

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Das Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode im Kapitel Inneres, Justiz, Landesverteidigung legte unter Punkt D.5. Verkehrssicherheit fest: „Im Interesse der Verkehrssicherheit werden auf nationaler, bi- und multinationaler als auch auf europäischer Ebene alle notwendigen Schritte gesetzt, um sowohl in- als auch ausländische Verkehrssünder gleichermaßen strafen zu können.“

Zuvor hatte bereits der Nationalrat in seiner XXIII. Gesetzgebungsperiode eine EntschlieÙung (E 50-NR/XXIII.GP) angenommen, in der die Bundesregierung aufgefordert wurde, einen Bericht über die Erfahrungen der österreichischen Behörden auf dem Gebiet der Halter- und Lenkeraskunft im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten vorzulegen. In Entsprechung dieser EntschlieÙung legte am 5. August 2010 die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie einen mit dem Bundeskanzler sowie der Bundesministerin für Inneres abgestimmten Bericht vor, in dem klar zum Ausdruck gebracht wurde, dass es Probleme bei der Durchführung von Strafverfahren bei der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten gibt, die sich aus fehlenden rechtlichen Grundlagen und unzureichender grenzüberschreitender Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Behörden ergeben.

Zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten wurden bereits im Jahr 2008 im Rahmen der Partnerstaaten des Forum Salzburg mögliche Maßnahmen diskutiert. Das Forum Salzburg ist eine Zusammenarbeit zwischen den Innenministern von Bulgarien, Kroatien, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn im Sicherheitsbereich und umschließt auch die Verkehrssicherheit.

Beim Ministertreffen des Forum Salzburg am 28. und 29. Juni 2011 in Kitzbühel schlug der Innenminister Ungarns die Aufnahme von Verhandlungen zu einem multilateralen Übereinkommen über die Erleichterung der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten vor. An diesen Verhandlungen nahmen die Vertreter Bulgariens, Kroatiens, Österreichs, Rumäniens, der Slowakei, Sloweniens, Tschechiens und Ungarns teil, wobei das fertig verhandelte Übereinkommen am 11. Oktober 2012 in Mátraháza vorerst nur von Bulgarien, Kroatien, Österreich und Ungarn unterzeichnet wurde.

Im Rahmen der Europäischen Union ist am 6. November 2011 die CBE-Richtlinie in Kraft getreten. Diese ermöglicht nunmehr einen EU-weit automatisierten Abruf von Kfz-Zulassungsdaten ausländischer Fahrzeughalter, sodass der jeweilige Fahrzeugzulassungsbesitzer/-halter nach Begehung eines Verkehrsdeliktes mittels eines sogenannten „Informationsschreibens“ zu einer Strafzahlung oder zur Bekanntgabe des tatsächlichen Lenkers aufgefordert werden kann. Es wurde damit ein Teil jener Probleme, die im erwähnten Bericht an den Nationalrat dargestellt wurden, gelöst.

Der EUGH hat 2014 im Nichtigkeitsverfahren C-43/12 die gesamte ursprüngliche CBE-Richtlinie (RL 2011/82/EU) wegen der falschen Rechtsgrundlage (Art. 87 Abs. 2 AEUV) für nichtig erklärt. In weiterer Folge wurde am 11. März 2015 die ursprüngliche CBE-Richtlinie (RL 2011/82/EU) durch die – auf Grundlage Art. 91 Abs. 1 Buchstabe c AEUV – neu erlassene CBE-Richtlinie (RL 2015/413/EU), ersetzt.

Das gegenständliche CBE-Übereinkommen umfasst ganz allgemein den zwischenstaatlichen elektronischen Amts- und Rechtshilfeverkehr im Straf- und Vollstreckungsverfahren bei Verkehrsdelikten auf Basis interoperabler elektronischer Mittel (zwischenstaatlich im Wege einer eigenen EUCARIS-Applikation und über nationale Kontaktstellen, innerstaatlich über eine nationale Web-Applikation) und baut inhaltlich auf dem elektronischen Kfz-Halterdatenaustausch gemäß der CBE-Richtlinie auf.

