

Einführung einer Halterhaftung im schweizerischen Strassenverkehr - Zulässigkeit und Grenzen

Le plus souvent, la poursuite pénale d'infractions aux règles de la circulation routière dans des domaines mineurs s'avère, pour les autorités compétentes, non seulement très difficile, mais également de longue durée. A cet égard, on peut se demander dans quelle mesure le détenteur est responsable des agissements du conducteur, lorsque ce dernier reste introuvable et que le détenteur doit répondre ultérieurement devant les autorités compétentes. Cette situation a amené les autorités à revendiquer, à plusieurs reprises, l'introduction d'une responsabilité civile du détenteur sans égard à une éventuelle faute pour cette catégorie d'infractions aux règles de la circulation routière. L'exposé tend, en particulier, à répondre à la question des conflits éventuels liés à l'introduction de la responsabilité civile du détenteur au niveau du droit supérieur, notamment de la CEDH, et compte tenu des diverses solutions proposées par nos pays voisins.

(trad. LT LAWYANK, Fribourg)

Marco Bundi, LL.M., Rechtsanwalt, Zürich

** AJP/PJA 2006 Seite 501 **

Inhaltsübersicht:

- I. Problemstellung
- II. Geltendes Recht
 - 1. Die Rechtslage in der Schweiz nach der jetzigen Rechtsprechung des Bundesgerichts
 - 2. Mögliche Sanktionen: Auferlegung der Kosten auf den Fahrzeughalter?
 - 3. Regelungen in Nachbarländern
- III. Vereinbarkeit mit der Europäischen Menschenrechtskonvention
 - 1. Strassenverkehrsdelikte allgemein als 'strafrechtliche Sache'
 - 2. Unschuldsvermutung vs. 'strict liability'-Haftung
 - 3. Der Fall *Falk v. Netherlands*
- IV. Abschliessende Bemerkungen

I. Problemstellung

Die Strafverfolgung bei Strassenverkehrsdelikten kann nicht nur sehr aufwändig sein, sondern bleibt öfters auch ohne konkretes Ergebnis. Es ist vielfach kaum möglich, gerade im Bereich Radar- und Parkbussen, den tatsächlichen Lenker zu ermitteln. Angesichts der Vielzahl von kleineren Verkehrsdelikten wird seitens der Behörden die Einführung einer Halterhaftung für die mit seinem Fahrzeug begangenen Strassenverkehrsdelikte gefordert, unabhängig vom jeweiligen Fahrer. Besonders problematisch sind diese Aspekte in Bereichen der Parkbussen und Radarkontrollen, wo der Fahrer regelmässig nicht angetroffen wird, sondern der Halter nachträglich angeschrieben wird. Der vorliegende Aufsatz soll die jetzige gesetzliche Grundlage der Schweiz für die Ahndung solcher Fälle, die Möglichkeiten der Behörden und einen kurzen Ausblick über die Grenzen zu unseren Nachbarländern aufzeigen. In einem zweiten Schritt wird die Halterhaftung allgemein auf seine EMRK-Konformität überprüft, ehe dann auf die zentrale Frage zurückgekommen wird, inwieweit eine verschuldensunabhängige Halterhaftung in der Schweiz überhaupt mit dem übergeordneten Recht vereinbar wäre.

II. Geltendes Recht

1. Die Rechtslage in der Schweiz nach der jetzigen Rechtsprechung des Bundesgerichts

Art. 90SVG¹ hält unter anderem fest, dass wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, mit Haft oder mit Busse bestraft wird, bzw. wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt, mit Gefängnis oder mit Busse bestraft wird.

