STELLUNGNAHME

DER REGIERUNG

AN DEN

LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

ZU DEN ANLÄSSLICH DER ERSTEN LESUNG BETREFFEND

DIE ABÄNDERUNG DES STRASSENVERKEHRSGESETZES

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

AUFGEWORFENEN FRAGEN

Behandlung im Landtag	
	Datum
1. Lesung	**02.10.2026**
2. Lesung	
Schlussabstimmung	

Nr. 134/2026

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Zusammenfassung 4

Zuständiges Ministerium 4

Betroffene Stellen 4

I. STELLUNGNAHME DER REGIERUNG 5

1. Allgemeines 5

2. Grundsätzliche Fragen 6

3. Fragen zu einzelnen Artikeln 19

II. ANTRAG DER REGIERUNG 23

III. REGIERUNGSVORLAGE 25

Beilagen:

- 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. 9–25)
- Table of Correspondence (TOC)

ZUSAMMENFASSUNG

Der Landtag hat anlässlich seiner Sitzung vom 2. Oktober 2026 die Regierungsvorlage betreffend die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes in erster Lesung beraten und ist mit 24 Stimmen bei 25 Anwesenden auf die Vorlage eingetreten.

Im Rahmen der Beratung wurden einzelne Fragen allgemeiner Natur und im Zusammenhang mit einzelnen Artikeln geäussert. Sofern diese in der Sitzung durch das zuständige Regierungsmitglied nicht oder nicht abschliessend beantwortet wurden, nimmt die Regierung nachstehend dazu Stellung.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Bildung

BETROFFENE STELLEN

Amt für Strassenverkehr
Landespolizei

Vaduz, 3. November 2026

LNR 2026-1576

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehende Stellungnahme zu den anlässlich der ersten Lesung betreffend die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) (BuA Nr. 106/2026) aufgeworfenen Fragen zu unterbreiten.

I. STELLUNGNAHME DER REGIERUNG

1. ALLGEMEINES

In seiner Sitzung vom 2. Oktober 2026 hat der Landtag die Regierungsvorlage betreffend die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)[1] in erster Lesung beraten. Die Landtagsabgeordneten sind mehrheitlich mit 24 Stimmen bei 25 Anwesenden auf die Vorlage eingetreten.

Die vorliegende Stellungnahme beantwortet die in der ersten Lesung offengebliebenen allgemeinen und artikelbezogenen Fragen. Sie erläutert insbesondere die vorgeschlagene Erhöhung der Mindestentzugsdauer im Falle einer Verweigerung bzw. Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit, die

[1] Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 30. Juni 1978, LGBl. 1978 Nr. 18.

datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs sowie einzelne Fragen zur Anwendung der geänderten Bestimmungen.

2. GRUNDSÄTZLICHE FRAGEN

Im Rahmen der Eintretensdebatte fragte ein Abgeordneter, ob die Themen «Verweigerung bzw. Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit» und «Straffung des Verwaltungsstrafverfahrens» aus der Vorlage herausgenommen werden und gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt beschlossen werden könnten. In diesem Zusammenhang wollte er insbesondere wissen, ob die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413[2] (im Folgenden auch «CBE-Richtlinie») bzw. des Beschlusses Nr. 30/2025[3] des Gemeinsamen EWR-Ausschusses vom 7. Februar 2025 dann unvollständig wäre.

Die Bestimmungen zur Verweigerung bzw. Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit und zur Straffung des Verwaltungsstrafverfahrens haben nichts mit der Umsetzung der CBE-Richtlinie zu tun. Jedoch vermeidet Ihre Behandlung in der gleichen Vorlage drei separate Gesetzgebungsverfahren und ist daher verfahrensökonomisch zweckmässig und darüber hinaus sind die beiden Themen aus jeweils verschiedenen Gründen seit längerer Zeit notwendigerweise neu zu regeln:

---

2 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. 9–25).

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

- *Im Falle der CBE-Richtlinie ist die Einführung nach EWR-Vorgaben überfällig und ein Aufschieben würde Konsequenzen in Folge des bereits eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens nach sich ziehen.*
- *Im Falle der Verweigerung bzw. Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit, zeigt sich ein verstärkt missbräuchliches Verhalten dahingehend, dass die Verweigerung bzw. Vereitelung mittlerweile in über der Hälfte aller Fälle passiert. Das zeigt, dass sich dies als lohnender Weg zum Mindeststrafmass bei Fahren unter Alkoholeinfluss etabliert hat, was weder im Sinne der Verkehrssicherheit noch der Rechtspflege sein kann.*
- *Ein Aufschieben der Umsetzung der Erhöhung der Sanktionsdauer im Verweigerungs- bzw. Vereitelungsfall würde diesen Zustand der Belohnung nicht rechtskonformen Verhaltens unnötig aufrechterhalten.*
- *Die Straffung des Verwaltungsstrafverfahrens hat die Vereinheitlichung der Rechtsanwendung, die Vereinfachung der Verfahren und die Steigerung der Effizienz zum Ziel. Die Strafkompetenz wird daher neu bei einer einzigen Verwaltungsstrafbehörde, der Landespolizei, gebündelt. Nebst diesen Gründen wird rein rechtlich die Gesetzesänderung notwendig, weil mit dem Inkrafttreten des neuen Verwaltungsstrafgesetzes per 1. Januar 2026 die Begriffe im Strassenverkehrsgesetz (SVG) angepasst und die Zuständigkeiten neu geordnet wurden.*

Die Regierung möchte daher an diesem Vorgehen festhalten und, nebst den Bestimmungen zur Umsetzung der CBE-Richtlinie, diese beiden zusätzlichen Gesetzesanpassungen in dieser Vorlage belassen.

