

Empfehlungen der acht Arbeitskreise des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2018 in Goslar

Arbeitskreis I: Privates Inkasso nach Verkehrsverstößen im Ausland

- Europarechtliche Rahmenbedingungen
- Legalität der Geschäftsmodelle?
- Lukrativer Markt vor Gerechtigkeit?

Das private Inkasso nach Verkehrsverstößen im europäischen Ausland hat bei mehr als 450.000 Fällen in Deutschland im Jahr 2017 inzwischen eine wesentliche Bedeutung bekommen.

Für die betroffenen Touristen besonders belastend sind hohe Nebenkosten der Beitreibung, die unterbliebene Erstinformation und die späte Geltendmachung, teilweise Jahre nach dem angeblichen Verstoß, die die Verifizierung erheblich erschwert. Zudem fehlt es häufig vor Ort an einer deutlichen Kundmachung der zu erfüllenden Verpflichtungen.

Der Arbeitskreis stellt fest, dass privates Inkasso bei öffentlich-rechtlichen Bußgeldern aus Straßenverkehrsverstößen, insbesondere im Anwendungsbereich des EU-Rahmenbeschlusses Geldsanktionen, ausgeschlossen sein muss. Bei privatrechtlichen Forderungen darf nicht mit der Anwendung des EU-Rahmenbeschlusses Geldsanktionen gedroht werden.

Der Arbeitskreis fordert die Kommunen, Regionen und Straßenbetreiber auf, sicherzustellen, dass die betroffenen Autofahrer zeitnah und verständlich in ihrer jeweiligen Landessprache informiert werden, ohne dass die ursprüngliche Forderung durch unverhältnismäßige Nebenkosten erhöht wird.

Der Arbeitskreis fordert die Installierung eines Ombudsmannes, an den sich die Autofahrer bei streitigen Forderungen wenden können.

Der Arbeitskreis fordert das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz auf, ein Gesetzgebungsverfahren auf europäischer Ebene mit dem Ziel eines Verbrauchergerichtsstandes zu initiieren. Zivilrechtliche Forderungen aufgrund von Verkehrsverstößen sollen nur an diesem Gerichtsstand durchgesetzt werden können.

Arbeitskreis II: Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen)

- Risiken der neuen Technik
- Wer haftet, wenn die Technik versagt?
- Brauchen wir ein neues Haftungssystem?

1. Der Gesetzgeber sollte klar zwischen hochautomatisierten und vollautomatisierten Fahrfunktionen unterscheiden. Er sollte die Regelungen in § 1a und b StVG auf hochautomatisierte Fahrfunktionen beschränken.

2. Der Gesetzgeber sollte klarstellen, dass das Verbot der Nutzung der in § 23 Abs. 1a StVO genannten elektronischen Geräte (Handy etc.) im hochautomatisierten Fahrbetrieb nicht gilt.

3. Es besteht keine Veranlassung, das geltende Haftungssystem (Halter-, Fahrer- und Herstellerhaftung) für den Betrieb hochautomatisierter und vollautomatisierter Fahrzeuge zu verändern.

4. Der Gesetzgeber sollte die Mindestdeckungssumme der Kfz-Haftpflichtversicherung von derzeit 7,5 Millionen auf 10 Millionen Euro erhöhen und damit einen Gleichklang mit den Haftungshöchstbeträgen des § 12 StVG herstellen.

5. Die Speicherung der in §63a Abs. 1 StVG genannten Daten sollte sowohl im Fahrzeug selbst als auch bei einem unabhängigen Dritten erfolgen. Auch im letztgenannten Fall bleibt Adressat der Übermittlungsverpflichtung gemäß §63a Abs. 3 StVG allein der Halter. Die Einzelheiten sollte der Gesetzgeber unverzüglich regeln.

