

## Schwerpunktbereich

Prof. Dr. Moritz Bälz, LL.M. (Harvard)\* und Philipp Kronier

# Ungarische Mautansprüche vor deutschen Zivilgerichten

Fahren ohne Mautvignette – ein teurer Spaß?

<https://doi.org/10.1515/jura-2024-2104>

*In Anknüpfung an eine Entscheidung des BGH aus dem Jahr 2022 ist der Frage nachzugehen, ob aus der Benutzung einer ungarischen Autobahn, ohne vorherigen Erwerb einer Mautvignette, Zahlungsansprüche einer ungarischen Mautgesellschaft gegen einen inländischen Halter erwachsen. Im Mittelpunkt der Bearbeitung stehen Fragen des Internationalen Privatrechts, weshalb sich die Klausur insbesondere für die Vorbereitung auf Prüfungen in diesem Schwerpunktbereich eignet.*

**Stichwörter:** Rom I- und Rom II-Verordnung; ordre public; Straßenverkehrsrecht

**Fall:** H betreibt eine Autovermietung in Augsburg. F, der ebenfalls in Augsburg wohnt, mietet am 15.2.2021 einen PKW für eine Geschäftsreise und fährt mit diesem (was der Mietvertrag nicht verbietet) ohne das Wissen des H nach Ungarn. Dort gerät er auf einer mautpflichtigen Straße in eine Kontrolle, ohne die vorgeschriebene Vignette gekauft zu haben. Die als ungarische Kapitalgesellschaft organisierte Mautgesellschaft stellt am 15.4.2021 dem Halter des in Deutschland zugelassenen Wagens – nach ungarischem Recht rechtmäßig – eine Zusatzgebühr wegen unberechtigter Straßennutzung in Rechnung. Die Zusatzgebühr beträgt das Fünffache der ursprünglichen Maut, die im Falle einer Vorabentrichtung umgerechnet 10 Euro für eine Woche gekostet hätte, und erhöht sich auf das Zwanzigfache, wenn H die Zusatzgebühr nicht innerhalb von 60 Tagen begleicht. Sie wird unabhängig von einem tatsächlich entstandenen Schaden pauschal erhoben. H zahlt nicht. Er ist der Ansicht, er dürfe für das Verhalten des F nicht »bestraft« werden. Ihn als Halter haften zu lassen, laufe auf einen Vertrag zulasten Dritter hinaus, wie er dem deutschen Recht gänzlich fremd sei. Zudem belege die von ihm nun verlangte erhöhte Zusatzgebühr in Höhe der zwanzigfachen regulären Maut einmal mehr, dass Ungarn kein Rechtsstaat sei. Daraufhin erhebt

die Mautgesellschaft vor einem zuständigen deutschen Gericht Klage auf Zahlung der erhöhten Zusatzgebühr. Sie argumentiert, dass ein Halter für ein Verhalten eines Fahrzeugführers, dem er das Fahrzeug überlassen hat, zur Rechenschaft gezogen werde könne, sei dem deutschen Recht durchaus geläufig und verweist auf §§ 7 und 25a I 1 StVG sowie § 2 BFStrMG [abgedruckt unten].

## Ist H zur Zahlung der erhöhten Zusatzgebühr verpflichtet?

### Hinweis:

- Es gibt im Verhältnis zu Ungarn kein staatsvertragliches Kollisionsrecht zu den im Sachverhalt aufgeworfenen Fragen.
- Gem. § 15 Abs. 2 des ungarischen Straßenverkehrsgesetzes ist der Halter des Fahrzeugs der Schuldner der Maut. Dem liegt die vertragsrechtliche Konstruktion zugrunde, dass durch die Benutzung einer mautpflichtigen Straße konkludent ein privatrechtlicher Nutzungsvertrag zwischen dem Halter und der Mautgesellschaft auch dann zustande kommt, wenn der Halter nicht selbst gefahren ist.
- Es ist davon auszugehen, dass alle Anspruchsvoraussetzungen nach ungarischem Sachrecht erfüllt sind. Insbesondere ist H auch nach ungarischem Recht als Halter anzusehen.

