

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK II:

„Halterhaftung bei Verkehrsverstößen: Ein Beitrag der Verkehrssicherheit?“

I.

Der Arbeitskreis II wird sich mit dem Thema „Halterhaftung bei Verkehrsverstößen: Ein Beitrag der Verkehrssicherheit?“ befassen. Es werden in diesem Arbeitskreis der europa- und verfassungsrechtliche Rahmen inklusive der aktuellen Entwicklungen in der EU beleuchtet und neben den in der EU geltenden Regeln auch Lösungsansätze für Deutschland erörtert.

II.

Die Halterhaftung in Bußgeldangelegenheiten ist in Deutschland seit Jahrzehnten ein Streitpunkt. Aufgrund verfassungsrechtlicher Bedenken hat sich diese in Deutschland bisher nicht durchgesetzt. Die Behörden stehen immer wieder vor dem Problem, dass Fahrzeugführende bei erheblichen Verstößen gegen die StVO nicht ermittelt werden können, da die Fahrzeughalterinnen oder -halter angeben, nicht zu wissen, wer zum Tatzeitpunkt das Fahrzeug geführt hat.

III.

Bisher sieht das StVG nur die Möglichkeit vor, bei Verstößen im ruhenden Verkehr den Halter oder die Halterin auf Kostenerstattung in Anspruch zu nehmen. Eine Halterhaftung ist demnach weder für den fließenden noch für den ruhenden Verkehr vorgesehen. Die Verhängung einer Geldbuße ist damit nach derzeitiger Rechtslage nicht möglich.

Nach § 25a StVG schuldet der Halter respektive die Halterin Kostenersatz für die angefallenen Verwaltungskosten, wenn ein Fahrzeugführender nicht ermittelt werden kann. Hierbei handelt es sich gerade nicht um eine Vorschrift mit Sanktionscharakter, sondern lediglich um eine Kostentragungsregelung. Diese Regelung ist damit keine Halterhaftung im eigentlichen Sinn, da sie keinen ordnungs- bzw. strafrechtlichen Charakter aufweist. Eine Geldbuße oder sonstige Sanktion wird damit nicht gegen den Halter bzw. die Halterin ermöglicht, sondern

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



lediglich die Kostentragungspflicht für die Verwaltungskosten und Auslagen der Behörde geregelt. Unter Verwaltungskosten können auch Gerichtskosten und Rechtsanwaltsgebühren fallen, wenn diese von der Staatsanwaltschaft zu tragen sind, da sich erst im Gerichtsverfahren herausgestellt hat, dass der oder die angeklagte Betroffene die vorgeworfene Tat wahrscheinlich nicht begangen hat.

In seltenen Fällen kann demnach die Kostentragungsregelung zu einer spürbaren Belastung werden. In den überwiegenden Fällen sind jedoch lediglich die pauschalen Verwaltungsgebühren von 25 Euro zzgl. Kosten der Zustellung in Höhe von derzeit 3,50 Euro geschuldet. Diese Kostenregelung ist nicht dazu geeignet, die Aussagebereitschaft eines Fahrzeughaltenden zu erhöhen.

IV.

In vielen europäischen Ländern besteht eine Halterhaftung. Diese wird unterschiedlich ausgeführt:

a) Niederlande: Haftungsvermutung

Nach Art. 5 der Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (StVO-NL) wird die Verwaltungssanktion unbeschadet von Art. 31 Abs. 2 StVO-NL gegen die Person verhängt, die zum Zeitpunkt der Zuwiderhandlung für das Kennzeichen als Halter registriert war, wenn feststeht, dass die Zuwiderhandlung mit einem oder mittels eines Kraftfahrzeugs begangen wurde, für das ein Kennzeichen zugeteilt wurde, und wenn es nicht sofort möglich ist, den Fahrer oder die Fahrerin dieses Fahrzeugs zu ermitteln. Nach Art. 8 StVO-NL muss bei einer entsprechenden Entscheidung der Behörde der Adressat des Bußgeldbescheides tätig werden, wenn sie sich exkulpiert möchte.

Diese Regelung wurde vom EuGH für zulässig erachtet (vgl. EuGH, Urt. vom 05.12.2019 - C 671/18). Insbesondere verstößt die nationale Regelung nicht gegen die Unschuldsvermutung nach Art. 6 der EMRK. Dazu führte der EuGH wie folgt aus:

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



„Insoweit ergibt sich aus der zu Art. 6 Abs. 2 EMRK ergangenen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte, die gemäß Art. 52 Abs. 3 der Grundrechtecharta bei der Auslegung von Art. 48 der Grundrechtecharta zu berücksichtigen ist, dass das Recht einer wegen einer Straftat angeklagten Person auf die Vermutung ihrer Unschuld und darauf, dass die Anklage die Beweislast für die gegen sie erhobenen Vorwürfe trägt, nicht absolut gilt. In jeder Rechtsordnung gibt es nämlich Tatsachen- oder Rechtsvermutungen, denen die EMRK grundsätzlich nicht entgegensteht. Die Staaten sind nur dazu verpflichtet, diese Vermutungen innerhalb angemessener Grenzen einzufassen und dabei sowohl die Bedeutung der betroffenen Belange zu berücksichtigen als auch die Verteidigungsrechte zu wahren (Entscheidung des EGMR vom 19. Oktober 2004, Falk/Niederlande.“