Der Wortlaut "wer" von Art. 90SVG bezieht sich ausdrücklich auf den jeweiligen Lenker und nicht den

Halter.² Dies wurde auch vom Bundesgericht mehrfach festgehalten. Es ist deshalb gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung unzulässig, den Halter zu bestrafen, was gerade auch bei geringfügigen Verkehrsregelverstössen Geltung beansprucht. Den Halter eines Motorfahrzeugs in Fällen geringfügiger Verkehrsübertretungen zur Rechenschaft zu ziehen ist unzulässig, wenn dieser bestreitet, selbst gefahren zu sein. Dies gilt selbst dann, wenn der Halter einwendet, nicht selbst gefahren zu sein, die Verantwortung nicht übernehmen will und den Namen des fehlbaren Lenkers nicht bekannt gibt. Hierbei kann den untersuchenden Behörden auch nicht der enorme administrative bzw. polizeiliche Aufwand, Nachforschungen zu betreiben, um den Fahrer zu ermitteln, zugute gehalten werden, zumal die gesetzliche Regelung klar ist.³ Will man somit nach schweizerischem Recht den Halter belangen, so müsste zwingend eine gesetzliche Grundlage eingeführt werden.

2. Mögliche Sanktionen: Auferlegung der Kosten auf den Fahrzeughalter?

Der einzige Ausweg, der den Behörden bleibt, wenn der Fahrzeughalter die Tat abstreitet, ist die mögliche Auferlegung der Kosten an letzteren. Das Verfahren endet in diesem Sinne mit einem Freispruch, jedoch mit einer Kostenaufgabe an den Freigesprochenen.

Dies ist nach konstanter Rechtsprechung allerdings nur unter restriktiven Voraussetzungen möglich bzw. mit der in Art. 6 Abs. 2 EMRK statuierten Unschuldsvermutung

**** AJP/PJA 2006 Seite 502 ****

vereinbar. So hat das Bundesgericht⁴ festgehalten, dass die Kostenaufgabe der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte nicht widerspricht, es sei denn, "die Begründung des Kostenentscheids erwecke den Eindruck, das Gericht halte den nicht verurteilten Beschuldigten gleichwohl für strafrechtlich schuldig, ohne dass seine Schuld zuvor in einem gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren nachgewiesen worden sei. Nach der seither ergangenen Rechtsprechung des Bundesgerichts dürfen einem Angeschuldigten bei Freispruch oder Einstellung des Verfahrens nur dann Kosten auferlegt werden, wenn er durch ein unter rechtlichen Gesichtspunkten vorwerfbares Verhalten die Einleitung des Strafverfahrens veranlasst oder dessen Durchführung erschwert hat." In diesem Sinne hat das Bundesgericht festgehalten, dass bei der Frage, ob eine Kostenaufgabe eine unter dem Gesichtspunkt der Unschuldsvermutung unzulässige strafrechtliche Missbilligung enthält, nicht auf den Eindruck abzustellen sei, den der Entscheid beim juristisch geschulten Leser hervorruft, sondern darauf, wie ihn das Publikum verstehen darf und muss.⁵

Das blosses Überlassen eines Fahrzeuges an einen Dritten kann demnach nicht einfach als zivilrechtlich vorwerfbar gewertet werden, auch wenn der Halter nicht aussagen kann bzw. will, wer mit seinem Fahrzeug gefahren ist⁶. In diesem Zusammenhang hält das Bundesgericht fest, dass es verfassungswidrig ist, einem nicht verurteilten Angeschuldigten wegen eines allein unter ethischen Gesichtspunkten vorwerfbaren Verhaltens Kosten zu überbinden.⁷ Es dürfen einem Angeschuldigten bei Freispruch oder Einstellung des Verfahrens nur dann Kosten auferlegt werden, "wenn er durch ein unter rechtlichen Gesichtspunkten vorwerfbares Verhalten die Einleitung des Strafverfahrens veranlasst oder dessen Durchführung erschwert hat."⁸ Auch wenn das Überlassen des Fahrzeuges an Dritte unter Umständen noch als "prozessuales Verschulden im weiteren Sinne" bezeichnet werden kann, was soviel bedeutet, dass der Angeschuldigte durch ein vorwerfbares Verhalten Anlass zur Eröffnung eines Strafverfahrens gegeben hat,⁹ was freilich von den Untersuchungsbehörden nachgewiesen werden müsste, so müsste hinzukommen, dass dies die adäquate Ursache für die Einleitung oder Erschwerung des Strafverfahrens war. Und die blosses Übergabe der Schlüssel dürfte nun in diesem Sinne wohl nur ganz selten für die Einleitung bzw. Erschwerung kausal gewesen sein, ausser der Halter wusste im Vorhinein von möglichen Verkehrsverletzungen, für welche er sich dann aber ohnehin unter dem Titel Mittäter oder Gehilfe strafbar machen würde.