## (Deutsches) Straßenverkehrsgesetz (StVG)

### § 7 Haftung des Halters, Schwarzfahrt

- (1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.
- (2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird.
- (3) Benutzt jemand das Kraftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er anstelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet; daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Kraftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Satz 1 findet keine Anwendung, wenn der Benutzer vom Fahrzeughalter für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt ist oder wenn ihm das Kraftfahrzeug vom Halter überlassen worden ist.

\***Kontaktperson: Moritz Bälz**, ist Inhaber des Lehrstuhls für Japanisches Recht und seine kulturellen Grundlagen an der Goethe-Universität Frankfurt am Main.

**Philipp Kronier**, ist wissenschaftlicher Assistent und Doktorand am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht in Hamburg.

**§ 25a Kostentragungspflicht des Halters**

- (1) Kann in einem Bußgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstoßes der Führer des Kraftfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder würde seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern, so werden dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten die Kosten des Verfahrens auferlegt; [...]
- (2) [...]

**(Deutsches) Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG)**

**§ 1 Autobahn und Bundesstraßenmaut**

- (1) Für die Benutzung der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen mit Fahrzeugen im Sinne des Satzes 2 ist eine Gebühr [...] zu entrichten (Maut). Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen,
  1. die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und
  2. deren technisch zulässige Gesamtmasse mindestens 7,5 Tonnen beträgt.
 [...].

**§ 2 Mautschuldner**

- (1) Mautschuldner ist die Person,
  1. die Eigentümer oder Halter des Motorfahrzeugs ist,
  2. die über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt,
  3. die Führer des Motorfahrzeugs ist,
  4. auf die das Motorfahrzeug zugelassen ist oder
  5. der das Kennzeichen des Motorfahrzeugs zugeteilt ist.
 Maßgeblich ist der Zeitpunkt, zu dem die Benutzung einer mautpflichtigen Straße begonnen wird. Mehrere Mautschuldner haften als Gesamtschuldner.
- (2) Mautgläubiger ist der Bund.

**LÖSUNG****A. Anwendbares Recht**

Es handelt sich um einen Sachverhalt mit Auslandsbezug, bei dem das maßgebliche Sachrecht mithilfe des IPR des Staates ermittelt wird, in dem das angerufene Gericht sitzt.<sup>1</sup> Hier wurde ein zuständiges deutsches Gericht angerufen, weshalb die Ermittlung der maßgeblichen Kollisionsnorm aus deutscher Sicht erfolgt (*lex fori* Prinzip).

**I. Maßgebliche Kollisionsnorm**

Da einschlägiges staatsvertragliches Kollisionsrecht nicht existiert, ist das anwendbare Recht vorrangig nach Unionsrecht zu bestimmen (deklaratorisch Art. 3 EGBGB). In Betracht kommt sowohl die Verordnungen über das auf Schuldverhältnisse anwendbare Recht (**»Rom I–VO«**) als auch die Verordnung über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht (**»Rom II–VO«**).

**1. Anwendbarkeit der Rom I–VO**

Der Anwendungsbereich der Verordnung müsste in sachlicher, zeitlicher und räumlicher Hinsicht eröffnet sein. Da der Sachverhalt sowohl eine Verbindung nach Ungarn als auch nach Deutschland aufweist, kann offenbleiben, ob dem in Art. 1 I Rom I–VO normierten Kriterium der Auslandsberührung eine eigenständige Bedeutung zukommt.<sup>2</sup>

**a) Sachlicher Anwendungsbereich**

Der sachliche Anwendungsbereich müsste eröffnet sein. Hierfür müsste gem. Art. 1 I Rom I–VO ein vertragliches Schuldverhältnis in Zivil- und Handelssachen vorliegen. Die Begriffe sind verordnungsautonom auszulegen, wobei insbesondere Systematik und Zielsetzung der Rom I–VO zu beachten sind, um deren einheitliche Anwendung sicherzustellen.<sup>3</sup>