Die im CBE-Übereinkommen vereinbarten Formen der Zusammenarbeit zur Verfolgung von Verstößen gegen Vorschriften des Straßenverkehrs stellen, wie oben bereits dargelegt, Bestimmungen der Amts- und Rechtshilfe dar. Vergleichbare Formen der Zusammenarbeit finden sich in verschiedenen Rechtsakten der EU, die im CBE-Übereinkommen für die Schaffung des benötigten spezifischen Rechtsrahmens zur grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrsstrafen (Straf- und Vollstreckungsverfahren) punktuell rezipiert und adaptiert wurden:

- Rahmenbeschluss 2005/214/JI über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (im Folgenden: „RB-Geld“, ABl. Nr. L 76 vom 22.03.2005 S. 16)

- Übereinkommen – gemäß Artikel 34 des Vertrags über die Europäische Union – über die Rechtshilfe in Strafsachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (im Folgenden: „EU-Rechtshilfeübereinkommen 2000“, ABl. C 197 vom 12.07.2000, S. 1; BGBl. III Nr. 65/2005).

Im Konkreten umfasst das CBE-Übereinkommen vier Amtshilfemaßnahmen:

1. (Ersuchen um) behördliche Lenkerausforschung (Art. 4)
2. (Ersuchen um) behördliche Zustellung von amtlichen Schriftstücken (Art. 5)
3. (Ersuchen um) behördliche Ermittlung der aktuellen Zustelladresse (Art. 5 Abs. 4)
4. (Ersuchen um) Vollstreckung der Verkehrsstrafe im Zulassungs- bzw. Aufenthaltsstaat (= Vollstreckungsstaat; Art. 6)

Die genannten Amtshilfemaßnahmen sind anzuwenden, wenn die Behörde des Deliktsstaates den direkten Kontakt mit dem Betroffenen bzw. Beschuldigten nicht herstellen konnte bzw. dieser nicht zum Erfolg führte (Bezahlung der Strafe bzw. Aufklärung des wahren Sachverhalts) und daher der Kontakt mit den Behörden des Zulassungsstaates bzw. Aufenthaltsstaat aufgenommen wird, um den Erfolg zu erzielen.

In technischer Hinsicht erfolgt die Zusammenarbeit gemäß CBE-Übereinkommen – analog der CBE-Richtlinie – auf Basis interoperabler elektronischer Mittel (EUCARIS) über das gesicherte sTesta-Behördennetzwerk („Gesicherter Transeuropäischer Telematikdienst für Behörden“) und nationale Kontaktstellen sowie auf innerstaatlicher Ebene über eine Web-Applikation.

Als Nationale Kontaktstelle im Sinne der multilateralen Zusammenarbeit gemäß Artikel 4, Artikel 5 und Artikel 6 fungiert in Österreich das Bundesministerium für Inneres (§ 47a Abs. 8 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), BGBl. 1967 idgF)

In der Gesamtschau ist das CBE-Übereinkommen eine weiterführende Ergänzung der CBE-Richtlinie und soll eine Verbesserung der Möglichkeiten zur grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten bringen. Dies wird mittelfristig auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit in den beteiligten Staaten führen.

Das CBE-Übereinkommen ist gesetzändernd bzw. Gesetzesergänzend und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrats gemäß Art. 50 B-VG. Da durch dieses Übereinkommen auch Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches der Länder geregelt werden, bedarf es überdies der Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG.

Mit der technischen Umsetzung des Übereinkommens – wie insbesondere mit der zwischenstaatlichen Entwicklung der EUCARIS-Salzburg-Applikation sowie der nationalen Salzburg-Web-Applikation – sind einmalige und laufende Kosten verbunden, die ihre Bedeckung in den Budgetansätzen des für die Umsetzung zuständigen Ressorts finden.

Die zusätzlichen Einnahmen aus der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten werden nach heutigem Gesichtspunkt die finanziellen Erfordernisse für die Umsetzung des Übereinkommens erheblich übersteigen.