Die jetzige Regelung lässt deshalb einzig den Schluss zu, dass die Übergabe eines Fahrzeuges an Dritte grundsätzlich keine Kostentragungspflicht des Halters auslösen kann. Dies auch dann nicht, wenn er von seinem Schweigerecht Gebrauch macht. Dies wurde vom Bundesgericht dergestalt ausdrücklich festgehalten.¹⁰ Vielmehr muss der Angeklagte in diesem Sinne "ein hinterhältiges, gemeines oder krass wahrheitswidriges Benehmen an den Tag gelegt haben, damit ihm wegen Erschwerung oder Verlängerung des Verfahrens Kosten überbunden werden können", was in der Praxis kaum je nachzuweisen sein dürfte.¹¹

3. Regelungen in Nachbarländern

Schliesslich soll in diesem Zusammenhang kurz über die schweizerischen Grenzen hinaus geblickt werden und die Regelungen einiger Nachbarländer, genauer gesagt diejenige der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschlands, aufgezeigt werden.

In der Bundesrepublik Deutschland gilt der Grundsatz, dass nur der Lenker bzw. Fahrzeugführer für Verkehrsregelverstösse belangt werden kann.¹² Dieser Grundsatz wird jedoch von einer wichtigen Ausnahme beherrscht, nämlich im Parkbusbereich. Hier wurde in Art. 25a DE StVG eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die Haftung des Halters für die verursachten Kosten, unabhängig des Lenkers, eingeführt. Allerdings haftet der Halter nur dann, wenn laut Abs. 1 wegen eines Halt- oder Parkverstosses der Führer des Kraftfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern würde; dann werden dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten die Kosten des Verfahrens auferlegt; er hat dann auch seine Auslagen zu tragen.¹³ Diese Kostentragungspflicht wurde vom Bundesverfassungsgericht abgesegnet.¹⁴

**** AJP/PJA 2006 Seite 503 ****

In den Niederlanden gibt es eine ähnliche Regelung. Ganz allgemein statuiert das niederländische Recht in der Strassenverkehrsordnung (sog. "Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften"), dass wenn eine Verkehrsregelverletzung mit einem im Strassenverkehr zugelassenen Fahrzeug begangen wurde und die Identität des Fahrers zur fraglichen Zeit nicht ermittelt werden konnte, die Busse dem registrierten Halter auferlegt wird, ausser der registrierte Halter zeigt auf, dass sein Fahrzeug gegen seinen Willen benutzt wurde oder es ihm nicht möglich war, dies zu verhindern (...).¹⁵

Es gilt somit auch hier eine Halterhaftung, welche dem deutschen Recht ähnelt, jedoch einen grossen Unterschied aufweist. Während in Deutschland nicht die Busse, sondern die Kosten für die Verursachung des Verfahrens dem Halter auferlegt werden, wird hier dem Fahrer die eigentliche Busse überbunden (mit einem Rückgriffsrecht auf den eigentlichen Fahrer). Damit stellt sich nun die Frage, ob solche gesetzlichen Regelungen überhaupt dem übergeordneten Recht, vorab natürlich der Europäischen Menschenrechtskonvention, standhalten oder nicht.

III. Vereinbarkeit mit der Europäischen Menschenrechtskonvention

1. Strassenverkehrsdelikte allgemein als 'strafrechtliche Sache'

Die Europäische Menschenrechtskonvention hält ausdrücklich in Art. 6 Abs. 2 EMRK¹⁶ fest, dass jede Person, die einer Straftat angeklagt ist, bis zum gesetzlichen Beweis ihrer Schuld als unschuldig gilt. Es stellt sich nun die Frage, ob eine allgemeine Haftung des Halters mit dieser Bestimmung vereinbar ist. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte musste sich mit dieser Frage bereits mehrfach auseinandersetzen. Vorab muss geprüft werden, ob es sich um eine 'strafrechtliche Sache' im Sinne von Art. 6EMRK handelt. Dass es sich bei Vergehen und Verbrechen zweifellos um strafrechtliche Angelegenheiten im Sinne von Art. 6EMRK handelt, dürfte klar sein. Fraglich hingegen, ob auch Übertretungen darunter fallen würden.