**aa) Zivil- und Handelssache**

Keine Zivil- und Handelssache liegt vor, wenn das in Frage stehende Schuldverhältnis im Zusammenhang mit der Ausübung hoheitlicher Befugnisse steht.<sup>4</sup> Die Mautgesellschaft wird nicht hoheitlich (*iure imperii*) tätig (wie bei einem Bußgeldbescheid), sondern macht einen Anspruch aus einem Nutzungsvertrag gelten, wie er auch Privaten zustehen kann. Insbesondere beschafft sie sich ihren Vollstreckungstitel nicht selbst (etwas durch Verwaltungsakt), sondern versucht, diesen gerichtlich zu erstreiten.<sup>5</sup> Es handelt sich daher um eine Zivil- und Handelssache i. S. d. Art. 1 I Rom I–VO.

<sup>2</sup> Hierzu: *Kegel/Schurig* Internationales Privatrecht, 9. Aufl., 2004, 7; *Junker* Internationales Privatrecht, 5. Aufl., 2022, § 1, Rn. 11 ff. m. w. N.

<sup>3</sup> BeckOK BGB/*Spickhoff*, 1.2.2024, Art. 1 Rom I–VO Rn. 18; MüKoBGB/*Martiny*, 8. Aufl., 2021, Art. 1 Rom I–VO Rn. 7.

<sup>4</sup> Zum EuGVÜ: EuGH Slg. 1980, 3807 = IPRax 1981, 169; MüKoBGB/*Martiny*, 8. Aufl., 2021, Art. 1 Rom I–VO Rn. 6; *Junker* Internationales Privatrecht, 5. Aufl., 2022, § 15 Rn. 2.

<sup>5</sup> Vgl. EuGH BeckRS 2021, 28872, Rn. 32 (zu Brüssel Ia-VO).

<sup>1</sup> *Staudinger/Papadopoulos* JA 2017, 495, 496.

## bb) Vertragliches Schuldverhältnis

Fraglich ist, ob ein »vertragliches Schuldverhältnis« vorliegt (Abgrenzung zur Rom II–VO). Die Qualifikation<sup>6</sup> ist mithilfe einer unionsrechtlich-autonomen Auslegung vorzunehmen. Dass das ungarische Recht von einem konkludenten Nutzungsvertrag zwischen Halter und Mautgesellschaft ausgeht, ist daher nicht entscheidend. Erforderlich ist, dass eine Person gegenüber einer anderen freiwillig eine Verpflichtung eingeht.<sup>7</sup> Es gilt eine weite Auslegung.<sup>8</sup> Ob die Voraussetzungen in der vorliegenden Konstellation erfüllt sind, ist innerhalb der Literatur und Rechtsprechung umstritten. Eine Ansicht lehnt dies mit dem Hinweis ab, die Frage, ob das Handeln des Fahrers auch den Halter verpflichten könne, sei gem. Art. 1 II lit. g Rom I–VO vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen.<sup>9</sup> Die herrschende Meinung geht hingegen vom Vorliegen eines vertraglichen Schuldverhältnisses aus. Der Fahrzeugführer nehme durch das Befahren die in der Bereitstellung des mautpflichtigen Straßenabschnitts liegende Realofferte konkludent (und freiwillig) an.<sup>10</sup> Die Frage, ob dieses Verhalten eine Haftung des vom Fahrzeugführer verschiedenen Halters begründen könne, sei nicht gesondert anzuknüpfen, sondern unterliege ebenfalls dem Vertragsstatut. Das ergebe eine autonome Auslegung des Art. 12 lit. b Rom I–VO, wonach auch die Frage, wer Gläubiger und Schuldner ist und inwieweit Dritte in den Vertrag einbezogen sind, dem von der Verordnung berufenen Recht unterliege.<sup>11</sup>

