

GROSSER HAFT-AKT

Gefahr im Verzug: Durch die Hintertür will die EU-Kommission das Schuldprinzip bei Verkehrsdelikten aushebeln. Der Fahrzeughalter soll belangt werden, auch wenn er nicht am Steuer saß. Deutschland läuft dagegen Sturm.

Strafe ohne Schuld? Das wäre ein Unding nach den Grundsätzen der deutschen Verfassung und den Verfahrensgarantien, wie Michael Brenner unterstreicht, der an der Universität Jena deutsches und europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht lehrt. „Eine strafrechtliche oder auch nur strafrechtsähnliche Ahndung eines Delikts, wozu Verkehrsordnungswidrigkeiten zählen, ist ohne Schuld des Täters rechtsstaatswidrig“, sagt der Professor. Also wird der Fahrer in Deutschland bei Verkehrsünden haftbar gemacht, nicht der Halter.

Aber genau diesen ehernen Grundsatz will die EU-Kommission zum Wanken bringen. Wie konnte das geschehen? Nach Auffassung der Brüsseler Eurokraten sind Tempüberschrei-

tungen, Alkohol am Steuer, Gurtverzicht und Rotlichtfahrten die Hauptursachen für den derzeit noch viel zu hohen Tribut an Straßenverkehrsoptionen. Das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten in Europa bis zum Ende der Dekade zu halbieren, war nämlich zur Halbzeitbilanz 2006 in ernüchternde Ferne gerückt. Als Mittel gegen die – nach Meinung der Kommission – vier Todsünden am Steuer wurde daraufhin eine Richtlinie zur „Erleichterung der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsverstößen“ entworfen.

Getreu der Devise „Gut meinen ist das Gegenteil von gut machen“ las sich der Vorschlag aus Brüssel dann so: Ein EU-weites Informationsnetzwerk ermöglicht den Mitgliedsstaaten bei den in Frage kommenden Delikten den gegen-

seitigen Austausch von Halter- und Fahrzeugdaten. Ist der Halter ermittelt, läuft die Verfolgungs-Maschinerie an. Als so genannter Deliktsbescheid flattert dann ein EU-einheitlicher Vordruck, jedoch in der Landessprache des vermeintlichen Verkehrsünders an dessen Heimatadresse. Von ihm wird auch die Zahlung des Bußgeldes erwartet. Bestreitet der Halter, selbst am Steuer gesessen zu haben, soll er der Behörde die Personalien des tatsächlichen Fahrers mitteilen.

Gegen diese drohende Einführung der Halterhaftung durch die Hintertür lief Deutschland im EU-Verkehrsministerrat Sturm und konnte zunächst das Schlimmste verhindern. Trotz massivem Druck seitens der damaligen französischen EU-Ratspräsidentschaft

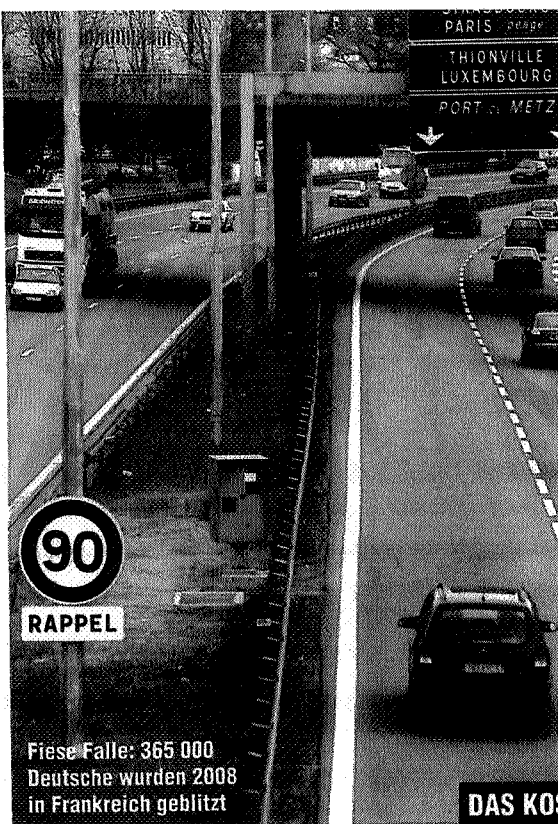
gab es keine Einigung im Ministerrat. Damit ist das Thema noch lange nicht vom Tisch – die EU-Kommission bastelt derzeit an einem neuen Vorstoß. Zweifelhaft ist jedoch, ob eine entsprechende Richtlinie überhaupt in ihren Kompetenzbereich fällt. Denn, so hat ein Gutachten des Juristischen Dienstes des EU-Rates bestätigt, dies sei ein Fall für die laut EU-Vertrag vereinbarte justizielle Zusammenarbeit. Und dafür sind die Mitgliedsstaaten zuständig.

