Berlin, im Juni 2008
Stellungnahme Nr. 32/2008
www.anwaltverein.de

Stellungnahme des Deutschen Anwaltvereins

durch den Ausschuss Verkehrsrecht

zum
Vorschlag der EU-Kommission über den Erlass einer Richtlinie zur Erleichterung der grenzübergreifenden Durchsetzung von Verkehrsvorschriften (KOM(2008) 151 endgültig)

Mitglieder des Ausschusses:

Rechtsanwalt Michael Bücken, Köln (Vorsitzender)
Rechtsanwalt Dr. Michael Burmann, Erfurt
Rechtsanwalt Jörg Elsner, Hagen
Rechtsanwalt Dr. Eckhart Jung, München
Rechtsanwalt Oskar Riedmeyer, München (Berichterstatter)

zuständige DAV-Geschäftsführerin:

Rechtsanwältin Bettina Bachmann, Berlin

Verteiler:

- Europäische Kommission – Generaldirektion Energie und Verkehr
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
- Bundesministerium der Justiz
- Bundesrechtsanwaltskammer
- ADAC
- Vorsitzende der Gesetzgebungsausschüsse und Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Anwaltvereins
- Vorstand und Geschäftsführung des Deutschen Anwaltvereins
- Verkehrsrechtsausschuss des Deutschen Anwaltvereins
- Geschäftsführender Ausschuss und Regionalbeauftragte der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein
- Redaktion NZV
- Redaktion ZfS
- Redaktion DAR
- Redaktion NJW

Der Deutsche Anwaltverein (DAV) ist der freiwillige Zusammenschluss der deutschen Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte. Der DAV mit derzeit ca. 65.000 Mitgliedern vertritt die Interessen der deutschen Anwaltschaft auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Der Deutsche Anwaltverein begrüßt nach wie vor die Anstrengungen der EU-Kommission, die Verkehrssicherheit in Europa zu erhöhen.

Die in dem Richtlinienentwurf vorgeschlagene Sanktionierung stellt aber jedenfalls für die Bundesrepublik Deutschland kein geeignetes Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Zu befürworten ist die Einführung eines Systems für den grenzüberschreitenden Informationsaustausch, allerdings muss die zu erteilende Information auch die Angaben enthalten, die die Staaten benötigen, die nicht den Halter, sondern den Fahrer verfolgen.

Der Richtlinienentwurf verpflichtet in Artikel 5 die Mitgliedsstaaten verbindlich, dem eigentlichen Bußgeldverfahren ein Verfahren vorzuschalten, bei dem der Halter durch die Zahlung einer Geldbuße weitere Verfolgungsmaßnahmen und insbesondere die Identifizierung des verantwortlichen Fahrers verhindern kann. Nach dem Wortlaut des Art 5 RL-E müssen die Mitgliedsstaaten den Deliktsbescheid an den Halter senden und ihm die Möglichkeit gewähren, durch Zahlung einer Geldbuße das Verfahren zu beenden. Diese Regelung zwingt im Ergebnis diejenigen Mitgliedsstaaten, die wie die Bundesrepublik Deutschland auf die persönliche Bestrafung des Fahrers durch Fahrverbot und Punktewertung setzen, ihr bewährtes System aufzugeben. Der in § 5 RL-E vorgesehene Deliktsbescheid stellt aus Sicht des deutschen Straßenverkehrsrechts ein „Angebot“ dar, ohne Identifizierung des Fahrers das Verfahren durch Zahlung einer Geldbuße endgültig zu erledigen und so den persönlichen (regelmäßig als einschneidend empfundenen) Sanktionen zu entgehen. Der Deliktsbescheid ist in seinen Wirkungen der Verwarnung ähnlich, die im deutschen Straßenverkehrsrecht nur für geringfügige Verkehrsverstöße vorgesehen ist.

