

## **Presse-Information**

### **Arbeitskreis I: Vollstreckung von Sanktionen aus Verkehrsverstößen in der EU**

- Umsetzung der EU-Crossborder Enforcement-Richtlinie
- Neue Vollstreckungsregeln – Herausforderung für den deutschen Gesetzgeber
- Privatinkasso für ausländische Bußgelder am Ende?

**Leitung**      **Prof. Dr. Michael Brenner**, Lehrstuhl für Deutsches und Europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht, Friedrich-Schiller-Universität Jena

**Referent**     **Dr. Christian Johnson**, Abteilungspräsident, Leiter der Abteilung III – Internationale Rechtshilfe in Strafsachen, Bundesamt für Justiz, Bonn

**Referent**     **Dennis Stratmann**, Geschäftsführer Bundesverband Deutscher Inkasso-Unternehmen e. V., Berlin

**Referent**     **Michael Nissen**, Rechtsanwalt, Leiter Internationales Recht, ADAC e. V., München

**Neue EU-Vorgaben fordern den deutschen Gesetzgeber heraus: Zum einen muss er neue Regelungen zur Vollstreckung ausländischer Verkehrsbußgelder schaffen. Zum anderen hat er den Tätigkeitsumfang privater Inkassodienstleister beim Eintreiben ausländischer Bußgelder zu beschränken.**

Die bis 2027 umzusetzende EU-Crossborder Enforcement-Richtlinie (sog. CBE-Richtlinie) sieht eine effizientere grenzüberschreitende EU-weite Verfolgung und Durchsetzung von Geldsanktionen aus Straßenverkehrsverstößen vor. Neue Regelungen sollen u.a. die grenzüberschreitende Vollstreckung von Geldsanktionen erleichtern. Zudem verbietet die Richtlinie ab dem Jahr 2029 privaten Inkassodienstleistern, Verkehrsbußgelder aus von der Richtlinie umfassten Verstößen einzufordern (z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Verstöße gegen Einfahrtsverbote in Innenstädten). Bis dahin wird diesen noch eine Übergangsfrist gewährt, in der private Inkassounternehmen nicht näher definierte Unterstützungsaufgaben für Behörden beim Inkasso ausländischer Verkehrsbußgelder leisten dürfen.

Im AK I werden die erheblichen Herausforderungen dargestellt und diskutiert, mit denen der deutsche Gesetzgeber bei der anstehenden Umsetzung der CBE-Richtlinie konfrontiert ist: Mit Umsetzung des EU-Rahmenbeschlusses Geldsanktionen besteht bereits seit 2010 ein Vollstreckungshilfeverfahren (auch) für Verkehrssanktionen. Damit ist die Frage aufgeworfen, wie sich die beiden EU-Instrumente nach Anwendungsbereich und insbesondere Ablehnungsgründen zueinander verhalten und wie die zukünftige Praxis in der EU aussehen wird.

Ausländische Städte und Kommunen (v.a. in Italien) greifen bei der Geltendmachung von Bußgeldern vermehrt auf private Inkassodienstleister zurück, was bei betroffenen Autofahrern zu Irritationen führt. Es ist daher im Arbeitskreis die Frage zu erörtern, in welchem konkreten Umfang private Inkassodienstleister in der Übergangsfrist bis zum endgültigen Verbot 2029 hier noch tätig sein dürfen.

### Kurzfassung des Referats

Umsetzung der EU-Crossborder Enforcement-Richtlinie / Neue Vollstreckungsregeln –  
Herausforderung für den Gesetzgeber

### Dr. Christian Johnson

Abteilungspräsident, Leiter der Abteilung III - Internationale Rechtshilfe in Strafsachen, Bundesamt für  
Justiz, Bonn

---

Die Praxis der EU-weiten Vollstreckungshilfe nach dem Rahmenbeschluss 2005/214 vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen wird seit langem von Straßenverkehrsdelikten beherrscht. Der Rahmenbeschluss ist in Deutschland im Jahr 2010 durch die §§ 86 ff des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen in deutsches Recht umgesetzt worden.

