf europäischer Ebene geführten Diskussionen zur Auslegung von Art. 4 Ziff. 9 DSGVO und zur Frage, ob Behörden im Rahmen eines bestimmten Untersuchungsauftrags als Empfänger gelten, erscheint es der Regierung jedoch als angebracht, das Ergebnis dieser Beratungen abzuwarten. Daher wird zum jetzigen Zeitpunkt darauf verzichtet, eine entsprechende gesetzliche Regelung in die gegenständliche Vorlage aufzunehmen, da gemäss geltender Rechtslage und CBE-Richtlinie die Behörden als Empfänger gelten und somit kein Handlungsbedarf besteht. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Deliktsmitgliedstaat, wenn er eine Fahrzeughalterabfrage beim Zulassungsstaat vornimmt, den Fahrzeughalter nach Art. 5 der Richtlinie mittels Informationsschreiben über die Feststellung der Widerhandlung mit seinem Fahrzeug informieren muss. Somit erhält der Fahrzeughalter unabhängig von der Diskussion, ob der Ausnahmetatbestand des Art. 4 Ziff. 9 DSGVO anwendbar ist oder nicht, die Information an welche Empfänger seine Fahrzeug- und Fahrzeughalterdaten bei einer allfälligen Halteranfrage übermittelt wurden.

Zu Art. 99b Abs. 7 Bst. b hält die Datenschutzstelle fest, dass damit das Amt für Strassenverkehr Auskunftsbegehren beantworten kann, die entsprechenden Zugriffe und Datenoffenlegungen protokolliert werden müssen. Dies gelte insbesondere für Zugriffe und Offenlegungen im Rahmen von EUCARIS. Da weder der

Vernehmlassungsbericht noch das SVG derzeit eine ausdrückliche Protokollierungspflicht vorsehen, regt die Datenschutzstelle an, eine solche Pflicht im SVG zu verankern. Dies sei auch erforderlich, um Suchanfragen für die Berichterstattung an die EU-Kommission nach Art. 99b Abs. 7 Bst. b SVG dokumentieren zu können.

Diesbezüglich gilt es zu erwähnen, dass Datenabfragen mittels EUCARIS grundsätzlich protokolliert und nachvollziehbar gespeichert werden. Das ist erforderlich, um Missbrauch zu verhindern, Zugriffe nachträglich prüfen zu können und gesetzliche Nachweis- sowie Datenschutzanforderungen zu erfüllen. Abfragen über EUCARIS werden in einem sogenannten ServiceLog gespeichert. Dieses Log dient ausdrücklich der Auditierung (Nachvollziehbarkeit von Abfragen), der Statistikerhebung und der Einhaltung von Aufbewahrungsfristen. Dabei werden abhängig vom jeweiligen Verfahren bzw. Rechtsrahmen unterschiedliche Aufbewahrungsfristen angewendet. Für viele Dienste beträgt die Standardaufbewahrung 12 Monate, für einige Verfahren (z. B. Prüm-Fahrzeughalterabfragen) bis zu 24 Monate oder länger.

Solche Protokolle enthalten unter anderem den Zeitpunkt der Anfrage, die anfragende Behörde bzw. das nationale Zugangssystem, den angefragten Mitgliedsstaat, den verwendeten Dienst und Rechtsgrundlage, die technischen Nachrichteninformatoren und das Ergebnis der Anfrage.

Da EUCARIS selbst keine zentrale Datenbank ist, sondern ein Austauschsystem zwischen nationalen Registern, verbleibt die Verantwortung für die detaillierte Protokollierung und Auswertung der Abrufe bei den jeweiligen nationalen Behörden. Jeder Staat ist für seine Daten und Verfahren verantwortlich.

Das Amt für Strassenverkehr protokolliert schon heute die Zugriffe auf Personen-daten sowie deren Offenlegung via EUCARIS. Die Protokolle dienen der Gewährleistung der Datensicherheit, der Kontrolle der Rechtmässigkeit der Datenbearbeitung, der Erfüllung gesetzlicher Auskunft- und Berichtspflichten sowie der

Aufklärung von Missbrauchsfällen. Eine zusätzliche explizite gesetzliche Verankerung ist daher nicht notwendig.

Die Datenschutzstelle weist bezüglich der Protokollierung ebenfalls darauf hin, dass darauf zu achten sei, dass lediglich die für die Zweckerfüllung notwendigen Datenelemente erfasst werden. Aus datenschutzrechtlicher Sicht seien für das Nachkommen der Berichterstattungspflicht gegenüber der EU-Kommission wohl keine personenbezogenen Daten notwendig. Daraus ergebe sich die Fragestellung, ob und wenn ja, welche personenbezogenen Daten und gestützt auf welcher Rechtsgrundlage in Zusammenhang mit Abfragen nach Art. 99b Abs. 8 SVG beim Amt für Strassenverkehr gespeichert werden. Aus datenschutzrechtlicher Sicht sei für die Aufgabenerfüllung des Amts für Strassenverkehr eine Datenverarbeitung notwendig, aber eine darüber hinaus angelegte Speicherung eher nicht.

Hierzu ist auszuführen, dass, weil die Protokollierung so ausgestaltet ist, dass Auskunftsbegehren erfüllt und missbräuchliche Zugriffe nachvollzogen werden können, zwangsläufig auch personenbezogene Daten verarbeitet werden. Dies betrifft die Identität des zugreifenden Mitarbeiters (Name, Benutzerkennung), den Zeitpunkt und Umfang des Zugriffs, den betroffenen Datensatz (z. B. Fahrzeugkennzeichen, Fahrzeug-Identifikationsnummer, Name des Halters), die empfangende oder anfragende Behörde und den Zweck der Abfrage. Zu unterscheiden ist dabei zwischen Protokolldaten über den Nutzer (wer hat abgefragt) und den Protokolldaten über die betroffene Person (wessen Daten wurden abgefragt). Für Datenschutz- und Revisionszwecke ist regelmässig beides erforderlich. Die Protokollierung muss jedoch auf das notwendige Mass beschränkt sein (Verhältnismässigkeitsprinzip). Die Protokollierung von Datenabfragen und Datenoffenlegungen umfasst daher regelmässig auch personenbezogene Daten, insbesondere Angaben zur zugreifenden Person sowie zur betroffenen Person bzw. zum betroffenen Datensatz. Dies ist erforderlich, um Auskunfts-, Kontroll- und Revisionszwecke zu gewährleisten.

Die im Rahmen von EUCARIS anfallenden Protokolldaten werden dabei, wie vorgehend erwähnt, nicht zentral bei EUCARIS gespeichert. EUCARIS basiert auf einem dezentralen Ansatz, bei dem die Daten zu den Abfragen in den nationalen Registern und die Protokolle grundsätzlich bei den jeweils zuständigen nationalen Behörden bzw. EUCARIS-Stellen gespeichert werden. Dies ist in Liechtenstein das Amt für Strassenverkehr. Zudem protokolliert auch die Landespolizei ihre Abfragen.

Die liechtensteinische Rechtsgrundlage betreffend die Protokollierung und die damit zusammenhängende Datenverarbeitung findet sich vor allem in Art. 5 und Art. 32 Abs. 1 Bst. d DSGVO i.V.m Art. 4 Abs. 4 der CBE-Richtlinie und Kap. 3 Nr. 2.3.3 des Anhangs des Beschlusses 2008/616/JI¹³.

Die Datenschutzstelle bemerkt weiters hinsichtlich der Offenlegung von Fahrzeug- und Halterdaten zwischen den Mitgliedstaaten über EUCARIS, dass Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2015/413 eine automatisierte Suche erwähnt, während im Vernehmlassungsbericht von einer «automationsunterstützten Nachfrage» die Rede ist. Der konkrete Datenfluss bleibe jedoch auch unter Berücksichtigung der Verweise auf Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie sowie die einschlägigen Anhänge unklar. Die Datenschutzstelle empfiehlt daher, den Abfrageprozess klarer und verständlicher darzustellen, insbesondere im Hinblick auf die Frage, ob Daten automatisiert und ohne weiteren Bearbeitungsschritt des Amtes für Strassenverkehr abgefragt werden können.

Dazu ist auszuführen, dass der Datenaustausch über die nationalen Kontaktstellen mittels EUCARIS erfolgt und auf automatisierten Suchanfragen anhand des vollständigen amtlichen Kennzeichens basiert. Die Abfrage wird von der zuständigen

¹³ Beschluss 2008/616/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 12).