§ 63a Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

- (1) Kraftfahrzeuge gemäß § 1a speichern die durch ein Satellitennavigationssystem ermittelten Positions- und Zeitangaben, wenn ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und dem hoch- oder vollautomatisierten System erfolgt. Eine derartige Speicherung erfolgt auch, wenn der Fahrzeugführer durch das System aufgefordert wird, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen oder eine technische Störung des Systems auftritt.

Arbeitskreis III: Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

- Ist der Straftatbestand noch zeitgemäß?

- Reformvorschläge

- Versicherungsrechtliche Auswirkungen

1. Die strafrechtlichen und versicherungsvertragsrechtlichen Regelungen zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort führen zu gewichtigen Rechtsunsicherheiten. Dadurch können Verkehrsteilnehmer überfordert werden. Vor diesem Hintergrund erinnert der Arbeitskreis daran, dass § 142 StGB ausschließlich dem Schutz Unfallbeteiligter und Geschädigter an der Durchsetzung berechtigter und der Abwehr unberechtigter Schadensersatzansprüche dient.

2. Der Arbeitskreis empfiehlt mit überwiegender Mehrheit dem Gesetzgeber zu prüfen, wie eine bessere Verständlichkeit des § 142 StGB erreicht werden kann, insbesondere durch eine Begrenzung des Unfallbegriffs auf Fortbewegungsvorgänge und eine Präzisierung der Wartezeit bei Unfällen mit Sachschäden bei einer telefonischen Meldung, etwa bei einer einzurichtenden neutralen Meldestelle.

3. Der Arbeitskreis fordert mit überwiegender Mehrheit den Gesetzgeber auf, die Möglichkeiten der Strafmilderung oder des Absehens von Strafe bei tätiger Reue in § 142 Abs. 4 StGB zu reformieren. Dabei sollte die Begrenzung auf Unfälle außerhalb des fließenden Verkehrs entfallen und die Regelung auf alle Sach- und Personenschäden erweitert werden.

4. Der Arbeitskreis fordert mit knapper Mehrheit, dass das unerlaubte Entfernen vom Unfallort bei Sachschäden nicht mehr im Regelfall zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Die Worte „oder an

fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden“ in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB sollten gestrichen werden. Der Arbeitskreis empfiehlt, bis zu einer gesetzlichen Änderung einen Regelfall der Entziehung der Fahrerlaubnis nur noch bei erheblichen Personen- und besonders hohen Sachschäden (ab 10.000 Euro) anzunehmen.

5. Der Arbeitskreis hält es für notwendig, den Inhalt der auf das Verbleiben an der Unfallstelle bezogenen versicherungsvertraglichen Aufklärungsobliegenheit den strafrechtlichen Pflichten nach § 142 StGB entsprechend zu verstehen. Er fordert die Versicherer auf, dies durch unmittelbare Bezugnahme auf § 142 StGB in den AKB klarzustellen.

Arbeitskreis IV: Vorbild Europa? Mehr Wohnsitzgerichtsstände in der ZPO?

- Die Benachteiligung bei Inlandsfällen

- Relevanz bei Autokauf und Verkehrsunfällen

1. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit auf, in § 215 Abs. 1 VVG klarzustellen, dass neben dem Versicherungsnehmer auch Versicherte und Begünstigte erfasst sind. Der Gesetzgeber sollte weiter klarstellen, dass für die Zuständigkeit des Gerichts neben dem Wohnsitz auch der Sitz maßgeblich ist.

2. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit weiter auf, den neu zu fassenden § 215 VVG insgesamt in die ZPO zu überführen.

3. Der Arbeitskreis empfiehlt, auf einen Schutzgerichtsstand für die Direktklage des Geschädigten gegen den Pflichthaftpflichtversicherer auch künftig zu verzichten.

4. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber auf zu prüfen, ob und inwieweit für Inlandssachverhalte über die bisherige Fassung des § 29c ZPO hinaus ein Verbrauchergerichtsstand in Anlehnung an die Regelungen des 4. Abschnitts der Brüssel Ia-VO geschaffen werden sollte.