### **Besonderer Teil**

Zu Artikel 1: Anwendungsbereich und Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 regelt den Anwendungsbereich des CBE-Übereinkommens und normiert die Allgemeinen Bestimmungen. Das CBE-Übereinkommen ist eine Weiterentwicklung der Zusammenarbeit der Vertragsstaaten bei der grenzüberschreitenden Verfolgung jener acht Typen von Verkehrsdelikten, die in der CBE-Richtlinie taxativ angeführt sind. Weiters umfasst die Zusammenarbeit auch Delikte betreffend die Nicht-Zusammenarbeit des Zulassungsbesitzers mit den zuständigen Behörden des Deliktsstaates bei der Aufklärung eines dieser Verkehrsdelikte (in Österreich: Nichterteilung der Lenkerauskunft gemäß § 103 Abs. 2 KFG 1967).

Aufbauend auf der CBE-RL (EU-weit automatisierter Halterdatenaustausch) reicht die Zusammenarbeit im Rahmen des CBE-Übereinkommens von der grenzüberschreitenden Ermittlung, Verfolgung und Aufklärung (Strafverfahren) bis hin zur grenzüberschreitenden Vollstreckung von Geldstrafen für Verkehrsdelikte (Vollstreckungsverfahren bzw. Vollstreckungsabtretung). Die Zusammenarbeit bei der Verfolgung von Verkehrsdelikten erfolgt ungeachtet ihrer verwaltungs- oder justizstrafrechtlichen Natur gemäß dem innerstaatlichen Recht.

Zu Artikel 2: Begriffsbestimmungen

In Artikel 2 werden die für das Übereinkommen einschlägigen Begriffsbestimmungen vorgenommen. Für die vereinbarte grenzüberschreitende Zusammenarbeit – speziell im Zusammenhang mit dem elektronisch

strukturierten Austausch der Amtshilfeersuchen und Amtshilfemaßnahmen im Wege von nationalen Kontaktstellen – wurden Begriffsbestimmungen vereinbart. Diese Begriffsbestimmungen übernehmen bzw. orientieren sich an den Begriffsbestimmungen der relevanten EU-Rechtsakte, insbesondere dem RB Geld, EU-Rechtshilfeübereinkommen 2000 und CBE-Richtlinie.

Zur Begriffsdefinition gemäß Artikel 2 lit. f („Entscheidung“) wurde in Aussicht genommen, dass anlässlich der Ratifikation des Übereinkommens gegenüber den anderen Vertragsparteien die nachstehende Erklärung abgegeben wird, aus der hervorgeht, dass in Österreich im Einklang mit Erwägungsgrund 8 der Präambel, „rechtliche Überprüfung“ als rechtliche Überprüfung durch ein Tribunal im Sinne von Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (EMRK) interpretiert wird:

“In accordance with paragraph 8 of the preamble, judicial review is interpreted by Austria as meaning judicial review granted by a tribunal within the meaning of Art. 47 of the Charter of Fundamental Rights of the European Union.”

Zur Begriffsdefinition gemäß Artikel 2 lit. f („Entscheidung“) wird klargestellt, dass auch Entscheidungen der Verwaltungsgerichte unter den Begriff der „Entscheidung“ fallen.

Zu Artikel 3: Informationsschreiben

Artikel 3 regelt die formelle Vorgehensweise bei der Information des Fahrzeughalters, Fahrzeugeigentümers oder der anderweitig identifizierten Person, die eines die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikts verdächtig ist. Im Zuge der legislativen Umsetzung der CBE-RL in Österreich wurde die Verwendung des sogenannten „Informationsschreibens“ im § 84 Abs. 2 ff KFG grundsätzlich geregelt. Gemäß § 84 Abs. 6 KFG wurde das österreichische Informationsschreiben im Sinne der CBE-RL („Infoletter“) im § 28 Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV) verordnet.

Muster der von den anderen Vertragsstaaten verwendeten Informationsschreiben werden im Benutzerleitfaden zum CBE-Übereinkommen (*Users Guide*) veröffentlicht werden (Artikel 9 Abs. 2 des Durchführungsübereinkommens).