Behörde (in Liechtenstein durch die Landespolizei) veranlasst und elektronisch an das Fahrzeugregister des Zulassungsstaats übermittelt. Die Antwort wird anschliessend automatisiert zurückgesendet. Insofern ist die Formulierung „automationsunterstützte Nachfrage“ dahingehend zu verstehen, dass die Datenübermittlung technisch automatisiert erfolgt: die zuständige Behörde des Tatortstaates (z.B. die Landespolizei) erfasst in ihrem Fachsystem das Kontrollschild des Tatfahrzeugs. Das Fachsystem sendet die Anfrage vollautomatisch über die von der nationalen Kontaktstelle des Tatortstaates (z.B. Amt für Strassenverkehr) zur Verfügung gestellten technischen Infrastruktur (Gateway) an das zentrale Fahrzeugregister des Zulassungsstaates. Das System des Zulassungsstaates prüft die Anfrage maschinell und liefert die Halterdaten in Echtzeit automatisiert an die zuständige (anfragende) Behörde des Tatortstaates (z.B. Landespolizei). Ein manueller Bearbeitungsschritt des Amts für Strassenverkehr für die eigentliche Datenübermittlung ist grundsätzlich nicht erforderlich.

Weiters stellt sich für die Datenschutzstelle die Frage des Unterschiedes einer Datenabfrage über EUCARIS und einer Datenabfrage, die aufgrund der Beteiligung an Prüm nach Art. 99b Abs. 5 und 6 SVG erfolge. Konkret stellt sie die Frage, in welchen Fällen eine Abfrage nach Abs. 5 und 6 und in welchen Fällen nach Abs. 7 und 8 SVG erfolge.

Hier ist vor allem der Zweck der Datenabfrage zu unterscheiden: Datenabfragen gemäss Art. 99b Abs. 5 und 6 SVG aufgrund der Beteiligung an Prüm, dienen primär der Strafverfolgung, Terrorismusbekämpfung und Bekämpfung grenzüberschreitender Kriminalität. Diese Abfragen stützen sich auf ein eigenständiges Abkommen zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und der EU¹⁴ und sind nur zwischen Mitgliedstaaten der Prümer-Zusammenarbeit zulässig. Dabei können zuständige Behörden anderer Staaten automatisiert auf Fahrzeugregisterdaten zugreifen bzw. entsprechende Anfragen stellen. Diese Abfragen müssen in einem Zusammenhang mit Delikten stehen, die von den Gerichten bzw. von den Staatsanwaltschaften verfolgt werden. EUCARIS fungiert hierbei als technische Übermittlungsplattform.

Demgegenüber dienen Art. 99b Abs. 7 und 8 SVG der Umsetzung der CBE-Richtlinie im Rahmen der EWR-Mitgliedschaft und bezwecken die Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte. EUCARIS ist hier ebenfalls das technische System bzw. Plattform für die Abwicklung des Datenaustauschs. Abs. 5 und 6 verfolgen also sicherheits- und strafverfolgungsrechtliche Zwecke (Prüm), während Abs. 7 und 8 auch dem verwaltungsstrafrechtlichen Datenaustausch im Strassenverkehr dienen. In beiden Fällen wird EUCARIS als technische Austauschplattform genutzt werden.

Die Datenschutzstelle führt aus, dass im Zusammenhang mit Prüm der Beschluss 2008/616/JI vorsehe, dass Fahrzeugdaten anhand verschiedener Suchkriterien

¹⁴ Abkommen zwischen der Europäischen Union und dem Fürstentum Liechtenstein über die Anwendung einiger Bestimmungen des Beschlusses 2008/615/JI des Rates zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität, des Beschlusses 2008/616/JI des Rates zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität, und seines Anhangs sowie des Rahmenbeschlusses 2009/905/JI des Rates zur Akkreditierung von Anbietern kriminaltechnischer Dienste, die Labortätigkeiten durchführen, LGBL 2025 Nr. 244.

(insbesondere Kennzeichen und/oder Fahrzeug-Identifizierungsnummer) abgefragt werden können und dabei gegebenenfalls auch mehrere Treffer resultieren können. Demgegenüber seien die Suchparameter für Abfragen nach der Richtlinie (EU) 2015/413 weniger detailliert ausgestaltet.

Vor diesem Hintergrund stelle sich aus datenschutzrechtlicher Sicht die Frage, wie bei Datenabfragen über EUCARIS sichergestellt werde, dass ausschliesslich Daten der tatsächlich betroffenen Person offengelegt werden und keine Daten unbeteiligter Dritter übermittelt werden. Insbesondere wäre darzulegen, welche technischen und organisatorischen Massnahmen zur Vermeidung von Fehl- oder Mehrfachtreffern vorgesehen sind.

Das EUCARIS-System verfügt über verschiedene technische Komponenten für die jeweiligen Anwendungsbereiche. Für Fahrzeug- und Fahrzeughalterabfragen im Rahmen der Prümer Zusammenarbeit werden andere Komponenten eingesetzt als für Abfragen nach der Richtlinie (EU) 2015/413. Dadurch ist gewährleistet, dass die von der Datenschutzstelle aufgezeigten Problemstellungen ausgeschlossen sind.

6. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Hinsichtlich der Verfassungsmässigkeit der gegenständlichen Vorlage bestehen keine rechtlichen Bedenken.

7. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT UND RESSOURCENEINSATZ

7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Mit der gegenständlichen Vorlage werden weder neue Kernaufgaben geschaffen noch werden bestehende Kernaufgaben wesentlich verändert. Die Aufgaben und Zuständigkeiten des Amtes für Strassenverkehr werden aufgrund dieser

Gesetzesvorlage jedoch in dem Sinne ausgeweitet, als dass es neu die Funktion der nationalen Kontaktstelle für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten gemäss der Richtlinie (EU) 2015/413 übernehmen wird. Das Amt für Strassenverkehr, das für das Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister zuständig ist, fungiert allerdings heute schon als Ansprech- bzw. Auskunftsstelle bei Anfragen aus dem In- und Ausland.

7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Die gegenständliche Vorlage hat keine personellen, organisatorischen und räumlichen Auswirkungen. Die Auswirkungen im Rahmen der Umsetzung, Durchführung und der Administration dieser neuen Funktion sind derzeit jedoch noch nicht verlässlich abschätzbar. Da die Datenabfrage grundsätzlich automatisch erfolgt, sind generell keine personellen, finanziellen, organisatorischen und räumlichen Auswirkungen bzw. Folgen zu erwarten. Dies unter der Voraussetzung, dass sich der Umfang bzw. die Häufigkeit der diesbezüglichen Anfragen im üblichen Rahmen bewegen.

7.3 Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung

Die Übernahme der CBE-Richtlinie kann generell die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern und verringert damit möglicherweise auch die Anzahl der Toten und Verletzten und auch der Sachschäden durch Verkehrsunfälle. Dies erfolgt durch die konsequente Ahndung bzw. Verfolgung und in der Folge der Sanktionierung von im EWR begangenen Delikten im Strassenverkehr. Die Auswirkungen sind im Detail schwer mess- bzw. nachweisbar, jedoch hat die Übernahme der CBE-Richtlinie in diesem Sinne sicherlich Auswirkungen auf die Umsetzung des UNO-Nachhaltigkeitsziels (Sustainable Development Goal, SDG) SDG 3.6 „Halbierung der Zahl der Verletzten bzw. Toten im Strassenverkehr um die Hälfte bis zum Jahr 2030“.

7.4 Evaluation

Eine gesonderte Evaluation ist nicht vorgesehen.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag zur Kenntnis nehmen und die beiliegende Gesetzesvorlage in Behandlung ziehen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Brigitte Haas

III. REGIERUNGSVORLAGE

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 30. Juni 1978, LGBl. 1978 Nr. 18, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 16 Abs. 1 Bst. b^{bis} sowie Bst. c Ziff. 3 und Bst. d Ziff. 2

1) Der Führer- oder Lernfahrausweis wird einer Person nach einer Widerhandlung entzogen für:

b^{bis}) mindestens drei Monate, wenn der Führer in fahruntüchtigem Zustand ein Motorfahrzeug geführt hat;

c) mindestens sechs Monate, wenn:

3. der Führer sich vorsätzlich einer Blutprobe oder einer von der Regierung geregelten Voruntersuchung (Art. 51), die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung er rechnen musste, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzogen hat oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt hat;

d) mindestens ein Jahr, wenn der Führer innert fünf Jahren seit Ablauf eines früheren Entzuges:

2. wegen Vereitelung einer Massnahme zur Feststellung der Fahrfähigkeit (Bst. c Ziff. 3) erneut vorsätzlich eine solche Massnahme vereitelt.