Genau diese Frage musste für die Ordnungswidrigkeiten im Strassenverkehr gemäss deutschem Recht im Fall von *Öztürk v. Germany* entschieden werden.¹⁷ Gemäss dem deutschen Gesetzgeber lag der Sinn der Einführung von Ordnungswidrigkeiten darin, dass Strassenverkehrsdelikte gleichsam entkriminalisiert würden und es sich in diesem Sinne nicht um eine strafrechtliche Sache handelt.¹⁸ Die Definition der 'strafrechtlichen Sache' wird gemäss der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte autonom ausgelegt, wobei massgebend der Zweck der Konvention sei und nicht die jeweiligen Auslegungen die Vertragsstaaten berücksichtigt werden können.¹⁹ Der Gerichtshof hält in einem ersten Schritt fest, dass viele Staaten die Dreiteilung von schweren Verbrechen, weniger schweren Vergehen und kleineren Übertretungen kennen, wobei die meisten Staaten alle drei Kategorien unter Strafsachen im Sinne der EMRK qualifizieren würden.²⁰ Weiter machte der Gerichtshof klar, dass es dem Zweck von Art. 6EMRK widersprechen würde, der allgemein garantiert, dass "(j)ede Person (...) über eine gegen sie erhobene strafrechtliche Anklage" das Recht hat, von einem fairen Verfahren zu profitieren, wenn Staaten nach ihrem Ermessen den Bereich von Art. 6EMRK dergestalt einschränken könnten, dass sie eine ganze Kategorie nur aus diesem Grund davon ausnehmen würden, weil es sich um geringere strafbare Akte handelt.²¹ Deshalb wurde in diesem Sinne festgestellt, dass die in diesem Fall begangene Ordnungswidrigkeit, trotz Entkriminalisierungscharakter im deutschen Strafrecht, unter den Bereich des Art. 6EMRK fiel. Dies wurde in einem nachfolgenden Entscheid im Jahre 2004 in Sachen *Falk v. Netherlands* erneut für das niederländische Recht bestätigt.²² In diesem Sinne dürfte ohne weiteres auch klar sein, dass die schweizerischen Übertretungen unter die Norm fallen und dem Angeschuldigten bzw. Angeklagten die entsprechenden Rechte, also auch das Recht der Unschuldsvermutung, offen stehen müssen.

**** AJP/PJA 2006 Seite 504 ****

2. Unschuldsvermutung vs. 'strict liability'-Haftung

Die Unschuldsvermutung wird in Art. 6 Abs. 2 EMRK statuiert. Demnach gilt jede Person, die einer Straftat angeklagt ist, bis zum gesetzlichen Beweis ihrer Schuld als unschuldig. Es stellt sich nun in einem zweiten Schritt die Frage, ob die allgemeine Einführung einer verschuldensunabhängigen Halterhaftung des Fahrzeughalters, auch 'strict liability'-Haftung genannt, in Konflikt mit der Unschuldsvermutung kommen könnte.

Wie bereits dargelegt widersprechen die v.a. in den USA bekannten 'strict liability'-Widerhandlungen, welche keine subjektiven Tatbestandsmerkmale voraussetzen, nicht zwingend der Unschuldsvermutung. So verlangt denn die Unschuldsvermutung nicht, dass die Schuld über jeden Zweifel hinaus bewiesen wird. Art. 6 Abs. 2 EMRK verlangt vielmehr Beweise, welche in den Augen des Gesetzes ausreichend sind, um die Schuld auszumachen.²³ Doch wie wirkt sich dies im Einzelfall genau aus und gerade im Strassenverkehr? Hierzu sei auf den bereits erwähnten Fall *Falk v. Netherlands* hingewiesen, der im Folgenden aufgrund seiner Thematik ausführlich besprochen werden soll.