Anschliessend stellt der Abgeordnete die Frage, warum das Strafmass auf sechs Monate festgesetzt werden soll und nicht auf vier Monate, also die nächsthöhere Stufe.

Während der heutige Entzug von drei Monaten die Verweigerung der Massnahme ab einem Blutalkoholgehalt von 0.8 Gewichtspromille attraktiv macht, würde ein Entzug von vier Monaten die Verweigerung ab einem Blutalkoholgehalt von 1.5 Gewichtspromille – denn von dort und bis zwei Promille gilt der viermonatige Entzug – immer noch als die bessere Option positionieren. Es gibt keinen Grund, ein Szenario bestehen zu lassen oder zu schaffen, in dem die Verweigerung eine bedenkenswerte, da attraktive Option darstellt.

Für die Verschärfung bzw. Verdoppelung der Mindestentzugsdauer sprechen also mehrere Gründe:

- *Wer eine Atemalkohol- oder Blutprobe verweigert, soll nicht bessergestellt werden können als Personen, die sich der Kontrolle unterziehen. Es soll mehrheitlich ausgeschlossen werden, dass die Verweigerung als Taktik oder Strategie genutzt wird, um strengere Sanktionen zu vermeiden bzw. diese zu umgehen. Dieser Fehlanreiz wird mit der vorgeschlagenen Gesetzesanpassung sowie der Ansetzung einer hohen Entzugsdauer beseitigt bzw. gedämpft. Eine Verweigerung «lohnt» sich nur noch, wenn bspw. die betroffene Person nach ihrer Selbsteinschätzung damit rechnet, dass der durch die angeordnete Kontrolle festgestellte Wert mutmasslich 2.0 Gewichtspromille übersteigen oder Betäubungsmittelkonsum festgestellt werden könnte. In diesen beiden Fällen wäre die Konsequenz die Verfügung eines möglicherweise langandauernden vorsorglichen Sicherungsentzugs des Führerausweises auf unbestimmte Zeit wegen des Verdachts auf Suchtleiden.*
- *Im Sinne der Gleichbehandlung soll der Anreiz zur bewussten Umgehung einer angeordneten Massnahme zur Feststellung der Fahrunfähigkeit verringert werden.*
- *Ein weiterer Punkt liegt in der Beweisführung. Diese wird durch die Verweigerung oder Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der*

Fahrunfähigkeit verhindert bzw. umgangen, da die tatsächlich hohe Alkohol- oder Drogeneinwirkung faktisch durch die Landespolizei nicht nachgewiesen werden kann. Die Beweisführung bzw. das Beweisverfahren, und in der Folge die Rechtsdurchsetzung im Sinne der Verkehrssicherheit, werden dadurch stark eingeschränkt bzw. verunmöglicht. Eine höhere Mindestentzugsdauer von sechs Monaten gleicht diesen Beweisnachteil aus.

Im Ergebnis führt dies also zu einer verbesserten Wahrung der Glaubwürdigkeit des Sanktionssystems im Strassenverkehrsrecht. Dieses bezweckt gerade die Sanktionierung von regelwidrigem Verhalten im Strassenverkehr und will gleichzeitig verhindern, dass es Möglichkeiten gibt, dass Delinquenten trotz oder gerade wegen fehlender Kooperation faktisch belohnt werden.

Nicht zuletzt dient die vorgeschlagene Erhöhung der Mindestentzugsdauer also der weiteren Stärkung der Verkehrssicherheit.

Dies über den Weg einer deutlich stärkeren generalpräventiven Wirkung. Die Verschärfung soll abschreckend wirken und die Bereitschaft reduzieren, sich alkoholisiert ans Steuer zu setzen, um sich dann der polizeilichen Kontrollen zu entziehen. Der aktuell bestehende Fehlanreiz wird beseitigt.