Art. 98 Abs. 1 Einleitungssatz und Bst. a Einleitungssatz sowie Abs. 2 bis 3a

1) Strafbehörden sind die Landespolizei und die ordentlichen Gerichte nach Massgabe folgender Bestimmungen:

a) Die Landespolizei ist Strafbehörde für Übertretungen dieses Gesetzes, soweit sie:

2) Das Strafverfahren richtet sich vor den ordentlichen Gerichten nach den Bestimmungen der Strafprozessordnung und vor der Landespolizei nach den Vorschriften des Verwaltungsstrafgesetzes über das Verwaltungsstrafverfahren.

3) Aufgehoben

3a) Für die Erledigung von Beschwerden gegen Strafverfügungen bzw. Verwaltungsstrafentscheidungen der Landespolizei ist die Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten zuständig.

Art. 99b Abs. 7 und 8

7) Das Amt für Strassenverkehr ist die nationale Kontaktstelle nach Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2015/413¹; als Kontaktstelle:

- a) gewährt es den nationalen Kontaktstellen der anderen EWR-Mitgliedstaaten Zugang auf die Fahrzeug- und Fahrzeughalterdaten im Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister zum Zweck des Austauschs von Informationen über Verkehrsdelikte im Sinne von Art. 2 der Richtlinie (EU) 2015/413;
- b) obliegt ihm die Berichterstattung nach Art. 6 der Richtlinie (EU) 2015/413.

8) Die Landespolizei kann zur Verfolgung von Verkehrsdelikten im Sinne von Art. 2 der Richtlinie (EU) 2015/413 über das Amt für Strassenverkehr Daten über Eigentümer oder Halter von Fahrzeugen sowie von Fahrzeugdaten in den entsprechenden Informationssystemen der anderen EWR-Mitgliedstaaten abrufen. Nach Bekanntgabe der Eigentümer- oder Halterdaten informiert die Landespolizei den Eigentümer oder Halter nach Massgabe von Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2015/413 darüber, dass mit seinem Fahrzeug ein Verkehrsdelikt im Sinne von Art. 2 der genannten Richtlinie begangen worden ist; die Information ist in einer der Amtssprachen des Zulassungsmitgliedstaats zu verfassen.

¹ Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).

II.

Übergangsbestimmung

Auf im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes hängige Verfahren nach Art. 16 findet das bisherige Recht Anwendung.

III.

Umsetzung von EWR-Rechtsvorschriften

Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).

IV.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Kundmachung in Kraft.

RICHTLINIE (EU) 2015/413 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 11. März 2015****zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist ein vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik der Union. Die Union verfolgt eine Politik zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit mit dem Ziel der Verringerung der Zahl der Toten und Verletzten und der Sachschäden. Ein wichtiger Bestandteil dieser Politik ist die konsequente Ahndung von in der Union begangenen Straßenverkehrsdelikten, die die Straßenverkehrssicherheit erheblich gefährden.
- (2) In Ermangelung geeigneter Verfahren und ungeachtet der mit dem Beschluss 2008/615/JI des Rates ⁽³⁾ und mit dem Beschluss 2008/616/JI des Rates ⁽⁴⁾ (im Folgenden „Prüm-Beschlüsse“) gebotenen Möglichkeiten werden jedoch Sanktionen in Form von Geldbußen und Geldstrafen für bestimmte Straßenverkehrsdelikte oftmals nicht durchgesetzt, wenn das Deliktfahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat, in dem das Delikt begangen wurde, zugelassen ist. Mit dieser Richtlinie wird angestrebt, dass in diesen Fällen die Effektivität der Ermittlungen bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten gewährleistet ist.
- (3) In ihrer Mitteilung vom 20. Juli 2010 mit dem Titel „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“ hob die Kommission hervor, dass die Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften nach wie vor ein zentraler Faktor ist, wenn es darum geht, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Zahl der Toten und Verletzten erheblich gesenkt wird. In seinen Schlussfolgerungen zur Straßenverkehrssicherheit vom 2. Dezember 2010 forderte der Rat eine Überprüfung, ob auf Ebene der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls der Union eine verschärfte Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften notwendig ist. Er ersuchte die Kommission, die Möglichkeiten einer Harmonisierung der Straßenverkehrsvorschriften auf Unionsebene, soweit dies angezeigt ist, sowie die Annahme weiterer Maßnahmen zur Vereinfachung der grenzüberschreitenden Ahndung im Hinblick auf Verkehrsverstöße — insbesondere solcher Verstöße, die im Zusammenhang mit schweren Verkehrsunfällen stehen — zu prüfen.
- (4) Am 19. März 2008 nahm die Kommission auf der Grundlage des Artikels 71 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (nunmehr Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)) einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Sanktionen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit an. Die Richtlinie 2011/82/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ wurde jedoch auf der Grundlage des Artikels 87 Absatz 2 AEUV erlassen. Im Urteil des Gerichtshofs vom 6. Mai 2014, C-43/12 ⁽⁶⁾, wurde die

⁽¹⁾ ABl. C 12 vom 15.1.2015, S. 115.

⁽²⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 11. Februar 2015 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 2. März 2015.

⁽³⁾ Beschluss 2008/615/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 1).

⁽⁴⁾ Beschluss 2008/616/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 12).

⁽⁵⁾ Richtlinie 2011/82/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 288 vom 5.11.2011, S. 1).

⁽⁶⁾ Urteil in der Rechtssache C-43/12, Kommission gegen Parlament und Rat, EU:C:2014:298.

Richtlinie 2011/82/EU für nichtig erklärt, da eine wirksame Verabschiedung auf der Grundlage des Artikels 87 Absatz 2 AEUV nicht möglich war. Mit dem Urteil werden die Wirkungen der Richtlinie 2011/82/EU aufrechterhalten, bis innerhalb eines vertretbaren Zeitraums — der zwölf Monate ab dem Tag des Urteilspruchs nicht überschreiten darf — eine neue Richtlinie auf der Grundlage des Artikels 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV verabschiedet ist. Daher sollte auf der Grundlage dieses Artikels eine neue Richtlinie verabschiedet werden.