b) Italien und Österreich: Bußgeld für Haltende bei Nichtnennung des Fahrenden

Nach Art. 126 der Codice della Strada (StVO-It) ist der Halter oder die Halterin eines Fahrzeuges verpflichtet den Fahrer oder die Fahrerin namentlich und mit ladungsfähiger Anschrift zu benennen. Kommt er der Aufforderung nicht nach, so hat er hierfür in der Regel ein Bußgeld in Höhe von 291 Euro zu entrichten. Ähnlich ist die Regelung in Österreich: Die dortigen Behörden sehen in der Nichtbenennung des Fahrenden eine eigene „Verwaltungsübertretung“ aufgrund derer ein Bußgeld gegen den Halter oder die Halterin erlassen werden kann. Dieses Vorgehen wurde ebenfalls vom EuGH, Urt. v. 06.10.2021 – C 136/20 (WD 7 – 3000 – 131/20 vom 26.11.2020, S. 10 ff.) als zulässig angesehen, so dass die Vollstreckung des Bußgeldes im Mitgliedsstaat möglich war.

In Italien haften Halter oder Halterin und Fahrer oder Fahrerin für eine Geldbuße gesamtschuldnerisch (Art. 196 C.d.S.).

c) Spanien mittelbare Halterhaftung

Eine ähnliche Regelung wie in den Niederlanden gibt es auch in Spanien: Die Haltervermutung. Nach Art. 82 Ley de Tráfico y Seguridad Vial (StVO-Sp) haftet zwar grundsätzlich der Verursachende, d.h. der Fahrer oder die Fahrerin zum Zeitpunkt des Verstoßes. Wird kein Verantwortlicher benannt, haftet der Haltende des Fahrzeuges.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



V.

Die Halterhaftung in den europäischen Nachbarländern war bereits Thema in mehreren Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR). Nach Auffassung des EGMR ist eine Beweislastumkehr zumindest dann nicht zu beanstanden, wenn eine gesetzliche Vermutung besteht, dass die Stellung als Fahrzeughaltenden mangels anderer Erkenntnisse auch Rückschlüsse auf die Führeigenschaft zulässt, sofern sie in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung der Sache steht und eine Würdigung der erhobenen Beweise diese Vermutung zulässt und die Rechte der Verteidigung gewahrt sind.

VI.

Der ACE Auto Club Europa e.V. sieht zur effektiven Bekämpfung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Straßenverkehr das Erfordernis einer Einführung der Halterhaftung beispielsweise nach niederländischem Vorbild.

Der wissenschaftliche Dienst des Bundestages befürwortet derzeit lediglich eine Ausweitung des Kostenerstattungsanspruchs nach § 25a StVG auf den fließenden Verkehr. Dies hält der ACE für wenig zielführend. Die Verwaltungskosten in einem Bußgeldverfahren liegen in der Regel bei 25 Euro zuzüglich der Auslagen einer förmlichen Zustellung des Bescheides in Höhe von 3,50 Euro. Mit einer Kostenerstattung in Höhe von 28,50 Euro wird niemand wirklich zu einer Verhaltensänderung gebracht. Vor allem, wenn mittlerweile sogar die Bußgelder für einen Parkverstoß deutlich höher sind. In den meisten Fällen wird es für den Haltenden daher günstiger sein, die Kosten zu erstatten, als ein Verwarngeld zu akzeptieren.

Vor allem bei erheblichen ordnungsrechtlichen Verstößen könnte dies das Problem nicht lösen und die Bereitschaft des Halters oder der Halterin, an der Ermittlung des Fahrenden mitzuwirken, nicht erhöhen.

Nur eine echte Halterhaftung mit Exkulpationsmöglichkeit bietet die Chance, auf Betroffene einzuwirken und ihnen ihr Fehlverhalten vorzuhalten. Wenn tatsächlich auf betroffene Fahrzeugführende eingewirkt werden kann, besteht die Möglichkeit, dass diese zukünftig umsichtiger am Straßenverkehr teilnehmen. Solange sich Betroffene hinter Fahrzeughaltenden verstecken können und daher keine Konsequenzen ihres Handelns zu befürchten haben, kann eine Reflexion oder Verhaltensänderung nicht herbeigeführt werden.

25. – 27. Januar 2023

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Selbst wenn durch eine Halterhaftung nicht der tatsächliche Fährnde ermittelt werden kann, so kann dadurch zumindest erreicht werden, dass der Halter oder die Halterin die eigene Verantwortung erkennt und die Überlassung seines Fahrzeugs an unzuverlässige Verkehrsteilnehmende überdenkt und bestenfalls verweigert.

Im Zivilrecht wird aufgrund der potenziellen Gefährlichkeit eines Kraftfahrzeugs grundsätzlich von einer verschuldensunabhängigen Haftung des Haltenden ausgegangen, so dass einem Halter oder einer Halterin bereits bewusst sein sollte, dass besondere Vorsicht bei der Fahrzeugnutzung und erst recht bei der Fahrzeugweitergabe angebracht ist. Vor diesem Hintergrund ist der Haltende ausreichend gewarnt und muss nicht zusätzlich vor Sanktionen aufgrund von Verkehrsverstößen geschützt werden.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa kümmert sich seit 1965 um alle mobilen Menschen, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Die Kernthemen des Autoclubs mit rund 630.000 Mitgliedern sind die klassische Unfall- und Pannenhilfe sowie Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Twitter: twitter.com/ACE_autoclub