Ein Blick auf die Statistik bzw. die Entwicklung der Zahlen zu Verweigerungs- bzw. Vereitelungsfällen der letzten Jahre veranschaulicht die Dringlichkeit dieses Schrittes. Während deren Anteil zwischen 2015 und 2021 noch überwiegend im Bereich von 20 % bis 30 % aller angeordneten Blutproben zur Feststellung der Fahrunfähigkeit lag, ist seit 2022 ein deutlicher Anstieg festzustellen. Der Anteil hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen, sich innerhalb von zehn Jahren mehr als verdoppelt und ist so im Ergebnis von rund einem Fünftel auf über die Hälfte aller Fälle angestiegen. Der Anteil der Verweigerungs- bzw. Vereitelungsfälle erreichte 2025 mit über 55 % einen Höchstwert und übertraf damit erstmals

die Zahl der Blutproben. Während früher die überwiegende Mehrheit der Betroffenen an der Beweissicherung mitwirkte, wird heute also bereits in mehr als jedem zweiten Fall die Blutprobe verweigert oder vereitelt. Die Daten zeigen eine deutliche Erosion der Mitwirkungsbereitschaft bei der Feststellung der Fahrunfähigkeit und verdeutlichen die zunehmende Herausforderung für die Strafverfolgungs- und Administrativbehörden. Zudem zeigt ein Blick auf die im nachfolgenden Diagramm eingezeichnete Trendlinie klar, dass, ohne die Ergreifung von Massnahmen zur Gegensteuerung, in Zukunft mit einem weiteren Anstieg zu rechnen sein dürfte. Damit wird die gesetzlich vorgesehene Feststellung der Fahrunfähigkeit zunehmend unterlaufen und die effektive Ahndung und angemessene Sanktionierung schwerer Strassenverkehrsdelikte erheblich erschwert. Im Endeffekt bedeutet dies wiederum eine zunehmende Gefährdung der Verkehrssicherheit. Nach Auffassung der Regierung besteht deshalb gesetzgeberischer Handlungsbedarf.

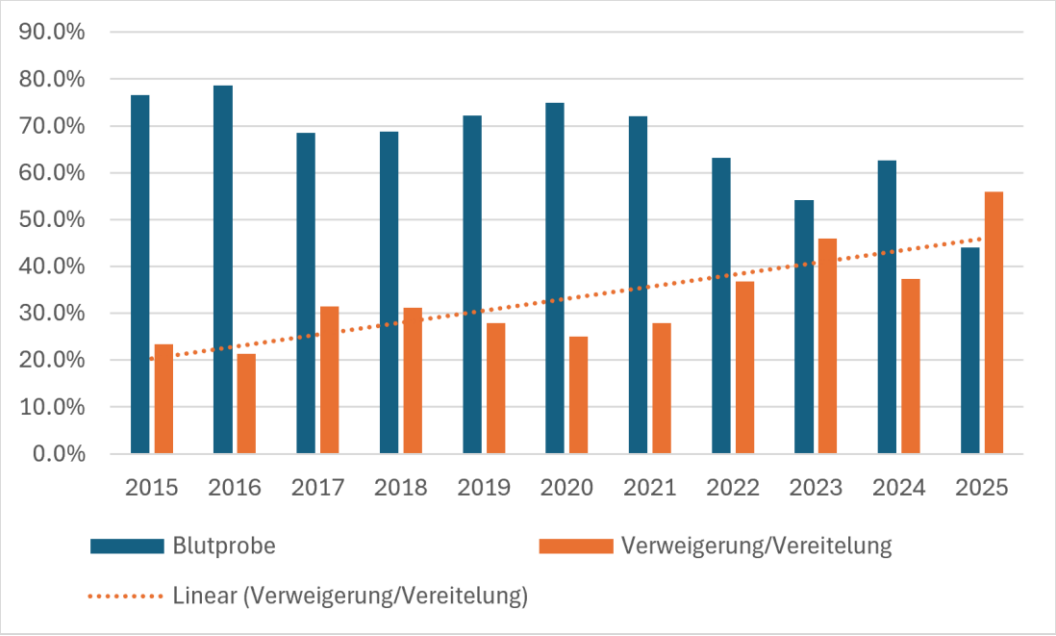


Tabelle: Anteil der Verweigerungs- und Vereitelungsfälle an den angeordneten Blutproben, 2015–2025

Ein Vergleich mit anderen europäischen Staaten in Bezug auf die Mindestentzugsdauer zeigt ferner, dass die Verweigerung von Atemalkoholtests und

Blutentnahmen meist als schwerwiegender Verstoss gegen die Verkehrssicherheit eingestuft wird und in der Regel mindestens gleich streng sanktioniert wird wie eine schwere Trunkenheitsfahrt. Die Verweigerung angeordneter Alkohol- oder Drogentests ist in vielen europäischen Staaten mit erheblichen fahrberechtigungsrechtlichen Folgen verbunden. Wegen der unterschiedlichen Rechtsordnungen und Sanktionssysteme ist ein unmittelbarer Vergleich der Entzugsdauern allerdings nur eingeschränkt möglich. In Österreich, Italien, Spanien, Norwegen oder im Vereinigten Königreich ist beispielsweise mit Entzugsdauern von sechs Monaten bis zu mehreren Jahren zu rechnen. Eine Erhöhung der Mindestentzugsdauer von drei auf sechs Monate im Falle der Verweigerung oder Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit wird vor diesem Hintergrund als angemessen beurteilt.