- (5) Eine stärkere Angleichung der Kontrollmaßnahmen zwischen den Mitgliedstaaten sollte gefördert werden, und die Kommission sollte in diesem Zusammenhang prüfen, ob es notwendig ist, die Entwicklung gemeinsamer Standards für automatische Kontrollgeräte für Kontrollen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit vorzuschlagen.
- (6) Das Bewusstsein der Unionsbürger für die in den verschiedenen Mitgliedstaaten geltenden Straßenverkehrsvorschriften und hinsichtlich der Umsetzung dieser Richtlinie sollte insbesondere durch geeignete Maßnahmen erhöht werden, die eine ausreichende Informationsverbreitung über die Folgen der Nichteinhaltung der Straßenverkehrsvorschriften bei Reisen in einem anderen als dem Zulassungsmitgliedstaat sicherstellen.
- (7) Um die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu verbessern und die Gleichbehandlung von Fahrern, und zwar von gebietsansässigen und nicht gebietsansässigen Zuwandernden, zu gewährleisten, sollte die Ahndung unabhängig vom Mitgliedstaat der Zulassung des Fahrzeugs erleichtert werden. Zu diesem Zweck sollte ein System für den grenzüberschreitenden Informationsaustausch bei bestimmten, genau bezeichneten, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten — ungeachtet ihrer Einstufung als Ordnungswidrigkeit oder Straftat nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats — verwendet werden, welches dem Deliktsmitgliedstaat Zugang zu den Fahrzeugzulassungsdaten des Zulassungsmitgliedstaats gewährt.
- (8) Ein effizienterer grenzüberschreitender Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten, der die Identifizierung von Personen, die eines die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts verdächtig sind, erleichtern sollte, könnte die Abschreckungswirkung erhöhen und zu einem vorsichtigeren Verhalten der Fahrer von Fahrzeugen beitragen, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassen sind, und somit tödlichen Verkehrsunfällen vorbeugen.
- (9) Die unter diese Richtlinie fallenden die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte werden in den Mitgliedstaaten nicht einheitlich behandelt. In einigen Mitgliedstaaten werden diese im innerstaatlichen Recht als Ordnungswidrigkeiten eingestuft, während sie in anderen Mitgliedstaaten als Straftaten gelten. Die Richtlinie sollte ungeachtet dessen gelten, wie diese Delikte im innerstaatlichen Recht eingestuft werden.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten einander das Recht auf Zugang zu ihren Fahrzeugzulassungsdaten gewähren, um den Informationsaustausch zu verbessern und die geltenden Verfahren zu beschleunigen. Zu diesem Zweck sollten die in den Prüm-Beschlüssen enthaltenen Bestimmungen über die technischen Spezifikationen und die Verfügbarkeit des automatisierten Datenaustauschs so weit wie möglich in diese Richtlinie übernommen werden.
- (11) Der Beschluss 2008/616/JI legt Sicherheitsmerkmale für bereits bestehende Softwareanwendungen und die dazugehörigen technischen Anforderungen in Bezug auf den Austausch von Informationen über Fahrzeugzulassungsdaten fest. Unbeschadet der allgemeinen Anwendbarkeit jenes Beschlusses sollten diese Sicherheitsmerkmale und technischen Anforderungen aus Gründen der gesetzgeberischen und praktischen Effizienz für die Zwecke dieser Richtlinie verwendet werden.
- (12) Bestehende Softwareanwendungen sollten als Grundlage für den Datenaustausch nach dieser Richtlinie verwendet werden und gleichzeitig auch die Berichterstattung der Mitgliedstaaten an die Kommission erleichtern. Diese Anwendungen sollten den raschen, sicheren und vertraulichen Austausch spezifischer Fahrzeugzulassungsdaten zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten. Die nach den Prüm-Beschlüssen in Bezug auf Fahrzeugzulassungsdaten den Mitgliedstaaten verbindlich vorgeschriebene Softwareanwendung des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (Eucaris) sollte genutzt werden. Die Kommission sollte eine Bewertung der Funktionsweise der für die Ziele dieser Richtlinie eingesetzten Softwareanwendungen vornehmen und darüber Bericht erstatten.
- (13) Der Anwendungsbereich dieser Softwareanwendung sollte auf die im Rahmen des Informationsaustauschs zwischen den nationalen Kontaktstellen der Mitgliedstaaten verwendeten Prozesse beschränkt werden. Verfahren und automatisierte Prozesse, bei denen die Informationen verwendet werden sollen, fallen nicht in den Anwendungsbereich solcher Anwendungen.
- (14) Das Ziel der Strategie für das Informationsmanagement im Bereich der inneren Sicherheit der EU besteht darin, dass die einfachsten, am leichtesten nachvollziehbaren und kostenwirksamsten Lösungen für den Datenaustausch gefunden werden.

- (15) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, sich an den Eigentümer, den Halter des Fahrzeugs oder die anderweitig identifizierte Person, die des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts verdächtig ist, zu wenden, um die betroffene Person über die geltenden Verfahren und über die rechtlichen Folgen nach dem Recht des Deliktsmitgliedstaats zu informieren. Dabei sollten die Mitgliedstaaten in Betracht ziehen, die Informationen über die die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte in der Sprache der Zulassungsdokumente oder in der von der betroffenen Person vermutlich am besten verstandenen Sprache zu übermitteln, damit gewährleistet ist, dass die betroffene Person die ihr übermittelten Informationen genau versteht. Die Mitgliedstaaten sollten die geeigneten Verfahren anwenden, um zu gewährleisten, dass nur die betroffene Person und kein Dritter informiert wird. Dementsprechend sollten die Mitgliedstaaten detaillierte Vorkehrungen treffen, die vergleichbar mit jenen sind, die bei Folgemaßnahmen im Zusammenhang mit solchen Delikten angewendet werden, einschließlich gegebenenfalls der Möglichkeit der Übermittlung per Einschreiben. Dies wird es dieser Person ermöglichen, angemessen auf das Informationsschreiben zu reagieren, indem sie insbesondere um weitere Auskünfte ersucht, die Geldbuße bzw. Geldstrafe begleicht oder, insbesondere im Falle einer Identitätsverwechslung, von ihrem Recht auf Verteidigung Gebrauch macht. Die weiteren Verfahren fallen unter die geltenden Rechtsinstrumente einschließlich der Instrumente betreffend die Amts- und Rechtshilfe und die gegenseitige Anerkennung, zum Beispiel des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates ⁽¹⁾.
- (16) Die Mitgliedstaaten sollten in Bezug auf das vom Deliktsmitgliedstaat versandte Informationsschreiben eine gleichwertige Übersetzung zur Verfügung stellen, wie dies in der Richtlinie 2010/64/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ vorgesehen ist.
- (17) Um eine Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit mit dem Ziel eines hohen Schutzniveaus für alle Verkehrsteilnehmer in der Union zu verfolgen und unter Berücksichtigung der vielfältigen Verhältnisse innerhalb der Union sollten die Mitgliedstaaten vorbehaltlich strengerer Politiken und Rechtsvorschriften tätig werden, um zwischen den Mitgliedstaaten eine stärkere Angleichung und bessere Umsetzung der Vorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu gewährleisten. Im Rahmen ihres Berichts an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung dieser Richtlinie sollte die Kommission prüfen, ob gemeinsame Standards entwickelt werden müssen, damit auf Unionsebene vergleichbare Methoden, Verfahren und Mindestnormen eingeführt werden können, wobei die internationale Zusammenarbeit und geltende Abkommen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, insbesondere das Wiener Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr, zu berücksichtigen sind.
- (18) In ihrem Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten sollte die Kommission prüfen, ob in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften und Verfahren der Mitgliedstaaten gemeinsame Kriterien für Folgemaßnahmen der Mitgliedstaaten bei Nichtzahlung von Geldbußen oder Geldstrafen notwendig sind. In diesem Bericht sollte die Kommission Fragen behandeln wie zum Beispiel die Verfahren zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zur Übermittlung der endgültigen Entscheidung in Bezug auf die Verhängung einer Sanktion und/oder einer Geldbuße oder Geldstrafe sowie die Anerkennung und Umsetzung dieser endgültigen Entscheidung.
- (19) Bei der Vorbereitung der Überprüfung dieser Richtlinie sollte die Kommission die maßgeblichen Akteure konsultieren, zum Beispiel die für die Straßenverkehrssicherheit und die Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften zuständigen Behörden oder die zuständigen Einrichtungen, die Opferverbände und andere im Bereich der Straßenverkehrssicherheit aktive nichtstaatliche Organisationen.
- (20) Eine engere Zusammenarbeit zwischen den Strafverfolgungsbehörden sollte einhergehen mit der Achtung der Grundrechte, insbesondere des Rechts auf Wahrung der Privatsphäre und des Rechts auf den Schutz personenbezogener Daten; dies sollte durch spezielle Datenschutzvereinbarungen gewährleistet werden. In diesen Vereinbarungen sollte der Besonderheit des grenzüberschreitenden Online-Zugangs zu Datenbanken besonders Rechnung getragen werden. Die zu schaffenden Softwareanwendungen müssen einen sicheren Informationsaustausch und die Vertraulichkeit der übermittelten Daten ermöglichen. Die im Rahmen dieser Richtlinie erhobenen Daten dürfen nicht für andere als die in dieser Richtlinie festgelegten Zwecke verwendet werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Verpflichtungen in Bezug auf die Nutzungsbedingungen und die zeitlich begrenzte Speicherung der Daten einhalten.
- (21) Die in dieser Richtlinie vorgesehene Verarbeitung personenbezogener Daten ist für die Verwirklichung der mit dieser Richtlinie rechtmäßig verfolgten Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit — die Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für alle Straßenverkehrsteilnehmer in der Union durch Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Verkehrssicherheit gefährdende Straßenverkehrsdelikte und damit der Durchsetzung von Sanktionen — angemessen und geht nicht über das zur Erreichung dieser Ziele geeignete und erforderliche Maß hinaus.
- (22) Die für die Identifizierung eines Zuwiderhandelnden verwendeten Daten sind personenbezogene Daten. Die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ sollte auf die zur Anwendung dieser Richtlinie

⁽¹⁾ Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (ABl. L 76 vom 22.3.2005, S. 16).