5. Der Arbeitskreis empfiehlt, im Gerichtsstand des § 29 Abs. 1 ZPO den Erfüllungsort in Anlehnung an Art. 7 Abs. 1 Buchst. b Brüssel Ia-VO eigenständig zu bestimmen, damit ein Rückgriff auf das materielle Recht (z. B. auf §§ 269 f. BGB) nicht mehr erforderlich ist.

Arbeitskreis V: Cannabiskonsum und Fahreignung

- Entzug der Fahrerlaubnis bei gelegentlichem Cannabiskonsum

- Neue verwaltungsrechtliche Grenzwerte?

- Cannabis auf Rezept und Fahreignung?

Die Fahrerlaubnis-Verordnung bedarf im Hinblick auf Arznei- und berauschende Mittel einer Überarbeitung durch den Ordnungsgeber.

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass der erstmalig im Straßenverkehr auffällig gewordene, gelegentliche Cannabiskonsum nicht ohne Weiteres als ungeeignet zum Führen von

Kraftfahrzeugen angesehen wird, sondern lediglich Zweifel an seiner Fahreignung auslöst, die er mittels einer MPU ausräumen kann.

Der Arbeitskreis vertritt die Meinung, dass nicht bereits ab 1 ng/ml THC im Blutserum fehlendes Trennungsvermögen unterstellt werden darf. Er teilt die Feststellungen der Grenzwertkommission, wonach dies erst ab einem THC-Wert von 3 ng/ml Blutserum der Fall ist.

Auch im Falle einer medizinischen Indikation, insbesondere für die Verordnung von Cannabis-Blüten, begründet eine Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Cannabis Zweifel an der Fahreignung. Aus dem Gebot der Verkehrssicherheit heraus ist es deshalb erforderlich, dass dann auch vor dem Hintergrund der Grunderkrankung die Fahreignung zu prüfen ist.

Auch in diesem Sinne müssen die Patienten, die ein Kraftfahrzeug führen wollen, durch entsprechend qualifizierte Ärzte umfassend über ihre Beeinträchtigung der Fahreignung und Fahrsicherheit informiert und begleitet werden. Dies ist entsprechend zu dokumentieren.

Der Gesetzgeber wird gebeten, für Kontrollen im Straßenverkehr ein geeignetes Nachweisdokument vorzusehen.

Arbeitskreis VI: Sanktionen bei Verkehrsverstößen

- Höhere Bußgelder: Heilmittel oder Abzocke?
- Praxis im europäischen Vergleich
- Kriminologische Erkenntnisse
- Interventionsmöglichkeiten aus wissenschaftlicher Sicht

Der Arbeitskreis lehnt eine pauschale Erhöhung der Bußgeldsätze ab.

Er empfiehlt aber eine spürbare Anhebung der Geldbußen, verbunden mit verstärkter Androhung von Fahrverboten, für besonders verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverfehlungen (namentlich Geschwindigkeits-, Abstands-, oder Überholverstöße) unter Berücksichtigung des jeweiligen Gefährdungspotentials und der Verkehrssituation. Dies muss einhergehen mit einer nachdrücklicheren und effektiveren Verkehrsüberwachung, gerade an Unfallhäufungs- und Gefährdungsstellen. Die Praxis in den Bundesländern sollte harmonisiert werden.

Einem „Einkalkulieren“ von Geldbußen muss entgegengewirkt werden. Umgekehrt darf nicht der Eindruck der „Abzocke“ unter fiskalischen Gesichtspunkten entstehen.

Der Arbeitskreis fordert eine für die Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbare Beschilderung. Verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Maßnahmen sind zu stärken.

Der Arbeitskreis spricht sich dafür aus, bundesweit eine empirische Basis zu schaffen, mithilfe derer die präventiven Wirkungen der für Verkehrsverfehlungen im Ordnungswidrigkeitenrecht angedrohten Sanktionen besser beurteilt werden können.