3. Der Fall *Falk v. Netherlands*

Im Fall *Falk v. Netherlands* wurde Joost Falk nach Art. 5 der niederländischen Strassenverkehrsordnung am 10. Februar 1998 für eine Strassenverkehrswidrigkeit eine Busse von 240 Gulden auferlegt. Die Strassenverkehrswidrigkeit bestand darin, dass das auf seinen Namen zugelassene Fahrzeug einem Fussgänger, welcher die Strasse überqueren wollte, den Vortritt genommen hatte. Im nachfolgenden Verfahren wies Joost Falk die Strafverfolgungsbehörde darauf hin, dass nicht er, sondern Herr B. den Wagen zum fraglichen Zeitpunkt gefahren habe. Dagegen wandte die Strafverfolgungsbehörde ein, dass dies keinen Unterschied ausmache, weil Art. 5 der niederländischen Strassenverkehrsordnung den Halter für die mit seinem Fahrzeug begangenen Strassenverkehrsverletzungen haftbar mache. Dagegen hat sich Joost Falk gewehrt und gelangte an den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte.

Der Staat machte geltend, dass Art. 5 der niederländischen Strassenverkehrsordnung nicht der Unschuldsvermutung widerspreche. Viele Staaten wären mit einer grossen Anzahl von kleineren Strassenverkehrsverletzungen konfrontiert, wobei die Bestrafung der Täter notwendig sei, um Sicherheit auf den Strassen zu garantieren. Das Gesetz sei deshalb erlassen worden, um einerseits die Arbeit der Polizei, die Strafverfolgungsbehörden und auch die Justizbehörden zu entlasten, ohne jedoch den Angeschuldigten den Weg zu einem unabhängigen Gericht zu versperren, um die Busse anzufechten.²⁴ Zudem macht der Staat geltend, dass die Bemühungen, um die Strassensicherheit zu gewährleisten, untergraben würden, wenn die Strassenverkehrsverletzungen, auch wenn die Identität des Fahrers nicht auf Antrieb festgestellt werden könne, ungestraft bleiben würden. Der Staat weist hierbei besonders auf die technischen Geräte hin, welche einen Grossteil der Strassenverkehrsverletzungen aufnehmen, wie Kameras, Radar und auch auf die Parkverletzungen, bei denen meist keine direkte Konfrontation des Sünders mit der Polizei bestehe.²⁵ Schliesslich macht der Staat geltend, dass mit der Busse, die dem Halter auferlegt werde, nicht der Halter bestraft, sondern nur für die Verkehrsverletzung haftbar gemacht werde.

Der Angeklagte demgegenüber machte geltend, dass eine Besserung des fehlbaren Lenkers nur dann möglich sei, wenn dieser selbst gestoppt und sein Verhalten getadelt werde. Die Sanktionen hätten zudem nicht dazu beigetragen, die Strassenverkehrsverletzungen zu senken, im Gegenteil, diese seien in den letzten Jahren gar gestiegen. Zudem sehe er nicht ein, dass der Staat auf diese Art Geld beschaffen soll.²⁶

Das Gericht weist auf seine Rechtsprechung hin, dass die Unschuldsvermutung nicht absolut sei, da es den Vertragsstaaten offen stehe, Tatsachen- und Rechtsvermutungen zu modifizieren. Diese dürfen jedoch nur innerhalb vernünftiger Grenzen gegen den Angeklagten ausgelegt werden, d.h. es müssen die verfolgten Anliegen und die Rechte der Verteidigung berücksichtigt werden. Der Gerichtshof musste sich im vorliegenden Falle mit der Frage der Proportionalität auseinandersetzen. Das Gesetz, welches die Verantwortlichkeit des Halters für die Entscheidung, einer anderen Person sein Autos zur Verfügung zu stellen, statuiert, ist demnach mit Art. 6 Abs. 2 EMRK vereinbar und widerspricht der Unschuldsvermutung nicht.²⁷