Entscheidend ist somit die Frage, bei welchem Verhältnis anzusetzen ist. Während die erste Ansicht, nach einer freiwillig eingegangen Sonderverbindung zwischen dem Halter und der Mautgesellschaft fragt, lässt es die zweite, herrschende Ansicht genügen, dass eine solche jedenfalls

zwischen Fahrzeugführer und Mautgesellschaft besteht. Für die herrschende Meinung lässt sich neben dem Grundsatz, dass der Begriff des vertraglichen Schuldverhältnisses weit auszulegen ist, auch die Systematik der Verordnung anführen. Während die Bereichsausnahmen in Art. 1 II Rom I–VO abschließend aufgelistet sind, determiniert die Verordnung den Geltungsbereich des anzuwendenden Rechts in Art. 12 I Rom I–VO nur beispielhaft (»insbesondere«). Dem Zusammenspiel aus abschließend-negativem Katalog auf der einen und dem beispielhaft-positivem Katalog auf der anderen Seite lässt sich die Wertung entnehmen, dass beim Vorliegen eines vertraglichen Schuldverhältnisses von einer umfassenden Maßgeblichkeit des Vertragsstatuts auszugehen ist. Das deckt sich mit dem in Art. 10 und 12 Rom I–VO zum Ausdruck kommenden Prinzip der »einheitlichen Anknüpfung«, wonach grundsätzlich sämtliche aus einem vertraglichen Schuldverhältnis folgenden Wirkungen dem Vertragsstatut unterliegen sollen.<sup>12</sup> Mithin erscheint es als ausreichend, dass jedenfalls im Verhältnis von F und der Mautgesellschaft von einer freiwilligen Verpflichtung auszugehen ist. Danach ist der sachliche Anwendungsbereich der Rom I–VO eröffnet.

## b) Kein Ausschluss gem. Art. 1 II Rom I–VO

Ein Ausschluss, insbesondere nach Art. 1 II lit. g Rom I–VO, greift nicht (s. o.).

## c) Räumlicher Anwendungsbereich

Die Verordnung gilt in allen Mitgliedstaaten der EU mit Ausnahme des Königreichs Dänemark (Art. 1 IV Rom I–VO i. V. m. Erwgr. 44, 46), weshalb sie auch räumlich anwendbar ist.

## d) Zeitlicher Anwendungsbereich

Der zeitliche Anwendungsbereich der Verordnung gem. Art. 28 Rom I–VO ist eröffnet.

## 2. Zwischenergebnis

Der Anwendungsbereich der Rom I–VO ist eröffnet.<sup>13</sup>

<sup>6</sup> Hierzu im Allgemeinen: *Junker Internationales Privatrecht*, 5. Aufl., 2022, § 7.

<sup>7</sup> EuGH NJW 2016, 1005, Rn. 44; BGH EuZW 2023, 240, 241, Rn. 13; BeckOK BGB/*Spickhoff*, 1.2.2024, Art. 1 Rom I–VO Rn. 30.

<sup>8</sup> EuGH NJW 2005, 811 Rn. 48; MüKoBGB/*Martiny*, 8. Aufl., 2021, Art. 1 Rom I–VO Rn. 7.

<sup>9</sup> LG München DAR 2021, 213, 214f.; Rauscher/v. *Hein* EuZPR/EulPR 5. Aufl., 2023, Art. 1 Rom I–VO, Rn. 49; ebenfalls ablehnend, allerdings mit anderer Begründung: *Finkelmeier* EuZW 2023, 92, 96.

<sup>10</sup> BGH NJW 2022, 3644, Rn. 18; LG Frankfurt BeckRS 2021, 42953, Rn. 33; LG Nürnberg DAR 2020, 266, 267; *Staudinger/Scharnetzki* DAR 2021, 191; *Staudinger* DAR 2020, 276, 277f.; BeckOK BGB/*Spickhoff*, 1.2.2024, Art. 12 Rom I–VO Rn. 5; *Goebel/Wiepen* NJW 2022, 3611. Letztere gehen davon aus, dass durch das Befahren der Rechtsschein eines Vertrags zwischen der Mautgesellschaft und dem Halter entstünde, welchen sich der Halter dadurch, dass er dem Fahrer das Fahrzeug freiwillig überlassen habe, zurechnen lassen müsse.

<sup>11</sup> BGH NJW 2022, 3644, Rn. 20; MüKoBGB/*Spellenberg*, 8. Aufl., 2021, Art. 12 Rom I–VO Rn. 62; *Staudinger/Scharnetzki* DAR 2021, 191, 192; a. A.: *Finkelmeier* EuZW 2023, 92, 96.