⁽²⁾ Richtlinie 2010/64/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über das Recht auf Dolmetschleistungen und Übersetzungen in Strafverfahren (ABl. L 280 vom 26.10.2010, S. 1).

⁽³⁾ 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 (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

erforderliche Datenverarbeitung Anwendung finden. Unbeschadet der Verfahrensanforderungen für Widerspruchs- und Rechtsbehelfsverfahren des betreffenden Mitgliedstaats sollte die betroffene Person daher bei Übermittlung des Deliktsbescheids über das Recht auf Zugang zu personenbezogenen Daten sowie das Recht auf deren Berichtigung bzw. Löschung und die für diese Daten geltende gesetzliche maximale Speichungsfrist hingewiesen werden. In diesem Zusammenhang sollte die betroffene Person darüber hinaus ebenfalls das Recht auf die Berichtigung unzutreffender personenbezogener Daten oder die unverzügliche Löschung unrechtmäßig gespeicherter Daten haben.

- (23) Im Rahmen der Prüm-Beschlüsse unterliegt die Verarbeitung von Fahrzeugzulassungsdaten, die personenbezogene Daten enthalten, den spezifischen Datenschutzbestimmungen des Beschlusses 2008/615/JI. Diesbezüglich ist es den Mitgliedstaaten möglich, die betreffenden spezifischen Bestimmungen auf die für die Zwecke dieser Richtlinie verarbeiteten personenbezogenen Daten anzuwenden, wenn sie sicherstellen, dass die Verarbeitung der Daten im Zusammenhang mit allen von dieser Richtlinie abgedeckten Delikten den zur Umsetzung der Richtlinie 95/46/EG erlassenen nationalen Vorschriften entspricht.
- (24) Drittstaaten sollte die Teilnahme am Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten ermöglicht werden, sofern sie zuvor mit der Union eine entsprechende Vereinbarung geschlossen haben. Eine derartige Vereinbarung müsste die erforderlichen Datenschutzbestimmungen beinhalten.
- (25) In dieser Richtlinie werden die mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannten Grundrechte und Grundsätze gewahrt, die unter anderem die Achtung des Privat- und Familienlebens, den Schutz personenbezogener Daten, das Recht auf ein faires Verfahren, die Unschuldsvermutung und die Verteidigungsrechte umfassen.
- (26) Im Hinblick auf die Erreichung des Ziels, den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten mit interoperablen Mitteln zu ermöglichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um wichtige Änderungen der Prüm-Beschlüsse berücksichtigen zu können oder soweit dies aufgrund von Rechtsakten der Union, die für eine Aktualisierung des Anhangs I unmittelbar von Bedeutung sind, erforderlich ist. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (27) Die Kommission sollte die Anwendung dieser Richtlinie im Hinblick auf die Ermittlung weiterer wirksamer und effizienter Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr prüfen. Ungeachtet der Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie sollten auch Dänemark, Irland und das Vereinigte Königreich dabei erforderlichenfalls mit der Kommission zusammenarbeiten, um eine rechtzeitige und vollständige Berichterstattung über diese Angelegenheiten sicherzustellen.
- (28) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich allen Straßenverkehrsteilnehmern in der Union dadurch ein hohes Schutzniveau zu gewährleisten, dass der grenzüberschreitende Informationsaustausch über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, die mit einem in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen werden, erleichtert wird, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (29) Da die Richtlinie 2011/82/EU auf Dänemark, Irland und das Vereinigte Königreich, keine Anwendung fand und sie diese daher nicht umgesetzt haben, ist es angemessen, diesen Mitgliedstaaten für die Umsetzung eine ausreichende zusätzliche Frist zu gewähren.
- (30) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ angehört und hat am 3. Oktober 2014 eine Stellungnahme abgegeben —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

Mit dieser Richtlinie soll allen Straßenverkehrsteilnehmern in der Union ein hohes Schutzniveau gewährleistet werden, indem der grenzüberschreitende Informationsaustausch über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte und dadurch die Durchsetzung von Sanktionen erleichtert wird, wenn die Delikte mit einem in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktsmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen werden.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

*Artikel 2***Geltungsbereich**

Die Richtlinie gilt für folgende die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte:

- a) Geschwindigkeitsübertretung,
- b) Nichtanlegen des Sicherheitsgurts,
- c) Überfahren eines roten Lichtzeichens,
- d) Trunkenheit im Straßenverkehr,
- e) Fahren unter Drogeneinfluss,
- f) Nichttragen eines Schutzhelms,
- g) unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens,
- h) rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren.

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

- a) „Fahrzeug“ jedes Kraftfahrzeug, einschließlich Krafträder, das normalerweise zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße verwendet wird;
- b) „Deliktsmitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem das Delikt begangen wurde;
- c) „Zulassungsmitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug, mit dem das Delikt begangen wurde, zugelassen ist;
- d) „Geschwindigkeitsübertretung“ die Überschreitung der Geschwindigkeitsbeschränkung, die in dem Deliktsmitgliedstaat für die betreffende Straße bzw. die betreffende Fahrzeugkategorie gilt;
- e) „Nichtanlegen des Sicherheitsgurts“ den Verstoß gegen die Pflicht zum Anlegen eines Sicherheitsgurts oder zur Verwendung einer Kinderrückhalteeinrichtung nach der Richtlinie 91/671/EWG des Rates ⁽¹⁾ und nach dem Recht des Deliktsmitgliedstaats;
- f) „Überfahren eines roten Lichtzeichens“ das Überfahren eines roten Lichtzeichens oder eines anderen relevanten Stoppzeichens im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;
- g) „Trunkenheit im Straßenverkehr“ das Führen eines Fahrzeugs unter Alkoholeinfluss im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;
- h) „Fahren unter Drogeneinfluss“ das Führen eines Fahrzeugs unter dem Einfluss von Drogen oder anderen Stoffen mit ähnlicher Wirkung im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;
- i) „Nichttragen eines Schutzhelms“ keinen Schutzhelm zu tragen, im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;
- j) „unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens“ die rechtswidrige Benutzung eines Teils eines Straßenabschnitts, wie Stand- oder Pannestreifen, Busspur oder wegen Stau oder Straßenbauarbeiten vorübergehend gesperrter Fahrstreifen, im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;
- k) „rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren“ ein Mobiltelefon oder andere Kommunikationsgeräte rechtswidrig beim Fahren zu nutzen, im Sinne des Rechts des Deliktsmitgliedstaats;
- l) „nationale Kontaktstelle“ die benannte zuständige Behörde für den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten;
- m) „automatisierte Suche“ ein Verfahren für den Online-Zugang zur Abfrage der Datenbanken eines, mehrerer oder aller Mitgliedstaaten oder von beteiligten Drittstaaten;
- n) „Halter“ die Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist, im Sinne des Rechts des Zulassungsmitgliedstaats.

⁽¹⁾ Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 26).

*Artikel 4***Verfahren für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten**

(1) Für Ermittlungen in Bezug auf die in Artikel 2 genannten, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte gestatten die Mitgliedstaaten den in Absatz 2 dieses Artikels genannten nationalen Kontaktstellen der anderen Mitgliedstaaten den Zugriff auf folgende nationale Fahrzeugzulassungsdaten unter Gewährung der Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche:

- a) Daten zum Fahrzeug und
- b) Daten zum Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs.

Die Elemente der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Daten, die zur Durchführung der Suche erforderlich sind, müssen im Einklang mit Anhang I stehen.

(2) Für die Zwecke des Datenaustausches nach Absatz 1 benennt jeder Mitgliedstaat eine nationale Kontaktstelle. Die Befugnisse der nationalen Kontaktstellen richten sich nach dem geltenden Recht des betreffenden Mitgliedstaats.

(3) Eine Suche in Form einer ausgehenden Anfrage wird von der nationalen Kontaktstelle des Deliktsmitgliedstaats unter Verwendung eines vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt.

Diese Suche wird im Einklang mit den in Kapitel 3 des Anhangs zum Beschluss 2008/616/JI beschriebenen Verfahren durchgeführt, mit Ausnahme von Kapitel 3 Nummer 1 des Anhangs zum Beschluss 2008/616/JI, für den Anhang I dieser Richtlinie gilt.