Zu Artikel 4: Lenkerausforschung

Artikel 4 enthält Normierungen in Bezug auf eine erforderliche Lenkerausforschung und die diesbezügliche Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien. Für die zuständige Behörde des Deliktsstaates wird es hiermit – nach Maßgabe der innerstaatlichen rechtlichen Voraussetzungen – möglich, dass bei Verkehrsdelikten gemäß Artikel 1 die Ausforschung des Lenkers im Wege der grenzüberschreitenden elektronischen Amtshilfe veranlasst werden kann, sofern der Behörde eine Ausforschung des Lenkers im direkten Wege (mittels Informationsschreibens an den Zulassungsbesitzer/Kfz-Halter) nicht möglich war. (Nachdem die Lenkererhebung gemäß § 103 Abs. 2 KFG keinen Tatvorwurf beinhaltet, erfüllt sie nicht die Erfordernisse eines Informationsschreibens nach § 84 Abs. 2 ff KFG bzw. Artikel 5 CBE-RL.)

Die Einbringung bzw. Beantwortung von Amtshilfeersuchen im Sinne des Artikel 4 durch die örtlich zuständige Behörde erfolgt in Österreich elektronisch über eine nationale Web-Applikation, die allen Behörden über den Portalverbund zugänglich gemacht wird. Die Nationalen Kontaktstellen gewährleisten das Funktionieren des zwischenstaatlichen Datenverkehrs und die Weiterleitung an die jeweils national zuständige(n) Behörde(n). Die bestehende Behördenzuständigkeit wird demzufolge nicht berührt.

Als Nationale Kontaktstelle im Sinne der multilateralen Zusammenarbeit gemäß Artikel 4, Artikel 5 und Artikel 6 fungiert gemäß § 47a Abs. 8 KFG 1967 das Bundesministerium für Inneres. Die Befugnisse der Nationalen Kontaktstellen ergeben sich aus den nationalen Rechtsvorschriften.

Zu Artikel 5: Übersendung und Zustellung von amtlichen Schriftstücken

Artikel 5 regelt die Übersendung und Zustellung von amtlichen Schriftstücken. In den Absätzen 1 bis 3 ist die – postalische bzw. behördliche – Übermittlung und Zustellung von amtlichen Schriftstücken geregelt. Die Regelungen entsprechen im Wesentlichen Artikel 5 des EU-Rechtshilfeübereinkommens 2000.

Analog zu Artikel 4 wird festgelegt, dass Zustellersuchen in Form von elektronisch strukturierten Ersuchen (Datasets) im Wege der nationalen Kontaktstellen den zuständigen Behörden im Ausland übermittelt werden; die Beantwortung der Ersuchen erfolgt auf demselben technischen Weg. Die Zuständigkeit für die Einbringung bzw. Beantwortung von elektronischen Amtshilfeersuchen im Sinne des Artikel 5 obliegt in Österreich den örtlich zuständigen Behörden.

Lediglich die Beantwortung eingehender elektronischer Amtshilfersuchen im Sinne des Artikel 5 Absatz 4 – Feststellung der aktuellen Zustelladresse – erfolgt in Österreich aus verwaltungsökonomischen Überlegungen unmittelbar durch die Nationale Kontaktstelle.

Das Ergebnis der Zustellung (wie insbes. Datum der Zustellung bzw. des Zustellversuchs) aber auch Name und Anschrift der Zustellbehörde, werden der ersuchenden Behörde im selben elektronischen Wege rückübermittelt.

Zu Artikel 6: grenzüberschreitende Vollstreckung von Entscheidungen

Artikel 6 sieht die grenzüberschreitende Abtretung von vollstreckbaren Geldstrafen für Verkehrsdelikte vor und enthält diesbezügliche Normierungen. Die Regelung rezipiert den RB Geld, welcher in Österreich für den Bereich des Verwaltungsstrafverfahrens durch das EU-Verwaltungsstrafvollstreckungsgesetz 2008 (EU-VStVG, BGBl. I Nr. 3/2008 idgF) umgesetzt wurde, und sieht für die Kooperation gemäß CBE-Übereinkommen – in Übereinstimmung mit Artikel 18 RB Geld – ein vereinfachtes Verfahren auf elektronischem Wege vor.