Daraufhin erkundigte sich der Abgeordnete eingehend nach Aspekten des Datenschutzes, des Datenflusses und der Datenverarbeitung.

Hierzu ist vorgängig generell festzuhalten, dass die Vorlage sowohl der EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO)[4] als auch dem liechtensteinischen Datenschutzgesetz (DSG)[5] entspricht bzw. mit diesen konform ist.

Der Datenaustausch erfolgt über das EUCARIS[6]-Netzwerk, eine sichere europäische Plattform zur Vernetzung der nationalen Fahrzeugregister der Mitgliedstaaten. Dabei wird kein zentrales Register aufgebaut. Die Abfragen werden vielmehr über das nationale System des ersuchenden Staates direkt an das Fahrzeugregister des ersuchten Staates gerichtet. Über EUCARIS werden sowohl Fahrzeugdaten als auch

---

4 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, Seite 1-88.

5 Datenschutzgesetz (DSG) vom 4. Oktober 2018, LGBl. 2018 Nr. 272.

6 European Car and Driving Licence Information System EUCARIS (Europäisches Informationssystem für Fahrzeug- und Führerscheindaten).

Halterdaten ausgetauscht. Dazu gehören insbesondere die Kontrollschildnummer bzw. das Kennzeichen, die Fahrgestellnummer, die Fahrzeugmarke und die Fahrzeugklasse sowie Name, Vorname, Adresse und Geburtsdatum des Fahrzeughalters.

Zum Abruf der Daten berechtigt sind die Landespolizei sowie die zuständigen Strafverfolgungsbehörden anderer EWR-Mitgliedstaaten über die jeweils national benannten Kontaktstellen. In Liechtenstein ist diese Kontaktstelle das Amt für Strassenverkehr. Die Datenbearbeitung dient ausschliesslich der Verfolgung von Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften, die vom Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2015/413 erfasst werden. Laut deren Art. 2 handelt es sich konkret um die nachfolgenden Verkehrsdelikte:

- *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.*

Zugriff auf das EUCARIS-System haben nur die dafür speziell Berechtigten. Jeder Nutzer muss sich mit einem persönlichen Benutzerkonto anmelden. Für jede Abfrage ist der konkrete Abfragegrund anzugeben. Sämtliche Zugriffe werden protokolliert, insbesondere die anfragende Behörde, der Nutzer, der Zeitpunkt der Abfrage sowie deren Zweck. Dadurch wird die Nachvollziehbarkeit und Kontrolle der Datenbearbeitung gewährleistet.

Betroffene Personen mit liechtensteinischen Kennzeichen werden seitens der liechtensteinischen Behörden, Landespolizei oder Amt für Strassenverkehr, nicht über eine Abfrage oder ein in der Folge im Ausland eröffnetes Verfahren informiert. Die Kontaktaufnahme erfolgt schriftlich vom abfragenden Deliktsstaat. Im umgekehrten Fall ruft die Landespolizei zur Verfolgung eines im Inland begangenen Verkehrsdelikts Fahrzeug- und Halterdaten in anderen EWR-Staaten ab und informiert den betroffenen Halter anschliessend in seiner Amtssprache über das Delikt.

Der Abgeordnete erkundigte sich zudem darüber, ob die neue Entzugsdauer erst nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung gelte und wie es sich mit der Übergangsbestimmung betreffend der hängigen Verfahren verhalte.

Die neue Entzugsdauer von sechs Monaten bei Verweigerungen bzw. Vereitelungen gilt erst ab Inkrafttreten der Gesetzesänderung. Dies bedeutet, dass erst für Fälle, die sich nach diesem Datum ereignen, diese neue Bemessung der Administrativmassnahme von sechs Monaten Führerausweisentzug vom Amt für Strassenverkehr im Rahmen des Administrativmassnahmenverfahrens angewendet werden kann.

Auf laufende Verfahren, die sich auf Vorkommnisse vor dem Inkrafttreten der Gesetzesänderung beziehen, findet das damals geltende Recht Anwendung. Das Amt für Strassenverkehr kann also in diesen Fällen lediglich drei Monate anstatt der neuen sechs Monate Führerausweisentzug verfügen. Dies hält die Übergangsbestimmung ausdrücklich fest: «Auf im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes hängige Verfahren nach Art. 16 findet das bisherige Recht Anwendung». Damit ist eine Rückwirkung explizit ausgeschlossen.

Eine weitere Frage des Abgeordneten war, ob die Folgerichtlinie (EU) 2024/3237[7] in der Vorlage berücksichtigt wurde und ob sie zusätzliche Verkehrsdelikte erfasse.

Die Richtlinie (EU) 2024/3237 überarbeitet die bisherige CBE-Richtlinie und stärkt den grenzüberschreitenden Informationsaustausch bei Verkehrsdelikten. Ziel ist es, die Straflosigkeit ausländischer Verkehrsteilnehmender zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Richtlinie (EU) 2024/3237 erweitert hierzu u.a. den Deliktskatalog der CBE-Richtlinie von 8 auf 18 Verkehrsdelikte, insbesondere um gefährliche Fahrmanöver, Fahrerflucht, Verstösse gegen Rettungsgassen-, Bahnübergangs- und Zufahrtsvorschriften sowie Verstösse gegen Umweltzonen.