„Die grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten ist im Interesse der Verkehrssicherheit notwendig“, räumt Jörg Wagner aus dem Bundesverkehrsministerium ein. Eine nochmalige Initiative unter Federführung der EU-Justizminister müsste den deutschen Bedenken gegen die Halterhaftung Rechnung tragen und auf die Unterstützung bei der Fahrerermittlung abgestellt sein.

Insbesondere in Frankreich hat man kein Verständnis für die deutschen Bedenken: Ou est le problème? Die Grande Nation hat die Halterhaftung vor zehn Jahren eingeführt. Und auch dort war sie wegen einer Beschwerde des Parlaments auf dem Prüfstand des französischen Verfassungsrats. Der kam jedoch zu jenem bemerkenswerten Schluss: In unklaren Fällen bestehe die persönliche Schuld des Halters darin, mit seiner Verweigerungshaltung die Wahrheit nicht zu unterstützen.

Auch in den Niederlanden, Ungarn und Bulgarien wird der Halter grundsätzlich für Verkehrsverstöße haftbar gemacht. Er kann sich aber entlasten, wenn er – wie in Frankreich und Ungarn – den Fahrer nennt oder – wie in den Niederlanden – nachweist, dass das Fahrzeug zum fraglichen Zeitpunkt gestohlen oder gewerblich vermietet war. In Österreich, Großbritannien und Spanien wird der Halter bestraft, wenn er auf Nachfrage der Behörden den Fahrer nicht preisgibt. Ein Zeugnis- und Aussageverweigerungsrecht wie hierzulande gibt es dort in Verkehrsachen nicht. In Italien gilt der Sonderfall, dass trotz Halterhaftung der eigentliche Verkehrssünder genannt werden muss, damit die Punkte zu seinen Lasten eingetragen werden können. Wer trotzdem schweigt, bekommt ein Bußgeld von mindestens 250 Euro.

Auf deutschem Kurs der Fahrerverantwortlichkeit sind dagegen Dänemark, Finnland, Luxemburg, Norwegen, Polen, Schweden, die Schweiz, die Slowakei und Tschechien. In Belgien und Griechenland kann auf den Halter zurückgegriffen werden, wenn der Fah-



Fiese Falle: 365 000 Deutsche wurden 2008 in Frankreich geblitzt



„Strafe ohne Schuld gibt es im deutschen Rechtsstaat nicht. Wir werden dies auch nicht über den Umweg Brüssel einführen“

Bundesjustizministerin Brigitte Zypries

rer nicht zu ermitteln ist. Auf die Unterstützung dieser Länder dürfte Justizministerin Brigitte Zypries zählen können, sollte das Thema grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsdelikten wieder auf der Tagesordnung stehen.

„Eine Halterhaftung im Ordnungswidrigkeitenrecht wird es nicht geben“, stellt Zypries unmissverständlich klar. Sinn der Geldbuße sei es gerade, Verhaltensänderungen zu erzielen und dafür zu sorgen, dass der Betroffene sich verkehrskonform verhalte. „Ich weiß, dass dies in manchen EU-Ländern anders gesehen wird, aber ich bin nicht bereit, in der deutschen Rechtsordnung Abstriche beim Schuldprinzip zu machen“, so die Ministerin. Sie achte bei Verhandlungen auf europäischer Ebene sehr penibel darauf, dass jeder Mitgliedsstaat seine Regeln beibehalten könne.