Zum Zwecke der Vollstreckungsabtretung übermittelt die betreibende Behörde des Deliktsstaates (= Entscheidungsstaat) der zuständigen Behörde des Vollstreckungsstaates elektronisch die rechtskräftige Entscheidung mit der Bescheinigung. Diese elektronisch strukturierte Bescheinigung umfasst nur jene Elemente der Bescheinigung gemäß Annex 1 zum EU-VStVG, die für die Verfolgung von Verkehrsdelikten im Sinne der CBE-RL bzw. des Artikel 1 Abs. 1 des CBE-Übereinkommens erforderlich sind.

Abweichend vom Regime des RB Geld, wurde – in Übereinstimmung mit Artikel 18 RB Geld – der für die Vollstreckungsabtretung maßgebliche Mindestbetrag von € 70.- auf € 50.- herabgesetzt. (Bei diesem Betrag sind – im Sinne der Auslegung des RB Geld bzw. des EU-VStVG – nicht nur der konkrete Strafbetrag, sondern auch allfällige Verfahrenskosten zu berücksichtigen). Im Übrigen sind hinsichtlich der Vollstreckungsverweigerung neben den in Artikel 6 Abs. 4 angeführten Gründen auch jene in § 5 EU-VStVG angeführte Vollstreckungsverweigerungsgründe zu berücksichtigen.

Nachdem Entscheidungen – ebenso wie Informationsschreiben im Sinne der CBE-RL (vgl. § 84 Abs. 5 KFG 1967) – an die betreffende Person auch in Übersetzung zu ergehen haben, ist die rechtskräftige Entscheidung in der Originalausfertigung samt Übersetzung beizulegen (als PDF-Beilage).

Die Bescheinigungen werden gegenseitig formlos anerkannt.

Zu Artikel 7: Datenschutz

Artikel 7 normiert die datenschutzrechtlichen Standards bei der Verwendung von personenbezogenen Daten. Bei der Zusammenarbeit aufgrund des CBE-Übereinkommens haben die Vertragsparteien die auf EU-Ebene geltenden datenschutzrechtlichen Regelungen einzuhalten. Wesentliche Bestimmungen des Datenschutzes wie Zweckbindung, Fristsetzung für die Aufbewahrung, Rechte der Betroffenen werden in den Absätzen 2 und 3 wiedergegeben.

Die österreichischen Rechtsgrundlagen für den Schutz personenbezogener Daten finden sich im Datenschutzgesetz 2000 (DSG).

Zu Artikel 8: Durchführungsübereinkommen und Benutzerleitfaden (*Users Guide*)

Artikel 8 regelt die Vereinbarung eines Durchführungsübereinkommens und der Erstellung eines Benutzerleitfadens. Konkret wird vorgesehen, dass zur verwaltungsmäßigen und technischen Durchführung des vorliegenden Übereinkommens die Vertragsparteien ein rechtlich verbindliches Durchführungsübereinkommen abschließen müssen. Dieses Durchführungsübereinkommen wurde 2015 abgeschlossen.

Gemäß Abs. 2 werden die Vertragsparteien zur Festlegung von praktischen Aspekten (z. B. XML-Datasets, Zuständigkeiten etc.) gemeinsam einen rechtlich nicht verbindlichen Benutzerleitfaden zum CBE-Übereinkommen (*Users Guide*) erstellen. Die Nutzung eines derartigen flexiblen Instruments zur Erleichterung der Zusammenarbeit hat sich bei anderen Übereinkommen in der Praxis sehr bewährt.

Zu Artikel 9: Evaluierung der Umsetzung und Entwicklung des Übereinkommens

Artikel 9 sieht einen Mechanismus zur gemeinsamen Evaluierung und Weiterentwicklung des Übereinkommens vor.