Nun hat die Richtlinie (EU) 2024/3237 vom 19. Dezember 2024 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte („CBE-Richtlinie“) mit ihrem Artikel 5f „Amts- und Rechtshilfe bei Vollstreckungsmaßnahmen“ ein weiteres Instrument der Vollstreckungshilfe speziell für die sog. Crossborder Enforcement-Delikte (CBE-Delikte) geschaffen. Insoweit sind die Anwendungsbereiche von Rahmenbeschluss und CBE-Richtlinie fast deckungsgleich.

Zugleich soll durch die neue CBE-Richtlinie mit einheitlicheren Vorgaben zur Ermittlung der betroffenen Person, zur Übersetzung und zur Zustellung der Informationsschreiben und Entscheidungen das grenzüberschreitende Erkenntnisverfahren verbessert werden.

Mit dieser Richtlinie von 2024 ändert sich auch der Titel der CBE-Richtlinie, die jetzt „Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen und der Amts- und Rechtshilfe bei die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten“ heißt. Die Änderungsrichtlinie muss noch in deutsches Recht umgesetzt werden; Frist dafür ist der 20. Juli 2027.

Das Referat wird die bisherigen Erfahrungen mit dem Rahmenbeschluss 2005/214 darlegen und sich mit der Abgrenzung der beiden EU-Instrumente im Hinblick auf die Vollstreckungshilfe befassen.

## Kurzfassung des Referats

Umsetzung der EU-Crossborder Enforcement-Richtlinie

**Dennis Stratmann**

Geschäftsführer des Bundesverbands Deutscher Inkasso-Unternehmen e.V.

---

Die neue Crossborder Enforcement-Richtlinie (2024/3237) untersagt ab 2029 die Beauftragung von Rechtsdienstleistern und Rechtsanwälten mit Inkassodienstleistungen für ausländische Bußgelder. Dieses Verbot greift erheblich in die Berufsfreiheit (Art. 12 GG) und die EU-Dienstleistungsfreiheit ein und erscheint unverhältnismäßig. Die pauschale Regelung ist nicht überzeugend begründet und weder erforderlich noch geeignet, um Missbrauch wirksam zu verhindern.

Inkassodienstleistungen gelten in Deutschland als Rechtsdienstleistung und dürfen grundsätzlich nur von Anwälten oder registrierten Rechtsdienstleistern erbracht werden. Für Letztere ist eine Erlaubnis des Bundesamts für Justiz erforderlich, die an strenge Voraussetzungen wie besondere Sachkunde, persönliche Eignung und eine Berufshaftpflichtversicherung geknüpft ist. Anwälte und Inkassodienstleister unterliegen zudem einem umfassenden Berufsrecht, das durch das Bundesamt für Justiz bzw. die Rechtsanwaltskammern überwacht wird.

Die Richtlinie droht ihr Ziel – eine effiziente grenzüberschreitende Rechtsverfolgung von Verkehrsdelikten – zu verfehlen. Rechtsdurchsetzungsdefizite sind absehbar: Nationale Behörden könnten der Vielzahl an Verfahren kaum gewachsen sein. Da die staatliche Vollstreckung erst ab 70 Euro greift, bleiben kleinere Bußgelder voraussichtlich folgenlos. Damit wird das Ziel der Richtlinie verfehlt, die Durchsetzung von Sanktionen zu verbessern.

Zudem ist fraglich, ob das Verbot außer- und vorgerichtlicher Inkassodienstleistungen zu weniger Konflikten mit Verbrauchern führt. Im Gegenteil: Behördliche Vollstreckungsmaßnahmen könnten Verbraucher rechtlich und finanziell stärker belasten als eine außergerichtliche Ansprache durch Rechtsdienstleister und Rechtsanwälte.