Der Deliktsmitgliedstaat verwendet nach Maßgabe dieser Richtlinie die erhaltenen Daten, um die Person festzustellen, die persönlich für die in Artikel 2 der vorliegenden Richtlinie genannten, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte haftbar ist.

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Informationsaustausch mit interoperablen elektronischen Mitteln ohne den Austausch von Daten, die andere, nicht für die Zwecke dieser Richtlinie verwendete Datenbanken betreffen, erfolgt. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein solcher Informationsaustausch kosteneffizient und sicher durchgeführt wird. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Sicherheit und den Schutz der übermittelten Daten, wobei im Einklang mit Anhang I dieser Richtlinie und mit Kapitel 3 Nummern 2 und 3 des Anhangs des Beschlusses 2008/616/JI so weit wie möglich bestehende Softwareanwendungen wie die in Artikel 15 des Beschlusses 2008/616/JI genannte Softwareanwendung und geänderte Versionen dieser Softwareanwendung verwendet werden. Die geänderten Versionen der Softwareanwendungen ermöglichen sowohl einen Online-Austausch in Echtzeit als auch einen Austausch im Batch-Modus, wobei letzterer einen Austausch mehrerer Anfragen oder Antworten innerhalb einer Nachricht ermöglicht.

(5) Jeder Mitgliedstaat trägt seine Kosten, die ihm aus der Verwaltung, der Verwendung und der Pflege der in Absatz 4 genannten Softwareanwendungen entstehen.

*Artikel 5***Informationsschreiben zu den die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten**

(1) Der Deliktsmitgliedstaat beschließt, ob er in Bezug auf die in Artikel 2 aufgeführten die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte Folgemaßnahmen einleitet oder nicht.

Beschließt der Mitgliedstaat, solche Maßnahmen einzuleiten, informiert dieser Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit seinen nationalen Rechtsvorschriften den Eigentümer, den Halter des Fahrzeugs oder die anderweitig identifizierte Person, die des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts verdächtig ist.

Diese Informationen umfassen — soweit dies von den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgesehen ist — die rechtlichen Folgen, mit denen das Delikt im Hoheitsgebiet des Deliktsmitgliedstaats nach dessen Recht verbunden ist.

(2) Bei der Übermittlung des Informationsschreibens an den Eigentümer, den Halter des Fahrzeugs oder die anderweitig identifizierte Person, die des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts verdächtig ist, fügt der Deliktsmitgliedstaat gemäß seinem Recht alle einschlägigen Informationen, insbesondere die Art des betreffenden die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts, den Ort, das Datum und die Uhrzeit des Delikts, den Titel der Rechtsvorschriften des einzelstaatlichen Rechts, gegen das verstoßen wurde, sowie die Sanktion und gegebenenfalls Daten zu dem zur Feststellung des Delikts verwendeten Gerät bei. Zu diesem Zweck kann der Deliktsmitgliedstaat das im Anhang II enthaltene Musterformblatt verwenden.

(3) Beschließt der Deliktsmitgliedstaat, in Bezug auf das in Artikel 2 aufgeführte, die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikt Folgemaßnahmen einzuleiten, so übermittelt der Deliktsmitgliedstaat im Hinblick auf die Achtung der Grundrechte das Informationsschreiben in der Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs — soweit verfügbar — oder in einer der Amtssprachen des Zulassungsmitgliedstaats.

Artikel 6

Berichterstattung der Mitgliedstaaten an die Kommission

Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission bis zum 6. Mai 2016 und danach alle zwei Jahre einen umfassenden Bericht.

Der umfassende Bericht enthält die Zahl der an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats gerichteten automatisierten Suchanfragen, die der Deliktsmitgliedstaat im Anschluss an in seinem Hoheitsgebiet begangene Delikte durchgeführt hat, zusammen mit der Art der Delikte, für die eine Anfrage gestellt wurde und der Zahl der ergebnislosen Anfragen.

Der umfassende Bericht enthält ebenfalls eine Beschreibung der Situation auf nationaler Ebene in Bezug auf die im Anschluss an die die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Delikte eingeleiteten Folgemaßnahmen, auf der Grundlage des Anteils dieser Delikte, bei denen anschließend ein Informationsschreiben versandt wurde.

Artikel 7

Datenschutz

(1) Die Datenschutzbestimmungen der Richtlinie 95/46/EG gelten für die nach der vorliegenden Richtlinie verarbeiteten personenbezogenen Daten.

(2) Insbesondere stellt jeder Mitgliedstaat sicher, dass im Rahmen der vorliegenden Richtlinie verarbeitete personenbezogene Daten gemäß Artikel 6 und 12 der Richtlinie 95/46/EG innerhalb eines angemessenen Zeitraums berichtigt werden, wenn sie unrichtig sind, gelöscht oder gesperrt werden, wenn sie nicht länger benötigt werden, und dass gemäß Artikel 6 jener Richtlinie eine Frist für die Aufbewahrung der Daten festgelegt wird.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sämtliche im Rahmen der vorliegenden Richtlinie verarbeiteten Daten nur für das in Artikel 1 der vorliegenden Richtlinie genannte Ziel verwendet werden, und dass den betroffenen Personen in Bezug auf Auskunft, Berichtigung, Löschung und Sperrung sowie Schadenersatz und Rechtsbehelfe dieselben Rechte gewährt werden, wie sie im einzelstaatlichen Recht in Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 95/46/EG vorgesehen sind.

(3) Jede betroffene Person hat das Recht, Informationen darüber zu erhalten, welche im Zulassungsmitgliedstaat gespeicherten personenbezogenen Daten dem Deliktsmitgliedstaat übermittelt wurden, einschließlich des Datums des Ersuchens und der zuständigen Behörde des Deliktsmitgliedstaats.

Artikel 8

Unterrichtung der Verkehrsteilnehmer in der Union

(1) Die Kommission stellt auf ihrer Website in allen Amtssprachen der Organe der Union eine Zusammenfassung der Regelungen zur Verfügung, die in den Mitgliedstaaten auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet gelten. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über diese Regelungen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen den Verkehrsteilnehmern in Zusammenarbeit mit, unter anderem, Einrichtungen und Nichtregierungsorganisationen, die im Bereich der Straßenverkehrssicherheit tätig sind sowie Automobilklubs hinlängliche Informationen über die in ihrem Hoheitsgebiet anwendbaren Regeln und über die Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie zur Verfügung.

Artikel 9

Delegierte Rechtsakte

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10 in Bezug auf die Aktualisierung von Anhang I, die in Anbetracht des technischen Fortschritts erforderlich ist, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um wichtige Änderungen der Prüm-Beschlüsse oder gegebenenfalls von Rechtsakten der Union, die für eine Aktualisierung des Anhangs I unmittelbar von Bedeutung sind, berücksichtigen zu können.

Artikel 10

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 13. März 2015 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, einschließlich mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 11

Überprüfung der Richtlinie

Unbeschadet der Bestimmungen in Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 2 übermittelt die Kommission bis zum 7. November 2016 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten. In ihrem Bericht befasst sich die Kommission insbesondere mit folgenden Aspekten und unterbreitet gegebenenfalls Vorschläge hierzu:

- Bewertung darüber, ob weitere die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte in den Geltungsbereich dieser Richtlinie aufgenommen werden sollten;
- Bewertung der Wirksamkeit dieser Richtlinie, was die Verringerung der Zahl der tödlichen Unfälle auf den Straßen der Union betrifft;
- Bewertung der Notwendigkeit, gemeinsame Standards für automatische Kontrollgeräte und für Verfahren zu entwickeln. In diesem Zusammenhang wird die Kommission ersucht, auf Unionsebene im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik Leitlinien zur Straßenverkehrssicherheit auszuarbeiten, damit durch vergleichbare Methoden und Verfahren bei der Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften durch die Mitgliedstaaten eine größere Angleichung gewährleistet wird. Diese Leitlinien beziehen sich mindestens auf die in Artikel 2 Buchstaben a bis d genannten Delikte;
- Bewertung der Notwendigkeit, die Durchsetzung von Sanktionen im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte im Rahmen aller einschlägigen Unionspolitiken, auch der gemeinsamen Verkehrspolitik, zu verstärken und gemeinsame Kriterien für Folgemaßnahmen vorzuschlagen, wenn keine Geldbuße oder Geldstrafe gezahlt wird;

- Möglichkeit der Harmonisierung der Straßenverkehrsvorschriften, wo dies angebracht erscheint;
- Bewertung der in Artikel 4 Absatz 4 genannten Softwareanwendungen, um eine ordnungsgemäße Umsetzung dieser Richtlinie zu gewährleisten und einen effektiven, raschen, sicheren und vertraulichen Austausch spezifischer Fahrzeugzulassungsdaten sicherzustellen.