Da sich die Richtlinie (EU) 2024/3237 derzeit im Übernahmeprozess in das EWR-Abkommen befindet und somit noch nicht Teil des EWR-Rechtsbestands ist, konnte sie in der gegenständlichen Vorlage noch nicht berücksichtigt werden. Sie wird entsprechend zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

Schliesslich wollte der Abgeordnete wissen, ob ein Fahrzeughalter den Fahrzeuglenker bekanntgeben müsse, wenn er das Fahrzeug, mit dem ein Verkehrsdelikt begangen wurde, nicht selbst gelenkt habe.

Die Richtlinie (EU) 2015/413 begründet keine unmittelbare Pflicht des Fahrzeughalters, den tatsächlichen Fahrzeuglenker bekanntzugeben. Ob eine solche Mitwirkungspflicht besteht und welche Rechtsfolgen eine unterlassene Bekanntgabe hat, richtet sich nach dem Recht des Staates, in dem das Verkehrsdelikt verfolgt wird. Die möglichen Folgen können daher je nach nationaler Rechtsordnung unterschiedlich ausfallen.

---

7 Richtlinie (EU) 2024/3237 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2024 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Strassenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, ABl. L, 2024/3237, 30.12.2024, Seite 1-34.

Jedoch dürfte es meist in Eigeninteresse des Fahrzeughalters sein, den Lenker bekanntzugeben, da er ansonsten für dessen Fehlverhalten zur Rechenschaft gezogen wird. Dies kann je nach Schwere des Delikts gravierende Folgen haben.

Ein anderer Abgeordneter erkundigte sich nach den Auswirkungen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413 auf Radarstrafen aus der Schweiz und der EU. Zudem wollte er wissen, welche Folgen sich daraus für Führerausweisentzüge aufgrund von Alkohol- oder Geschwindigkeitsdelikten in der Schweiz und der EU ergeben.

Die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413 hat keine Konsequenzen betreffend Führerausweisentzügen, sondern erleichtert lediglich das Verfahren, indem Fahrzeug- und Fahrzeughalterdaten elektronisch abgefragt werden können. Die Sanktionen bleiben davon unberührt.

Liechtensteinische Führerausweise werden im Ausland nicht entzogen, sondern – wenn überhaupt – temporär eingezogen bzw. vor Ort abgenommen. Sie werden später zusammen mit dem Entscheid über die Aberkennung des Führerausweises dem Amt für Strassenverkehr zugesendet. Die Aberkennung bedeutet, dass die betroffene Person je nach Schwere des Vergehens für eine bestimmt Zeit auf dem Staatsgebiet des Deliktstaats ein Fahrverbot hat. Dies können sowohl Vergehen im Zusammenhang mit Alkoholeinfluss bzw. Alkoholabhängigkeit als auch Geschwindigkeitsübertretungen sein. In Bezug auf Geschwindigkeitsübertretungen ist zu bemerken, dass diese aktuell dem Amt für Strassenverkehr kaum von den ausländischen Behörden zur Kenntnis gebracht werden. Für die Fälle, die von ausländischen Behörden an das Amt für Strassenverkehr übermittelt werden, überprüft dieses, ob im Einzelfall eine Administrativmassnahme gemäss dem liechtensteinischen Strassenverkehrsrecht zu verhängen ist oder nicht. Die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413 erleichtert hier den Datenaustausch mit den EWR-Staaten. Zusätzlich hat Liechtenstein seit dem 1. Juli 2017 mit der Schweiz und Österreich den

trilateralen Polizeikooperationsvertrag[8]. Dieser ist die Grundlage für den Halterdatenaustausch, die Lenkerermittlung und schliesslich die Strafvollstreckung. Dieses Abkommen geht aber deutlich über die Umsetzung der gegenständlichen Richtlinie hinaus, indem vor allem auch die Lenkerermittlung und schliesslich die Vollstreckung der Busse in einem der Mitgliedstaaten möglich ist.

Ferner wird die Frage aufgeworfen, welcher Vorsatz erforderlich ist, um den Tatbestand der Vereitelung zu erfüllen. Als mögliche Fallkonstellation werden Situationen angeführt, in denen sich eine betroffene Person in ärztliche Obhut begibt oder einen Unfallbeteiligten dorthin führt und sich daher vom Tatort entfernt.