Als Alternative bietet sich – zumindest in der Übergangsfrist bis 2029 – das Modell des Verwaltungshelfers an: Inkassodienstleister unterstützen Behörden außer- und vorgerichtlich ohne hoheitliche Befugnisse, entlasten die Verwaltung und ermöglichen Verbrauchern eine weniger invasive, kostengünstige Lösung vor der Vollstreckung.

## Kurzfassung des Referats

### Umsetzung der EU-Crossborder Enforcement-Richtlinie

#### Michael Nissen

Leiter Internationales Recht, ADAC e. V., München

Eine effiziente grenzüberschreitende Verfolgung von Straßenverkehrsverstößen kann zur Steigerung der Straßenverkehrssicherheit und zu einer Senkung der Verkehrsofferzahlen beitragen. Die EU-Crossborder Enforcement-Richtlinie (CBE-Richtlinie) ist hierfür grundsätzlich ein sinnvolles Mittel. Die dabei berücksichtigten Rechtsschutzgarantien für die betroffenen Autofahrer sind zu begrüßen.

Problematisch sind dagegen die neuen Vollstreckungshilferegelungen: Mit dem EU-Rahmenbeschluss Geldsanktionenvollstreckung 2005/214/JHA gibt es bereits heute eine ausreichende Rechtsgrundlage zur EU-weiten Vollstreckung von Geldsanktionen. Hierbei hat sich in der Praxis insbesondere das vom deutschen Gesetzgeber vorgesehene Vollstreckungshindernis im Falle des erfolglosen Einwands des fehlenden persönlichen Verschuldens des Kfz-Halters bewährt. Die CBE-Richtlinie sieht dagegen kein vergleichbares Vollstreckungshindernis vor. Ungleichbehandlungen deutscher Betroffener durch zwei verschiedene Vollstreckungshilfeoptionen müssen deshalb vermieden werden. Bei Umsetzung der CBE-Richtlinie ist daher nicht nur beim Halterdatenaustausch, sondern auch bei der Vollstreckung ausländischer Bußgelder dem Schuldprinzip als wesentlichem Grundsatz des deutschen Straf- und Bußgeldverfahrens Rechnung zu tragen. Gerade verwaltungsrechtliche Straßenverkehrsbußgelder aus Italien, die auf einer finanziellen Halterhaftung beruhen und angesichts der Masse der Fälle schon heute in Deutschland höchst praxisrelevant sind, werden hier voraussichtlich der Hauptanwendungsfall sein.

Auch beim Privatinkasso von Straßenverkehrsbußgeldern steht Italien im Fokus: Seit Jahren werden dort Verkehrsverstöße deutscher Autofahrer mit Hilfe privater Inkassodienstleister verfolgt (wie z.B. Tempolimitverstöße oder unerlaubtes Befahren von verkehrsbeschränkten Innenstädten). Die von manchen Unternehmen angedrohten rechtlichen Konsequenzen bei Nichtzahlung irritieren betroffene Autofahrer und entsprechen oftmals eher einem geschäftsmäßigen Wunschdenken als der rechtlichen Wirklichkeit. Vor diesem Hintergrund ist das ab 2029 geltende Privatinkasso-Verbot durch die CBE-Richtlinie ausdrücklich zu begrüßen. Die grenzüberschreitende Verfolgung von öffentlich-rechtlichen Straßenverkehrszu widerhandlungen ist eine ausschließlich hoheitliche Aufgabe und für fantasievolle sowie lukrative Geschäftsmodelle einiger privater Dienstleister ungeeignet. Aufgrund der Beteiligung deutscher Dienstleister ist es erforderlich, dass im Rahmen der Richtlinienumsetzung zeitnah Maßnahmen geschaffen werden, um hierzulande die private Verfolgung im Ausland verhängter öffentlich-rechtlicher Geldsanktionen bereits vor Geltung des Verbots im Jahr 2029 zu unterbinden.