Arbeitskreis VII: Ansprüche Schwerstverletzter

- Medizinische Gesichtspunkte
- Vorfinanzierung
- Opfergrenze

Nach den Erkenntnissen der Fachmediziner hat sich für die Rehabilitation Schwerstverletzter das Modell der gesetzlichen Unfallversicherung bewährt und gegenüber dem von anderen Sozialversicherungsträgern, z. B. der gesetzlichen Kranken- und Rentenversicherung, bisher angewandten Verfahren als überlegen erwiesen. Deshalb appelliert der Arbeitskreis an den Gesetzgeber, diese Defizite in der Rehabilitation („Reha Lücke“) nach dem Modell der gesetzlichen Unfallversicherung zu beheben.

Nach Auffassung des Arbeitskreises hat der Haftpflichtversicherer im Rahmen der berechtigten Ansprüche des Geschädigten die Aufwendungen für vermehrte Bedürfnisse Schwerstverletzter, wie z.B. PKW-Umrüstung, Schaffung behindertengerechten Wohnraums etc. durch Kostenübernahmeerklärung oder in anderer geeigneter Form sicherzustellen, wobei das Sicherheitsbedürfnis des Haftpflichtversicherers (Schädigers) zu berücksichtigen ist.

Haftpflichtversicherer sollten im Rahmen ihrer Eintrittspflicht die Kostenübernahme für die Anschaffung von Hilfsmitteln, die von Medizinern als förderlich angesehen werden, unabhängig von der Eintrittspflicht von Sozialversicherungen und Dritteleistungsträgern erklären.

Der Arbeitskreis weist darauf hin, dass Schwerstverletzte mit erheblicher Einschränkung der Mobilität unter Umständen Anspruch auf Erstattung der Kosten von Begleitpersonen haben.

Bei Schwerstverletzten sollte das Reha-Management nach den Regeln des „Code of Conduct für das Reha-Management“ der Arge Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein frühzeitig eingeleitet werden.

Arbeitskreis VII: Digitalisierung – Schifffahrt der Zukunft

- Datensicherheit und Risikomanagement
- Eigentum und Nutzungsrechte an Daten
- E-Government für die Schifffahrt

In der rapide voranschreitenden Digitalisierung sieht der Arbeitskreis für die Seeschifffahrt große Chancen, aber auch Risiken.

1. Die Schifffahrt muss verpflichtet werden, Maßnahmen zur Datensicherheit und zum Datenschutz als Bestandteil des jeweiligen Sicherheitsmanagements einschließlich Verfahren, wie bei Störungen zu reagieren ist, festzulegen. Dafür müssen internationale Anforderungen vor allem im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) verbindlich gemacht werden. Für Cyber-Security-Zwischenfälle in der Schifffahrt ist eine Meldepflicht an die zuständigen Behörden einzuführen

2. Die steigenden Anforderungen der Digitalisierung müssen bei Aus- und Fortbildung der in der Schifffahrt Tätigen angemessen berücksichtigt werden.

3. Da schiffsbezogene Daten eine immer größere wirtschaftliche Bedeutung gewinnen, bedarf es – genauso wie in anderen Bereichen – einer eindeutigen Klärung der Datennutzungsrechte. Zu prüfen ist, ob ein eigentumsähnliches Recht an Daten geschaffen und dem Eigentümer oder berechtigten Besitzer des die Daten generierenden Geräts zugeordnet werden sollte.

4. Die bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Schaffung eines umfassenden e-Governments in der Schifffahrt müssen zügig ausgeweitet und durch die Bereitstellung ausreichende Finanzmittel und der entsprechenden technischen Infrastruktur unterstützt werden. Dazu gehören u. a. die Einführung eines elektronischen Schiffsregisters, die Etablierung elektronischer Schiffs- und Besatzungszeugnisse als Standard und die Zulassung eines elektronischen Logbuchs. Die Anforderungen an das „Maritime Single Window“ sollten zur Vereinfachung von Meldeprozessen international, zumindest aber auf europäischer Ebene vereinheitlicht werden.