Für den Tatbestand der Vereitelung genügt grundsätzlich nicht jede beliebige Mitwirkungsverweigerung. Erforderlich ist, dass die betroffene Person vorsätzlich in Bezug auf die Vereitelung der Massnahmen handelt, also weiss oder zumindest damit rechnen muss, dass eine Massnahme zur Feststellung der Fahrunfähigkeit angeordnet werden wird, und deren Durchführung bewusst verhindert oder erschwert. Dabei genügt ein Eventualvorsatz. Dieser liegt vor, wenn die betroffene Person die Möglichkeit erkennt, dass eine Massnahme zur Feststellung der Fahrunfähigkeit wohl angeordnet werden dürfte, und dennoch in Kauf nimmt, dass ihr Verhalten die Durchführung dieser Massnahme verhindert oder erschwert. Die blosse Inanspruchnahme ärztlicher Hilfe begründet für sich allein keine Vereitelung. Massgebend sind die konkreten Umstände des Einzelfalls, im konkreten Fall der Frage des Abgeordneten, insbesondere ob die medizinische Behandlung notwendig war oder ob die betroffene Person dabei den Vorsatz insbesondere auf die Vereitelung der Untersuchung richtete.

---

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

Ein Abgeordneter bemerkt am Schluss der Beratung zur Umsetzung der CBE-Richtlinie grundsätzlich, dass gemäss Art. 2 der Richtlinie (EU) 2015/413 als Verkehrsdelikte unter Bst. b das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts und Bst. f das Nichttragen eines Schutzhelms angeführt seien. Seine Frage lautet, wie diese beiden Delikte die Strassenverkehrssicherheit gefährden können. Seiner Ansicht nach gefährde man bei diesen zwei Delikten zwar die eigene Sicherheit, nicht aber die Strassenverkehrssicherheit allgemein.

Diese Überlegung ist grundsätzlich nachvollziehbar. Juristisch und aus Sicht des Staates wird der Begriff der Strassenverkehrssicherheit jedoch weiter gefasst. Die Delikte des Nichtanlegens des Sicherheitsgurts und des Nichttragens eines Schutzhelms schützen zwar in erster Linie den jeweiligen Verkehrsteilnehmer selbst. Dennoch werden sie auf EU-Ebene als Delikte eingestuft, welche die Strassenverkehrssicherheit generell gefährden. Argumente dafür sind insbesondere, dass das Ziel der Verkehrssicherheit nicht nur die Verhinderung von Unfällen umfasst, sondern auch die Verringerung der Unfallfolgen. Sicherheitsgurte und Helme reduzieren das Risiko schwerer oder tödlicher Verletzungen erheblich. Zudem können ungesicherte Fahrzeuginsassen bei einem Unfall die Fahrzeugbeherrschung beeinträchtigen oder andere Insassen verletzen. Schwere Verletzungen oder Todesfälle haben Auswirkungen auf Rettungsdienste, den Verkehrsfluss etc. Die daraus entstehenden Situationen können wiederum zu einer Verkehrsgefährdung für die Allgemeinheit führen.

Die EU verfolgt also einen umfassenden Verkehrssicherheitsbegriff, der sowohl die Verhinderung von Unfällen als auch die Minderung ihrer Folgen umfasst. Aus diesem Grund sind diese Delikte in der Vorlage enthalten und werden im Zuge der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413 über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen zu verkehrssicherheitsrelevanten Verkehrsdelikten erfasst.

Derselbe Abgeordnete wollte zudem wissen, was gemäss Art. 2 der Richtlinie (EU) 2015/413 unter Fahren unter Drogeneinfluss subsumiert werde und ob auch Medikamente, die zu einer Fahrunfähigkeit führen können, mitgemeint seien.

Das Delikt des Fahrens unter Drogeneinfluss gemäss Art. 2 Bst. e der Richtlinie (EU) 2015/413 kann auch Medikamente erfassen. Nach Art. 29 Abs. 2 SVG gilt als fahrunfähig, wer wegen Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimitteleinfluss oder aus anderen Gründen nicht über die erforderliche körperliche und geistige Leistungsfähigkeit verfügt. Diese Personen dürfen während dieser Zeit kein Fahrzeug führen. Gleichermassen nennt Art. 2 Abs. 1 Verkehrsregelnverordnung (VRV)[9] ausdrücklich Arzneimittel als mögliche Ursache von Fahrunfähigkeit. Abs. 1 lautet: «Wer wegen Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Arznei- oder Betäubungsmitteln oder aus einem anderen Grund nicht fahrfähig ist, darf kein Fahrzeug führen». Art. 2 Abs. 2a präzisiert, dass die Fahrunfähigkeit überdies als erwiesen gilt, wenn im Blut des Fahrzeuglenkers gewisse Stoffe nachgewiesen werden. Aufgezählt werden Tetrahydrocannabinol (Cannabis), freies Morphin (Heroin/Morphin), Kokain, Amphetamin, Methamphetamin, MDEA (Methylendioxy-N-ethylamphetamin) oder MDMA (Methylendioxy-N-methylamphetamin) jeweils in der Menge von mindestens 15 µg/L.

Nicht jedes Medikament begründet jedoch automatisch eine Fahrunfähigkeit. Während für die in Art. 2 Abs. 2a VRV aufgeführten Substanzen besondere Nachweisregeln gelten, ist bei anderen Arzneimitteln im Einzelfall zu prüfen, ob deren Wirkung die Fahrfähigkeit tatsächlich beeinträchtigt hat.