Was die Belange der deutschen Autofahrer betrifft, so hat sie bislang dabei ein glückliches Händchen bewiesen. Gegenseitige Anerkennung und Vollstreckung von Geldbußen, wie per EU-Rahmenbeschluss 2005 auf den Weg gebracht, sind laut Gesetzentwurf aus dem Hause Zypries tabu, „wenn das fehlende Verschulden des Betroffenen im ausländischen Verfahren nicht berücksichtigt worden ist“.

Text: Brigitte Haschek
Fotos: Beate Jeske, andia.fr

DAS KOSTEN VERKEHRSSÜNDEN IN EUROPA

	Alkohol am Steuer	Promillegrenze	20 km/h zu schnell	über 50 km/h zu schnell	Notlichtverstoß
BELGIEN	ab 140	0,5	ab 100	ab 250	ab 150
BOSNIEN-H.	ab 150	0,3	ab 15	ab 50	ab 150
BULGARIEN	ab 200	0,5	ab 20	ab 20	ab 30
DÄNEMARK	bis 1 MV	0,5	70-270	ab 300	135-200
ESTLAND	bis 1150	0,0	bis 35	bis 210	ab 15
FINNLAND	ab 15 TS	0,5	ab 70	ab 115	ab 8 TS
FRANKREICH	ab 135	0,5	ab 90	1500	ab 90
GRIECHENLAND	ab 100	0,5	ab 50	ab 175	ab 350
GROSSBRITANNIEN	bis 6500	0,8	ab 75	bis 5600	ab 120
IRLAND	ab 1270	0,8	ab 80	ab 80	ab 80
ISLAND	ab 490	0,5	ab 70	ab 70	100
ITALIEN	ab 540	0,5	ab 155	ab 390	ab 155
KROATIEN	ab 135	0,0	bis 70	ab 670	ab 270
LETTLAND	ab 140	0,5	ab 10	ab 110	ab 30
LITAUEN	ab 290	0,4	ab 10	ab 290	ab 110
LUXEMBURG	ab 145	0,5	ab 50	ab 145	145
MALTA	ab 480	0,8	ab 25	ab 25	ab 25
MAZEDONIEN	ab 65	0,5	ab 30	ab 65	ab 65
MONTENEGRO	ab 60	0,5	ab 20	ab 30	ab 20
NIEDERLANDE	ab 250	0,5	ab 100	ab 300	150
NORWEGEN	ab 560	0,2	ab 395	ab 360	590
ÖSTERREICH	ab 220	0,5	ab 20	bis 2180	ab 70
POLEN	ab 145	0,2	ab 10	ab 80	ab 50
PORTUGAL	ab 250	0,5	ab 60	ab 120	ab 100
RUMANIEN	ab 125	0,0	ab 85	ab 125	ab 55
SCHWEDEN	ab 180	0,2	ab 260	ab 450	ab 130
SCHWEIZ	ab 380	0,5	ab 110	ab 600	160
SERBIEN	ab 55	0,5	ab 20	ab 30	ab 50
SLOWAKEI	ab 230	0,0	ab 160	bis 830	bis 330
SLOWENIEN	ab 180	0,5	ab 50	ab 300	250
SPANIEN	ab 300	0,5	ab 90	ab 360	ab 90
TSCHECHIEN	ab 900	0,0	ab 40	ab 170	ab 35
TÜRKEI	ab 150	0,5	ab 60	ab 60	60
UNGARN	ab 330	0,0	ab 100	ab 200	bis 330
ZYPERN	bis 1700	0,5	ab 10	ab 30	ab 85

MV = Nettomonatsverdienst, TS = Tagessatz (Strafberechnung nach Monatsverdienst); Angaben ohne Gewähr; Beträge in Euro (gerundet), ähnliche Strafen wie für Alkohol werden in vielen Ländern für Drogen am Steuer verhängt. Außerdem Führerscheißenmaßnahmen und in schweren Fällen u. U. auch Freiheitsstrafen. Stand Februar 2009