Artikel 12

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 6. Mai 2015 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Abweichend von Unterabsatz 1 können das Königreich Dänemark, Irland und das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland die in Unterabsatz 1 genannte Frist bis zum 6. Mai 2017 verlängern.

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

Artikel 13

Inkrafttreten

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

Artikel 14

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 11. März 2015.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

ANHANG I

Für die Suche gemäß Artikel 4 Absatz 1 erforderliche Einzeldaten

Posten	O/F ⁽¹⁾	Bemerkungen
Angaben zum Fahrzeug	O	
Zulassungsmitgliedstaat	O	
Amtliches Kennzeichen	O	(A ⁽²⁾)
Angaben zum Delikt	O	
Deliktsmitgliedstaat	O	
Bezugsdatum des Delikts	O	
Bezugszeit des Delikts	O	
Zweck der Suche	O	Code zur Angabe der Deliktart gemäß Artikel 2 1 = Geschwindigkeitsübertretung 2 = Alkohol am Steuer 3 = Nichtanlegen eines Sicherheitsgurtes 4 = Überfahren eines roten Lichtzeichens 5 = Unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens 10 = Fahren unter Drogeneinfluss 11 = Nichttragen eines Schutzhelms 12 = Rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren

⁽¹⁾ O = obligatorisch, wenn im nationalen Register vorhanden; F = fakultativ.⁽²⁾ Harmonisierter Code, siehe Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

Infolge der Suche gemäß Artikel 4 Absatz 1 bereitgestellte Einzeldaten

Abschnitt I: Angaben zum Fahrzeug

Posten	O/F ⁽¹⁾	Bemerkungen
Amtliches Kennzeichen	O	
Fahrgestellnummer/FIN	O	
Zulassungsmitgliedstaat	O	
Marke	O	(D.1 ⁽²⁾) z. B. Ford, Opel, Renault
Handelsbezeichnung des Fahrzeugs	O	(D.3) z. B. Focus, Astra, Megane
EU-Fahrzeugklasse	O	(J) z. B. Kleinkrafträder, Motorräder, Pkw

⁽¹⁾ O = obligatorisch, wenn im nationalen Register vorhanden; F = fakultativ.⁽²⁾ Harmonisierter Code, siehe Richtlinie 1999/37/EG.

Abschnitt II: Angaben zum Eigentümer bzw. Halter des Fahrzeugs

Posten	O/F ⁽¹⁾	Bemerkungen
Angaben zum Halter des Fahrzeugs		(C.1 ⁽²⁾) Die Daten beziehen sich auf den Inhaber des Zulassungsdokuments.
Name des Zulassungsinhabers (Firma)	O	(C.1.1) Für Nachnamen, Infixe, Titel usw. sind getrennte Felder zu verwenden und der Name ist in druckbarem Format anzugeben.
Vorname	O	(C.1.2) Für den/die Vornamen und Initialen sind getrennte Felder zu verwenden und der Name ist in druckbarem Format anzugeben.
Anschrift	O	(C.1.3) Für Straße, Hausnummer und Zusatz, Postleitzahl, Wohnort, Wohnsitzstaat usw. sind getrennte Felder zu verwenden und die Anschrift ist in druckbarem Format anzugeben.
Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Rechtsperson	O	Einzelperson, Verband, Unternehmen, Firma usw.
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Ein Identitätsnachweis, der ausschließlich die betreffende Person oder Firma ausweist.
Angaben zum Eigentümer des Fahrzeugs		(C.2) Die Daten beziehen sich auf den Eigentümer des Fahrzeugs.
Name des Eigentümers (Firma)	O	(C.2.1)
Vorname	O	(C.2.2)
Anschrift	O	(C.2.3)
Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Rechtsperson	O	Einzelperson, Verband, Unternehmen, Firma usw.
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Ein Identitätsnachweis, der ausschließlich die betreffende Person oder Firma ausweist.
		Im Falle von Schrottfahrzeugen, gestohlenen Fahrzeugen oder Kennzeichen oder einer abgelaufenen Registrierung erfolgen keine Angaben zum Eigentümer/Halter. Stattdessen wird die Mitteilung „Information nicht bekanntgegeben“ versandt.

⁽¹⁾ O = obligatorisch, wenn im nationalen Register vorhanden; F = fakultativ.⁽²⁾ Harmonisierter Code, siehe Richtlinie 1999/37/EG.

ANHANG II

MUSTERFORMBLATT FÜR DAS INFORMATIONSSCHREIBEN

nach Artikel 5

[Titelseite]

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

.....
.....
[Name und Anschrift des Empfängers]

INFORMATIONSSCHREIBEN

in Bezug auf ein im/in der/in

[Name des Deliktsmitgliedstaats]

begangenes, die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt

Seite 2

Am wurde von ein

[Datum] [Name der zuständigen Stelle]

die Straßenverkehrssicherheit gefährdendes Verkehrsdelikt festgestellt, das mit dem Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen, Fabrikat, Modell, begangen wurde.

[Option 1] ⁽¹⁾

Sie sind als Inhaber der Zulassungsbescheinigung des genannten Fahrzeugs registriert.

[Option 2] ⁽¹⁾

Nach Angabe des Inhabers der Zulassungsbescheinigung des genannten Fahrzeugs haben Sie zum Zeitpunkt des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts dieses Fahrzeug geführt.

Die Einzelheiten des die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts sind auf Seite 3 angegeben.

Die Geldbuße/Geldstrafe für dieses die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikt beträgt EUR/Landeswährung.

Zahlungstermin:

Falls Sie diese Geldbuße/Geldstrafe nicht zahlen, füllen Sie bitte das anhängende Antwortformular (Seite 4) aus und senden Sie es an die angegebene Anschrift.

Dieses Schreiben wird nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften des/der/von bearbeitet

[Name des Deliktsmitgliedstaats].

Seite 3

Einschlägige Einzelangaben zum Delikt

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

Amtliches Kennzeichen:

Zulassungsmitgliedstaat:

Fabrikat und Modell:

- (b) Angaben zum Delikt:

Ort, Datum und Uhrzeit, an dem/zu der das Delikt begangen wurde:

.....
.....
.....
.....

Art und rechtliche Einstufung des Delikts:

.....
.....
.....
.....

Geschwindigkeitsübertretung, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts, Überfahren eines roten Lichtzeichens, Trunkenheit im Straßenverkehr, Fahren unter Drogeneinfluss, Nichttragen eines Schutzhelms, unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens, rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren ⁽¹⁾

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 ⁽²⁾:

Art des Geräts zur Feststellung der Geschwindigkeitsübertretung, des Nichtanlegens des Sicherheitsgurts, des Überfahrens eines roten Lichtzeichens, der Trunkenheit im Straßenverkehr, des Fahrens unter Drogeneinfluss, des Nichttragens eines Schutzhelms, der unbefugten Benutzung eines Fahrstreifens, der rechtswidrigen Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren ⁽¹⁾:

Bezeichnung des Geräts:

.....
.....

Kennnummer des Geräts:

.....
.....

Gerät geeicht bis:

.....
.....

- (d) Ergebnis der Verwendung des Geräts:

.....
.....

[Beispiel für Geschwindigkeitsübertretung, andere Delikte sind hinzuzufügen:]

Zulässige Höchstgeschwindigkeit:

.....
.....

Gemessene Geschwindigkeit:

.....
.....

Gemessene Geschwindigkeit nach Abzug der Fehlertoleranz:

.....
.....

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes bitte streichen.

⁽²⁾ Nicht auszufüllen, falls kein Gerät verwendet wurde.