Zu Artikel 10: Kosten

Artikel 10 regelt die Frage der Kosten für die Umsetzung und Anwendung des Übereinkommens in der international üblichen Weise insofern, als jede Vertragspartei ihre Kosten selbst trägt.

Zu Artikel 11: Verhältnis zu anderen völkerrechtlichen Verpflichtungen

Artikel 11 regelt das Verhältnis des CBE-Übereinkommens zu anderen völkerrechtlichen Verpflichtungen. Im ersten Satz werden die Beziehungen zwischen dem vorliegenden Übereinkommen und sonstigen völkerrechtlichen Verpflichtungen der Vertragsparteien in einer in internationalen Übereinkommen üblichen Weise geregelt. Im zweiten Satz werden die Beziehungen zwischen dem vorliegenden Übereinkommen und Verpflichtungen der Vertragsparteien gegenüber der EU in einer Form geregelt, die den Vorrang des bestehenden und zukünftigen EU-Rechts gegenüber dem Übereinkommen klar zum Ausdruck bringt. In Bezug auf bestehendes EU-Recht ist das Übereinkommen eine rechtlich zulässige Ergänzung bestehender EU-Rechtsinstrumente.

Zu Artikel 12: Streitschlichtung

Artikel 12 sieht einen Mechanismus zur Beilegung von Streitigkeiten über die Umsetzung oder Anwendung des Übereinkommens vor.

Zu Artikel 13: Depositär

Artikel 13 nominiert die Regierung Ungarns als Depositär. Nachdem es sich um ein multilaterales Übereinkommen handelt, ist es notwendig, einen Depositär für das Übereinkommen zu bestimmen. Die Aufgaben des Depositärs ergeben sich aus der Wiener Vertragsrechtskonvention. Diese umfassen vor allem die Information aller Vertragsparteien über Beitritte, Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden sowie Notifikationen gemäß Artikel 14 Abs. 2.

Zu Artikel 14: Beitritt

Artikel 14 normiert die Voraussetzungen für einen Beitritt zum CBE-Übereinkommen und die die formelle Vorgehensweise. Ein wesentliches Prinzip des Übereinkommens ist, dass allen Mitgliedstaaten der EU sowie des Europäischen Wirtschaftsraumes (Island, Liechtenstein und Norwegen) und der Schweiz ein Beitritt offensteht, weil sie durch ihre Schengen-Assoziierung die hohen rechtlichen Standards der EU-Mitgliedstaaten – vor allem im Bereich des Datenschutzes – übernommen haben.

Der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung der Beitrittsurkunde beim Depositär und tritt 90 Tage nach deren Hinterlegung in Kraft.

Zu Artikel 15: Schlussbestimmungen

Artikel 15 regelt das Inkrafttreten dieses Übereinkommens sowie die erforderlichen Notifikationen, die beim Depositär vorzunehmen sind:

1. die Nennung der nationalen Kontaktstellen, die zur Zusammenarbeit bei der Lenkerausforschung (Artikel 4 Abs. 4), bei der Übersendung und Zustellung von amtlichen Schriftstücken (Artikel 5 Abs. 8) sowie bei der grenzüberschreitenden Vollstreckung von Verkehrsstrafen (Artikel 6 Abs. 10) vorgesehen sind;
2. die nationalen Rechtsvorschriften betreffend die Nicht-Zusammenarbeit gem. Artikel 1 Abs. 1 lit. b.

Das auf unbestimmte Zeit geschlossene CBE-Übereinkommen kann durch eine an den Depositär gerichtete Notifikation gekündigt werden, wobei die Kündigung binnen sechs Monaten nach Eingang der Notifikation wirksam wird (Abs. 4).

Die Zusammenarbeit zwischen zwei Vertragsparteien wird insofern konkretisiert, als diese Zusammenarbeit im Rahmen dieses Übereinkommens nur für jene Verkehrsdelikte vorgesehen ist, die nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens in diesen beiden Staaten begangen wurden (Rückwirkungsverbot).