**** AJP/PJA 2006 Seite 505 ****

IV. Abschliessende Bemerkungen

Aus der oberwähnten Rechtsprechung kristallisiert sich deutlich heraus, dass auch die Schweiz die

Einführung einer Halterhaftung für begangene Strassenverkehrsübertretungen durchaus ins Auge fassen könnte. Diese Lösung würde auf der einen Seite eine deutliche Entlastung für die Behörden bringen, andererseits aber auch ein Minimum an Rechtsgleichheit garantieren, welches alle Automobilisten gleich behandelt. Die Begründung im Falle von *Falk v. Netherlands* vermag zweifellos zu überzeugen, wenngleich gewisse Abstriche im Bereich der Unschuldsvermutung gemacht werden müssen. Wer sein Fahrzeug einem Dritten übergibt, muss dementsprechend auch für dessen Handlungen in einem gewissen Bereich gerade stehen. Dies kann jedoch zweifellos nur so weit gehen, als damit Sanktionen im unteren Bereich, sprich Bussen, verhängt werden. Die Aussprechung von Freiheitsstrafen, auch nur kurzen, dürfte wohl nicht mehr von der Proportionalität gedeckt werden, zumal der Halter nicht für alle unvorhersehbaren Taten des Lenkers verantwortlich gemacht werden kann.

Die Überwälzung der Verfahrenskosten auf den angeschuldigten Halter, der den Namen des Lenkers nicht preisgibt, scheint hingegen im Lichte der EMRK-Rechtsprechung um ein Vielfaches heikler, zumal ihre Überbindung sehr schnell den Eindruck beim Publikum erwecken könnte, dass sich dieser doch in irgendeiner Weise strafbar gemacht hätte. Dieses Problem würde mit der Einführung einer klaren gesetzlichen Regelung über eine Halterpflicht zumindest bei kleineren Straftaten ausgehebelt und insoweit entschärft.

¹ Strassenverkehrsgesetz vom 19.12.1958 (SVG), SR 741.01.

² Vgl. hierzu BGE 102 IV 257, wobei neben dem eigentlichen Lenker auch Teilnehmer im Sinne von Art. 24 und 25StGB sich nach Art. 102 Ziff. 1 SVG strafbar machen.

³ Vgl. BGE 102 IV 256 sowie Marco Bundi, Grenzüberschreitend begangene Strassenverkehrsübertretungen zwischen der Schweiz und Deutschland, Herbolzheim 2006, mit weiteren Hinweisen, 43.

⁴ In BGE 1P.36/2004 vom 23.3.2004.

⁵ Im vorliegenden Entscheid hatte das Obergericht im angefochtenen Urteil die Kostenaufgabe nur damit begründet, die Beschwerdeführerin habe gegen den Rechtsvortritt gemäss Art. 36 Abs. 2 SVG verstossen. Diese Argumentation stütze sich somit ausschliesslich auf einen strafrechtlichen Vorwurf und war deshalb unzulässig.

⁶ In einem Urteil vom 29.6.1988 (BGE 114 Ia 299) erklärte das Bundesgericht, der Begriff des unter zivilrechtlichen Gesichtspunkten vorwerfbaren Verhaltens erfasse nicht nur Verletzungen zivilrechtlicher Pflichten, vielmehr falle darunter "jede Verletzung allgemeiner gesetzlicher Pflichten." Dass eine solche allerdings beim Überlassen eines Fahrzeuges gesehen werden könnte, ist wohl eher unwahrscheinlich, zumal nach dem genannten Entscheid ausdrücklich festgehalten wird, dass "Recht und Moral bei der Rechtsanwendung auseinanderzuhalten" seien.

⁷ BGE 116 Ia 162.

⁸ BGE 109 Ia 164 E 4b.

⁹ Vgl. zu den Begriffen von prozessuellem Verschuldem im weiteren bzw. engeren Sinne BGE 109 Ia 164 E. 4b.

¹⁰ Vgl. BGE 116 Ia 162, wonach "das blosses Wahrnehmen verfahrensmässiger Rechte, etwa des Schweigerechtes des Angeschuldigten, für eine Kostenaufgabe nicht genügt."