Seite 4

Antwortformular

(Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen)

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 amtlichen Kennzeichen, auf Ihren Namen zugelassen? ja/nein ⁽¹⁾

Falls nicht: Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung ist:
(Name, Vorname, Anschrift)

2. Wird das Verkehrsdelikt zugegeben? ja/nein ⁽¹⁾

3. Falls Sie das Verkehrsdelikt nicht zugeben, erläutern Sie bitte die Gründe:

.....
.....

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

unter folgender Anschrift:

HINWEIS

Der Fall wird von der zuständigen Behörde des/der/von

[Name des Deliktsmitgliedstaats]

geprüft. Wird der Fall nicht weiterverfolgt, werden Sie innerhalb von 60 Tagen nach Erhalt des Antwortformulars informiert.

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes bitte streichen.

Wird der Fall weiterverfolgt, so gilt folgendes Verfahren:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

[Vom Deliktsmitgliedstaat auszufüllen. Darlegung des weiteren Verfahrens, einschließlich Rechtsbehelfsbelehrung und Angaben zum Verfahren bei Einlegung eines Rechtsbehelfs 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 ein Rechtsbehelf einzulegen ist; Frist für die Einlegung des Rechtsbehelfs.]

Das vorliegende Informationsschreiben selbst bewirkt keine rechtlichen Folgen.

Table of correspondence

Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9–25)

umgesetzt in:

- <i>Verfassung des Fürstentums Liechtenstein</i>
- <i>Strassenverkehrsgesetz (SVG)</i>
- <i>Verkehrszulassungsverordnung (VZV)</i>
- <i>Verkehrsregelnverordnung (VRV)</i>
- <i>Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)</i>
- <i>Strassensignalisationsverordnung (SSV)</i>
- <i>Ordnungsbussenverordnung (OBV)</i>
- <i>Datenschutzgesetz (DSG)</i>
- <i>Kundmachungsgesetz</i>
- <i>Abkommen zwischen der Europäischen Union und dem Fürstentum Liechtenstein über die Anwendung einiger Bestimmungen des Beschlusses 2008/615/JI des Rates zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität, des Beschlusses 2008/616/JI des Rates zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität, und seines Anhangs sowie des Rahmenbeschlusses 2009/905/JI des Rates über die Akkreditierung von Anbietern kriminaltechnischer Dienste, die Labortätigkeiten durchführen</i>

Inkrafttreten der Umsetzungsmassnahme: Am Tag nach der Kundmachung.

Richtlinie (EU) 2015/413	Nationale Umsetzung	Anmerkungen
Art. 1	Art. 99b Abs. 5, Abs. 7 Bst. a und Abs. 8 neu SVG	
Art. 2 Bst. a	Art. 85 Abs. 2 und Art. 30 SVG, Art. 37 Abs. 2 Bst. a VZV; Anhang 1 Punkte 303.1. und 303.2. OBV	
Art. 2 Bst. b	Art. 85 Abs. 1 i.V.m. Art. 53 Abs. 5 SVG; Art. 4 Abs. 1 VRV; Anhang 1 Punkt 312.1. OBV	
Art. 2 Bst. c	Art. 85 und Art. 25 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 67 und 68 Abs. 3 SSV;	

	Anhang 1 Punkte 309.1., 309.2., 615.2., 903.1, 903.2., 955.1.,955.2. OBV	
Art. 2 Bst. d	Art. 16 Abs. 1 Bst. d Ziff. 1, Art. 51 und Art. 86 SVG; Art. 28a Abs. 3 Bst. a, Art. 35, Art. 37 Abs. 1 Bst. a VZV	
Art. 2 Bst. e	Art. 16 Abs. 1 Bst. d Ziff. 1, Art. 51 Abs. 4 Bst. b und Art. 86 SVG; Art. 35 VZV	
Art. 2 Bst. f	Art. 53 Abs. 5 SVG i.V.m. Art. 4a Abs. 1 VRV; Anhang 1 Punkte 313.1. und 313.2. OBV	
Art. 2 Bst. g	Art. 10 Abs. 3 und Art. 15 Abs. 3 VRV; Anhang 1 Punkte 314. und 315. OBV	
Art. 2 Bst. h	Art. 29 Abs. 1 SVG; Art. 3 Abs. 1 VRV	
Art. 3 Bst. a	Art. 2 Abs. 3a Bst. a VZV; Art. 9 ff. VTS	
Art. 3 Bst. b	Art. 99b Abs. 5, 7 Bst. a, 8 neu und Art. 99f Abs. 3 SVG	
Art. 3 Bst. c	Art. 99b SVG; Art. 2 Abs. 3a Bst. b und Art. 60 VZV	
Art. 3 Bst. d	Art. 85 Abs. 2 und Art. 30 SVG; Art. 37 Abs. 2 Bst. a VZV; Anhang 1 Punkte 303.1. und 303.2. OBV	
Art. 3 Bst. e	Art. 85 Abs. 1 i.V.m. Art. 53 Abs. 5 SVG; Art. 4 Abs. 1 VRV; Anhang 1 Punkt 312.1. OBV	
Art. 3 Bst. f	Art. 85 und Art. 25 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 67 und 68 Abs. 3 SSV; Anhang 1 Punkte 309.1., 309.2., 615.2., 903.1., 903.2., 955.1.,955.2. OBV	
Art. 3 Bst. g	Art. 16 Abs. 1 Bst. d Ziff. 1, Art. 51 und Art. 86 SVG;	

	Art. 28a Abs. 3 Bst. A und Art. 35, Art. 37 Abs. 1 Bst. a VZV	
Art. 3 Bst. h	Art. 16 Abs. 1 Bst. d Ziff. 1, Art. 51 Abs. 4 Bst. b und Art. 86 SVG; Art. 35 VZV	
Art. 3 Bst. i	Art. 53 Abs. 5 SVG i.V.m. Art. 4a Abs. 1 VRV; Anhang 1 Punkte 313.1. und 313.2. OBV	
Art. 3 Bst. j	Art. 85 und Art. 25 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 67 und 68 Abs. 3 SSV; Anhang 1 Punkte 309.1., 309.2., 615.2., 903.1., 903.2., 955.1., 955.2. OBV	
Art. 3 Bst. k	Art. 29 Abs. 1 SVG; Art. 3 Abs. 1 VRV	
Art. 3 Bst. l	Art. 99b Abs. 7 neu SVG	
Art. 3 Bst. m	Art. 99b Abs. 5, Abs. 7 Bst. a; Abkommen	
Art. 3 Bst. n	Art. 2 Abs. 3a Bst. d VZV	
Art. 4 Abs. 1	Art. 99b Abs. 5 und Abs. 7 Bst. a neu SVG	
Art. 4 Abs. 2	Art. 99b Abs. 5 und Abs. 7 Bst. a neu SVG	
Art. 4 Abs. 3	Art. 99b Abs. 5 und Abs. 7 Bst. a neu SVG	
Art. 4 Abs. 4	Art. 99b Abs. 5 und Abs. 7 Bst. a neu SVG	
Art. 4 Abs. 5		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Finanzen
Art. 5 Abs. 1	Art. 15 und 16 SVG; Art 42 VZV	
Art. 5 Abs. 2	Art. 15 und 16 SVG; Art 42 VZV	
Art. 5 Abs. 3	Art. 15 und 16 SVG; Art 42 VZV	
Art. 6	Art. 99b Abs. 7 Bst. b neu SVG	
Art. 7 Abs. 1	DSG Abkommen	
Art. 7 Abs. 2	DSG	

	Abkommen	
Art. 7 Abs. 3	DSG Abkommen	
Art. 8 Abs. 1		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Kommission
Art. 8 Abs. 2	Art. 65 LV; Art. 1 Kundmachungsgesetz	
Art. 9		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Kommission
Art. 10 Abs. 1		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Kommission
Art. 10 Abs. 2		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Kommission
Art. 10 Abs. 3		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Kommission
Art. 10 Abs. 4		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Kommission
Art. 10 Abs. 5		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Kommission
Art. 11		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Kommission
Art. 12 Abs. 1	Titel II neu - Umsetzungshinweis	
Art. 12 Abs. 2		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Umsetzungsmodali- täten
Art. 13	Titel III –Inkrafttreten	
Art. 14		Kein Umsetzungsbedarf – betrifft Adressaten
Anhang I	Art. 99b Abs. 5 SVG; Abkommen	
Anhang II	Art. 15 und 16 SVG; Art. 42 VZV	