Der Text des Richtlinienentwurfs sollte daher eindeutig klarstellen, dass der Deliktsbescheid nur für Halter von Fahrzeugen gilt, die nicht im Mitgliedsstaat registriert sind und zudem jedem Mitgliedsstaat die Möglichkeit offen steht, auf den Deliktsbescheid zu verzichten, wenn die Möglichkeit der Identifizierung des Fahrers und die damit verbundene persönliche Sanktionierung gegeben ist.

Der Deutsche Anwaltverein hat bereits in der Stellungnahme zum Konsultationspapier der Europäischen Kommission zur Verbesserung der Durchsetzung von Verkehrsregeln darauf

hingewiesen, dass in der anwaltlichen Praxis in nahezu jedem Bußgeldverfahren, bei dem ein Fahrverbot ausgesprochen wurde, der Wunsch des Mandanten dahin geht, im Falle der Verurteilung das Fahrverbot gegen Erhöhung der Geldbuße abzuwenden. Dabei sind die betroffenen Autofahrer ebenfalls nahezu ausnahmslos bereit, auch die Verdoppelung des Bußgeldes zu akzeptieren. Will man diese Wirkung des Deliktsbescheides verhindern, muss der Text des Richtlinienentwurfs klarstellen, dass Art. 5 RL-E keine zwingende Vorschrift ist, sondern lediglich eine Option darstellt, von der die Mitgliedsstaaten Gebrauch machen können.

Das Recht, in einem Bußgeldverfahren die Aussage zu verweigern, wenn der Halter selbst oder nahe Angehörige betroffen sind, darf durch den Deliktsbescheid nicht eingeschränkt werden. Art 5 Abs. 3 RL-E lässt zusammen mit dem zwingend auszufüllenden Anhörungsborgen den Eindruck entstehen, der Betroffene sei nur dann berechtigt, gegen den Deliktsbescheid Einspruch einzulegen, wenn er gleichzeitig den Fahrer benennt. Eine solche Praxis würde das Recht des Betroffenen, in einem Bußgeldverfahren von seinem Schweigerecht Gebrauch zu machen, unzulässig einschränken. Für den Halter muss daher die Möglichkeit bestehen, dem Deliktsbescheid auch ohne Nennung des Fahrers zu widersprechen. Andernfalls würde dies bedeuten, dass bei der Vollstreckung auch Deliktsbescheide vollstreckt werden, die unter Verstoß gegen das Recht zu Schweigen ergangen sind.

Um denjenigen Mitgliedsstaaten, die die persönliche Verantwortung des Fahrers bei der Sanktionierung bevorzugen, die Verfolgung nicht gebietsansässiger Autofahrer zu ermöglichen, muss Art. 3 RL-E erweitert werden. Notwendig ist nicht nur die Halterermittlung. Die Mitteilung muss bei juristischen Personen die persönlichen Daten der Organe enthalten und die Namen der gewöhnlichen Fahrer, soweit diese bekannt sind. Soweit Bilder über die verantwortlichen Personen gespeichert sind, müssen auch diese zur Identifizierung übermittelt werden. Nur eine solche Ergänzung der Angaben stellt sicher, dass eine persönliche Sanktionierung der Fahrer auch über die Grenzen der Mitgliedsstaaten möglich ist. Dieses Verfahren hat insbesondere dort Bedeutung, wo Fahrer aus anderen Mitgliedsstaaten regelmäßig mit in anderen Mitgliedsstaaten zugelassenen Fahrzeugen im Inland fahren (z.B. Fernfahrer im internationalen Verkehr, Pendler in grenznahen Gebieten, etc). Hier besteht ein erhebliches Interesse der Mitgliedsstaaten Informationen über die gewöhnlichen Fahrer zu erhalten. In Art. 5 Abs. 4 RL2000/26/EG (4. KH-Richtlinie) ist beispielsweise auch vorgesehen, dass bei Vorliegen eines berechtigten Interesses die Auskunftsstellen den gewöhnlichen Fahrer ermitteln und der anfragenden Auskunftsstelle eines anderen Mitgliedsstaates mitteilen.