Der Begriff des Fahrens unter Drogeneinfluss in Art. 2 Bst. e Richtlinie (EU) 2015/413 ist demnach nicht auf illegale Drogen beschränkt, sondern umfasst auch

---

9 Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 1. August 1978, LGBl 1978 Nr. 19.

andere Stoffe mit ähnlicher Wirkung nach dem Recht des jeweiligen Deliktsmitgliedstaats. Nach liechtensteinischem Recht sind auch Arzneimittel erfasst, da Art. 29 Abs. 2 SVG und Art. 2 Abs. 1 VRV ausdrücklich auch Arzneimitteleinfluss als Ursache von Fahrunfähigkeit nennen.

3. FRAGEN ZU EINZELNEN ARTIKELN

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

In Bezug auf die Neuregelung der Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Verweigerung bzw. Vereitelung von drei auf sechs Monate wurden von einigen Abgeordneten diverse Fragen aufgeworfen.

Ein Abgeordneter stellte die Frage, ob die Mindestentzugsdauer neu wirklich sechs Monate betragen müsse, was er als sehr harte Strafe empfinde, oder ob auch weniger genügen würde.

Hierzu ist auszuführen, dass bei einer Erhöhung der Mindestentzugsdauer von drei auf sechs Monate als Administrativmassnahme (nicht als Strafe) die abschreckende Wirkung im Sinne der Prävention merklich grösser ist. Falsche Anreize zur Verweigerung oder Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit werden verhindert und die Verkehrssicherheit damit gestärkt. Zudem wird sichergestellt, dass sich Fahrzeuglenkende durch die Verhinderung des Nachweises einer Fahrunfähigkeit keinen unbilligen Vorteil gegenüber sich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmern verschaffen können. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Kapitel 2 dieser Stellungnahme zu den Gründen für die Erhöhung der Mindestentzugsdauer verwiesen.

Derselbe Abgeordnete erkundigte sich, ob bestimmte Gründe – etwa religiöse Überzeugungen oder negative Erfahrungen bei früheren Blutentnahmen – eine Verweigerung rechtfertigen können.

Religiöse Überzeugungen, Angst vor Nadeln, Misstrauen gegenüber Behörden oder frühere negative Erfahrungen mit Blutentnahmen rechtfertigen grundsätzlich nicht die Verweigerung einer rechtmässig angeordneten Untersuchung. Ausnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn die Blutentnahme medizinisch unmöglich oder mit einer konkreten erheblichen Gesundheitsgefährdung verbunden ist oder wenn die Massnahme nicht rechtmässig angeordnet wurde. Ob ein Ausnahmefall vorliegt, ist anhand der konkreten Umstände zu beurteilen. Bisher sind in Liechtenstein keine entsprechenden Konstellationen vorgekommen.

Eine weitere Frage dieses Abgeordneten betrifft den Verweis auf Art. 51 SVG in Art. 16 Abs. 1 Bst. c Ziff. 3. Dieser besagt, dass Fahrzeugführer sowie an Unfällen beteiligte Strassenbenutzer, bei denen Anzeichen von Fahrunfähigkeit vorliegen, einem Atemalkoholtest und, soweit die Anzeichen von Fahrunfähigkeit nicht oder nicht allein auf Alkoholeinfluss zurückzuführen sind, weiteren Voruntersuchungen, namentlich Urin-, Speichel- und Schweisstests unterzogen werden können. In diesem Zusammenhang ist er der Meinung, dass die Strafe auf den Fahrzeugführer beschränkt bleiben soll. So solle z.B. der Beifahrer hinten links, wenn er eine Blutprobe verweigert, nicht ebenfalls mit der Mindestentzugsdauer von sechs Monaten bestraft werden können.

Einleitend ist festzuhalten, dass der Klammerverweis auf Art. 51 bereits in der geltenden Fassung des Art. 16 Abs. 1 Bst. b^{bis} Ziff. 2 aufgeführt ist. Diese Bestimmung lautet wie folgt: «mindestens drei Monate, wenn der Führer sich vorsätzlich einer Blutprobe oder einer von der Regierung geregelten Voruntersuchung (Art. 51), die angeordnet wurde …». Der Wortlaut der Bestimmung zeigt somit, dass Adressat der Norm ausschliesslich der Fahrzeugführer bzw. die Fahrzeugführerin sein kann. Weiters ergibt sich aus dem Wortlaut auch zweifelsfrei, dass sich der Klammerverweis auf Art. 51 ausschliesslich auf die dort aufgeführte, von der Regierung geregelte Voruntersuchung in Art. 51 bezieht. Mit dem Verweis soll die wiederholte

Aufzählung der einzelnen Voruntersuchungsmassnahmen verhindert werden, um den Rechtstext lesbarer zu gestalten.