<sup>12</sup> Zum Grundsatz der einheitlichen Anknüpfung: MüKoBGB/*Spellenberg*, 8. Aufl., 2021, Art. 12 Rom I–VO Rn. 3.

<sup>13</sup> Selbstverständlich kann es z. B. beim Vorliegen einer Vorfrage zur Maßgeblichkeit weiterer Verordnungen kommen.

## II. Anknüpfung

Mangels Rechtswahl ist das anzuwendende Recht objektiv zu bestimmen. Dabei sind vorrangig die Art. 5 bis 8 Rom I-VO zu beachten. Ein Beförderungsvertrag gem. Art. 5 Rom I-VO liegt nicht vor. Mangels Verbrauchereigenschaft des H scheidet auch die Annahme eines Verbrauchervertrags gem. Art. 6 Rom I-VO aus. Folglich ist das anwendbare Recht anhand der allgemeinen Kollisionsnorm des Art. 4 Rom I-VO zu bestimmen. Von den in Absatz 1 normierten Vertragstypen käme allenfalls die Annahme eines Dienstleistungsvertrags (lit. b) in Betracht. Da die Mautgesellschaft ihren Sitz (Art. 19 I Rom I-VO) im maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses (Art. 19 III Rom I-VO) in Ungarn hat, würde das zu einem Verweis auf ungarisches Sachrecht führen. Gegen die Annahme eines Dienstvertrags spricht allerdings, dass die Mautgesellschaft nicht zu einer Tätigkeit, sondern lediglich zur Gebrauchsüberlassung verpflichtet ist.<sup>14</sup> Im Falle der Ablehnung eines Dienstvertrags wäre die Auffangnorm des Art. 4 II Rom I-VO anzuwenden. Nach dieser bestimmt sich das Vertragsstatut nach dem gewöhnlichen Aufenthalt der Partei (Art. 19 Rom I-VO), die die vertragscharakteristische Leistung zu erbringen hat. Die vertragscharakteristische Leistung ist regelmäßig die Nichtgeldleistung,<sup>15</sup> hier also das Zurverfügungstellen der Straße durch die ungarische Mautgesellschaft. Mithin verweist auch Art. 4 II Rom I-VO auf ungarisches Recht, weshalb eine Entscheidung über das Vorliegen eines Dienstvertrags dahinstehen kann.<sup>16</sup>

Mithin richtet sich die Frage, ob der von der Mautgesellschaft geltend gemachte Anspruch gegen H besteht, gem. Art. 4 II, 12 I lit. b Rom I-VO nach ungarischem Recht. Auch die Frage des Zustandekommens und der Wirksamkeit eines etwaigen Nutzungsvertrags zwischen H und der Mautgesellschaft richten sich gem. Art. 10 I Rom I-VO nach ungarischem Recht. Dabei handelt es sich jeweils um Sachnormverweisungen gem. Art. 20 I Rom I-VO.

## III. Zwischenergebnis

Anzuwenden ist das ungarische Recht.

<sup>14</sup> Siehe *Küpper* WiRO 2021, 138.

<sup>15</sup> MüKoBGB/*Martiny*, 8. Aufl., 2021, Art. 4 Rom I-VO Rn. 177; BeckOK BGB/*Spickhoff*, 1.2.2024, Art. 4 Rom I-VO Rn. 55.

<sup>16</sup> Ebenso: BGH NJW 2022, 3644, Rn. 19.

