

# Verantwortlichkeit für Verkehrsverstöße in Europa – Überblick und Ergänzung zum Arbeitskreis II des 61. VGT 2023

Von Rechtsanwalt *Peter Jaklin*, München, und Rechtsanwalt *Michael Nissen*, Gauting<sup>1</sup>

## In Kürze

Der 61. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2023 hat sich u. a. mit der Frage „Halterhaftung im Straßenverkehr: Ein Beitrag der Verkehrssicherheit?“ befasst und die Prüfung einer Halterverantwortung im Verwarnungsbereich sowie einer Fahrerbenennungspflicht empfohlen. Auf EU-Ebene wird in Zusammenhang mit der im 1. Quartal 2023 erwarteten Veröffentlichung der überarbeiteten EU-Richtlinie 2015/413 zur effektiveren grenzüberschreitenden Verfolgung von Straßenverkehrsverstößen ein einheitliches Haftungsregime Verkehrsverstöße diskutiert. Der Beitrag gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Haftungs- und Fahrerbenennungsmodelle für Verkehrsverstöße in Europa und ihre Auswirkungen in der Vollstreckungspraxis auf deutsche Kraftfahrer.

Deutschland angesichts der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts der Einführung einer umfassenden Halterverantwortung für Verkehrsverstöße entgegensteht. Auch durch Europarecht kann eine solche jedenfalls für Deutschland nicht begründet werden<sup>3</sup>.

Auch wenn der Arbeitskreis in seinen Empfehlungen ausdrücklich festgestellt hat, dass am Erfordernis der Fahrerermittlung festzuhalten ist<sup>4</sup>, empfahl er dem Gesetzgeber die Prüfung der Einführung einer Halterverantwortung mit Exkulpationsmöglichkeit im Verwarnungsbereich und einer bußgeldbewehrten Fahrerbenennungspflicht<sup>5</sup>. Derartige Modelle sind in einigen europäischen Ländern Bestandteil der dort geltenden Verfolgungspraxis.

Der vorliegende Beitrag wirft einen Blick ins europäische Ausland und beleuchtet die dort geltenden Haftungsregime und Fahrerbenennungspflichten bei Straßenverkehrsverstößen sowie die Konsequenzen für die Vollstreckung einschlägiger Geldsanktionen in Deutschland.

## I. Entwicklungen auf EU-Ebene/Empfehlungen des 61. VGT 2023

Im Rahmen des im Dezember 2020 vorgestellten Aktionsplans der Europäischen Kommission für Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit (Ziel: Halbierung der Zahl der Verkehrsunfallopfer in der EU bis 2030)<sup>2</sup> ist für März 2023 die – eigentlich bereits für Herbst 2022 erwartete – Veröffentlichung der modifizierten EU-Richtlinie 2015/413 zur effektiveren grenzüberschreitenden Verfolgung von Straßenverkehrsverstößen geplant. Die Richtlinie sieht diverse Maßnahmen bei der grenzüberschreitenden Verfolgung von acht verkehrssicherheitsrelevanten Verkehrsverstößen vor. Hierbei handelt es sich um Geschwindigkeitsübertretungen, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts, Überfahren eines roten Lichtzeichens, Trunkenheit im Straßenverkehr, Fahren unter Drogeneinfluss, Nichttragen eines Schutzhelms, unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens sowie die rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren. Wesentliche Inhalte der Richtlinie sind die Erteilung von Auskünften an Behörden im EU-Ausland bezüglich inländischer Verantwortlicher hinsichtlich der genannten Verkehrsordnungswidrigkeiten, die im EU-Ausland begangen wurden, sowie die Versendung eines Informationsschreibens an Fahrzeughalter bezüglich der etwaigen Folgen der Bußgeldverfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten.

Anlässlich der aktuellen Überarbeitung der Richtlinie 2015/413 wird als mögliche Maßnahme zur effektiveren Verfolgung der von der Richtlinie umfassten Verkehrsverstößen u. a. auch die Einführung eines einheitlichen Haftungsregimes diskutiert. Wie ein solches Haftungsregime konkret ausgestaltet werden soll, ist bislang nicht bekannt. Nicht ausgeschlossen ist in diesem Kontext die Schaffung einer – wie auch immer ausgestalteten – Halterverantwortung für die grenzüberschreitende Verfolgung der verkehrssicherheitsrelevanten Straßenverkehrszuwendungen im Sinne der Richtlinie.

Sollte es tatsächlich zu einer derartigen EU-Vorgabe an die Mitgliedstaaten kommen, wäre der deutsche Gesetzgeber mit der Herausforderung konfrontiert, diese einerseits EU-rechtskonform und andererseits unter Beachtung verfassungsrechtlicher Vorgaben und der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts umzusetzen. Die Vorträge und Empfehlungen im Arbeitskreis II des 61. VGT haben deutlich aufgezeigt, dass der verfassungsrechtliche Rahmen in

## II. Verantwortlichkeit für Verkehrsverstöße im Ausland<sup>6</sup>

Blickt man über die Grenzen Deutschlands hinaus, stellt man fest, dass es europaweit nicht nur eine einfache Unterscheidung zwischen Halter- und Fahrerverantwortlichkeit im Sinne von Schwarz und Weiß gibt. Tatsächlich haben die nationalen europäischen Gesetzgeber eine Vielzahl unterschiedlicher Haftungsmodelle entwickelt, die in dem dargestellten Spannungsfeld dem Ziel einer effektiven und möglichst lückenlosen Verfolgung sowie Ahndung von Verkehrsverstößen einerseits und dem Schuldprinzip durch Sanktionierung der persönlichen Verantwortung des Fahrers andererseits Rechnung tragen sollen. Diese unterschiedlichen Haftungsmodelle sollen nachfolgend dargestellt werden.

### 1. Unterschiedliche Haftungsmodelle

Bei Betrachtung der Rechtslage in den EU-Nachbar- und Reiseländern in Bezug auf einen im Rahmen der automatischen Verkehrsüberwachung festgestellten Verkehrsverstoß ohne sofortige Anhaltung des Verkehrssünder, stellen sich im Ergebnis folgende drei Gruppen der Verantwortlichkeit für Verkehrsverstöße heraus: (...)

<sup>1</sup> RA Michael Nissen ist Leiter des Bereichs Internationales Recht in der Juristischen Zentrale des ADAC e. V. und Autor zahlreicher Fach- und Buchbeiträge zu Themen des internationalen Verkehrsrechts. RA Peter Jaklin ist Mitarbeiter im Bereich Internationales Recht des ADAC e. V. und u. a. Mitautor des 2023 im Nomos-Verlag erschienenen Werks „Grenzüberschreitende Geldsanktionen“.

<sup>2</sup> „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“, Mitteilung der Europäischen Kommission v. 9. 12. 2020, COM(2020) 789 final.

<sup>3</sup> VGT 2023, Arbeitskreis II, Empfehlung Nr. 1.

<sup>4</sup> VGT 2023, Arbeitskreis II, Empfehlung Nr. 2.

<sup>5</sup> VGT 2023, Arbeitskreis II, Empfehlungen Nr. 5 und 6.

<sup>6</sup> Die Ausführungen unter Punkt II. basieren auf dem Vortrag von RA Peter