Zudem weist der Abgeordnete explizit darauf hin, dass Art. 51 SVG nicht nur den Atemalkoholtest, sondern auch weitere Voruntersuchungen wie Urin-, Speichel- und Schweisstests zur Feststellung der Fahrunfähigkeit vorsieht. Er ersucht die Regierung um Prüfung, ob die vorgesehene Erhöhung der Mindestentzugsdauer auf sechs Monate auch bei der Verweigerung aller dieser Tests Anwendung finde.

Die gegenständliche Bestimmung regelt, dass das Widersetzen, Entziehen bzw. Vereiteln einer angeordneten Blutprobe oder der in Art. 51 SVG aufgeführten, von der Regierung geregelten Voruntersuchungen, nämlich eines Urin-, Speichel- oder Schweisstests, zu einem Führerausweisentzug von derzeit drei Monaten führt.

Da die von der Regierung vorgeschlagene Änderung in dieser Bestimmung ausschliesslich die Erhöhung der Entzugsdauer von drei auf sechs Monate vorsieht, wird auch die Vereitelung bzw. Verweigerung und das sich Widersetzen dieser Voruntersuchungen einen Führerausweisentzug von neu sechs Monaten zur Folge haben.

Ein Abgeordneter erkundigte sich nach den rechtlichen Voraussetzungen eines Führerausweisentzugs, wenn bei einer häuslichen Auseinandersetzung eine starke Alkoholisierung festgestellt wird, ohne dass die betroffene Person ein Fahrzeug geführt hat.

Der Führerausweis kann grundsätzlich nicht nur wegen eines Verstosses im Strassenverkehr entzogen werden, sondern auch aus Sicherheitsgründen wegen des Verdachts fehlender Fahreignung. Massgebend ist dabei die Frage, ob eine Person künftig ein Motorfahrzeug sicher führen kann. So kann beispielsweise bei einer häuslichen Streitigkeit festgestellt werden, dass bei einer Person, die stark alkoholisiert ist, ein Alkoholproblem besteht, das auf eine Suchtproblematik hindeutet

oder dass aufgrund eines anderweitigen Verhaltens erhebliche Zweifel an ihrer Fahreignung bestehen. In solchen Fällen können die Behörden eine Abklärung der Fahreignung anordnen. Ergibt diese, dass die Fahreignung nicht mehr gegeben ist, kann der Führerausweis vorsorglich oder definitiv entzogen werden, auch wenn die betreffende Person zum Zeitpunkt des Vorfalls kein Fahrzeug gelenkt hat. Ein Führerausweisentzug während dieser Abklärungen erfolgt nur dann, wenn die Behörde die Verkehrssicherheit als ernsthaft gefährdet erachtet und deshalb einen vorsorglichen Entzug verfügt. Andernfalls bleibt der Führerausweis bis zum Abschluss der Abklärung bei der betroffenen Person, die so weiterhin am Strassenverkehr teilnehmen kann.

Nicht zulässig wäre hingegen ein Führerausweisentzug allein deshalb, weil jemand in den eigenen vier Wänden alkoholisiert war oder in einen häuslichen Streit verwickelt war. Erforderlich sind, wie erwähnt, konkrete Anhaltspunkte, die Zweifel an der Fahreignung begründen.

Die Fahreignung ist jedoch strikt von der Fahrfähigkeit zu unterscheiden:

- *Fahrfähigkeit bezeichnet die aktuelle Fähigkeit, ein Fahrzeug in einer konkreten Situation sicher zu führen.*
- *Fahreignung bezeichnet demgegenüber die grundsätzliche und längerfristige körperliche, geistige und psychische Eignung zum Führen von Motorfahrzeugen.*

Eine Person kann daher vorübergehend fahrunfähig sein, ohne ihre Fahreignung verloren zu haben. Umgekehrt kann die Fahreignung auch dann fehlen, wenn im Beurteilungszeitpunkt keine akute Fahrunfähigkeit besteht.

Zu Art. 99b Abs. 8

Eine Abgeordnete wies zu Art. 99b Abs. 8 auf eine redaktionelle Korrektur hin.

Der Hinweis ist zutreffend. Die vorgeschlagene grammatikalische Korrektur wird in Art. 99b Abs. 8 übernommen.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

A n t r a g ,

der Hohe Landtag wolle diese Stellungnahme 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, LGBI. 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 fahrunfähigem 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 Fahrunfähigkeit (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 Beschwerdekommission 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) 2015/413[10]; 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 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.

---

[10] 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).

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 Urteilsspruchs 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 Zuwiderhandelnden, 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 Speicherungsfrist 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 Pannenstreifen, 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	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Die Präsidentin*
M. SCHULZ	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

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:

- *Verfassung des Fürstentums Liechtenstein*

- *Strassenverkehrsgesetz (SVG)*

- *Verkehrszulassungsverordnung (VZV)*

- *Verkehrsregelnverordnung (VRV)*

- *Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)*

- *Strassensignalisationsverordnung (SSV)*

- *Ordnungsbussenverordnung (OBV)*

- *Datenschutzgesetz (DSG)*

- *Kundmachungsgesetz*

- *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*

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 Umsetzungsmodalitäten
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	