¹¹ Vgl. BGE 116 Ia 162.

¹² Vgl. hierzu Bundi (FN 3), 44.

¹³ Von einer solchen Entscheidung kann dann abgesehen werden, wenn es unbillig wäre, den Halter des Kraftfahrzeugs oder seinen Beauftragten mit den Kosten zu belasten.

¹⁴ Vgl. hierzu Bundi (FN 3), 44 mit Hinweisen auf BverfG NZV 89 398.

¹⁵ *Falk v. Netherlands*, vgl. Para. 12, wo weitere Ausschlussgründe aufgezählt werden.

¹⁶ Konvention vom 4.11.1950 zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK), SR 0.101.

¹⁷ *Öztürk v. Germany* - 8544/79 (1984) ECHR 1 vom 21.2.1984.

¹⁸ Vgl. hierzu Bundi (FN 3), 6.

¹⁹ *Öztürk v. Germany* und *Adolf v. Austria* - 8269/78 (1982) ECHR 2 vom 26.3.1982, wo der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte festhält, dass "These expressions (beziehend auf 'criminal charge' und 'charged with a criminal offence') to be interpreted as having an 'autonomous' meaning in the context of the Convention and not on the basis of their meaning in domestic law."

²⁰ Vgl. *Öztürk v. Germany*, so sah es ursprünglich denn auch die Bundesrepublik Deutschlands bei Unterzeichnung der Konvention vor, "In this connection, a number of Contracting States still draw a distinction, as did the Federal Republic at the time when the Convention was opened for the signature of the Governments, between the most serious offences (crimes), lesser offences (délits) and petty offences (contraventions), whilst qualifying them all as criminal offences."

²¹ Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte fährt weiter, dass "it would be contrary to the object and purpose of Article 6 (art. 6), which guarantees to 'everyone charged with a criminal offence' the right to a court and to a fair trial, if the State were allowed to remove from the scope of this Article (art. 6) a whole category of offences merely on the ground of regarding them as petty."

²² Vgl. *Falk v. Netherlands*, 6673/01 (2004) vom 19.10.2004, Para. 44, wo der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte "reiterates that even a minor traffic offence constitutes a criminal offence for the purposes of Article 6 of the Convention."

²³ Vgl. *Austria v. Italy*, (1963) 6 YB 740, Ecomm HR.

24 *Falk v. Netherlands*, Para. 39. "Many Contracting States were confronted with a large number of minor traffic offences and, despite the nature of the offences, consistent punishment of offenders was an absolute necessity in order to ensure road safety. The Act at issue was intended to make this possible, whilst reducing the workload of the police, the prosecution and the judicial authorities as much as possible without, however, barring access to an independent court in order to challenge a fine imposed under the Act."

25 *Falk v. Netherlands*, Para. 40. "Government further submitted that efforts to ensure road safety would be seriously undermined if traffic offences - even if the driver's identity was not immediately known - were to remain unpunished. In this connection, the Government pointed out that a large proportion of traffic offences were detected by technical means, such as radar installations and cameras, and in situations where, like parking offences, there was no direct confrontation between the offender and the police."

26 *Falk v. Netherlands*, Para. 44. Der Angeklagte machte unter anderem geltend, dass "The applicant further submitted that the aim of the Act as described by the Government, namely to improve road safety by imposing sanctions, had not been attained." Und "stressed that he did not oppose penalising traffic offenders. However, he objected to the unrestrained raking-in of money at all costs."

27 Weitere Fälle, in welchen eine Modifikation der Unschuldsvermutung nicht als mit Art. 6 Abs. 2 EMRK unvereinbar angesehen wurden, betreffen beispielsweise die Fälle *Lingens and Leitgens v. Austria* (1982) 4 EHRR für die Frage der Beweislast bei Diffamierung, *Salabiaku v. France* (1988) 13 EHRR 379 vom 7.10.1988 für die Vermutung des Schmuggelns von Drogen oder *H. v. United Kingdom* (1990), bei welchem der Angeklagte beweisen musste, dass er an Geistesschwäche litt.