## B. Sachrechtliche Prüfung

### 1. Bestehen eines Nutzungsvertrags

Nach ungarischem Recht ist zwischen der Mautgesellschaft und H ein Nutzungsvertrag zustande gekommen. Der Umstand, dass der Halter selbst nicht gefahren ist, ändert hieran nichts.<sup>17</sup> Es ließe sich erwägen, ob Art. 10 II Rom I-VO zugunsten des H eingreift. Danach kann sich eine Partei, mit der Behauptung, sie habe dem Vertrag nicht zugestimmt, auf das Recht des Staates ihres gewöhnlichen Aufenthalts berufen, wenn sich aus den Umständen des Einzelfalls ergibt, dass es nicht gerechtfertigt wäre, dass durch Abs. 1 der Vorschrift berufene Recht anzuwenden. Zweck dieser gesetzlich vorgesehenen Sonderanknüpfung für das Zustandekommen des Vertrags<sup>18</sup> ist der Schutz, der ausnahmsweise berechtigten Erwartung einer Partei auf Freiheit von Bindung nach dem eigenen Umweltrecht.<sup>19</sup> Als Billigkeits- und Ausnahmenvorschrift<sup>20</sup> ist die Bestimmung eng auszulegen.<sup>21</sup> Maßgebliche Bedeutung bei der vorzunehmenden Interessenabwägung kommt dabei der Frage zu, ob die Partei, die sich auf die Bestimmung beruft, mit der Geltung fremden Rechts rechnen musste.<sup>22</sup> Hier war es für H – mangels entgegenstehender Vereinbarung im Mietvertrag – nicht unvorhersehbar, dass M mit dem Fahrzeug nach Ungarn fahren und ihn durch Nutzung der Mautstraße verpflichten könnte. Mithin bleibt es auch in Bezug auf das Zustandekommen des Nutzungsvertrags bei der Anwendung ungarischen Sachrechts.

### 2. Weitere Anspruchsvoraussetzungen

Fraglich ist, ob die Haltereigenschaft als materiell-rechtliche Vorfrage gesondert anzuknüpfen ist. Naheliegender scheint es auch diese Frage dem Vertragsstatut zu unterstellen.

<sup>17</sup> Vgl. hierzu die Ausführungen des ungarischen Gutachters, wiedergegeben in: LG München DAR 2021, 213, 214.

<sup>18</sup> Abs. 2 bezieht sich seinem Wortlaut nach (»nicht zugestimmt«) nur auf Art. 10 I Alt. 1 Rom I-VO, vgl. MüKoBGB/*Spellenberg*, 8. Aufl., 2021, Art. 10 Rom I-VO Rn. 231.

<sup>19</sup> MüKoBGB/*Spellenberg*, 8. Aufl., 2021, Art. 10 Rom I-VO Rn. 229; BeckOGK/*Weller*, 1.9.2023, Art. 10 Rom I-VO Rn. 65 jeweils m.w.N. Hauptanwendungsbeispiel ist das Zustandekommen des Vertrags durch Schweigen.

<sup>20</sup> Abs. 2 bildet eine Ausnahme zu dem in Abs. 1 und Art. 12 Rom I-VO zum Ausdruck kommenden Prinzip der einheitlichen Anknüpfung, MüKoBGB/*Spellenberg* Rom I-VO, 8. Aufl., 2021, Art. 10, Rn. 9.

<sup>21</sup> BeckOGK/*Weller*, 1.9.2023, Art. 10 Rom I-VO Rn. 65.

<sup>22</sup> BeckOGK/*Weller*, 1.9.2023, Art. 10 Rom I-VO Rn. 65, 78; MüKoBGB/*Spellenberg*, 8. Aufl., 2021, Art. 10 Rom I-VO Rn. 230.

len. Im Übrigen kommt H auch nach deutschem Sachrecht die Haltereigenschaft zu.<sup>23</sup> Die Frage muss deshalb nicht entschieden werden. Alle Anspruchsvoraussetzungen sind erfüllt.

## C. Ordre public-Prüfung, Art. 21 Rom I–VO

Zu erörtern bleibt abschließend eine mögliche Korrektur wegen Verstoßes gegen den *ordre public*. Nach Art. 21 Rom I–VO<sup>24</sup> kann das angerufene Gericht einer Vorschrift des ausländischen Rechts die Anwendung nur versagen, wenn ihre Anwendung mit der öffentlichen Ordnung des Staates des angerufenen Gerichts offensichtlich unvereinbar ist. Durchgesetzt werden die tragenden Rechtsgrundsätze der *lex fori*, zu denen insbesondere die Grundrechte zählen.<sup>25</sup> Als Bestandteil der innerstaatlichen Ordnung gehören hierzu auch die Grundprinzipien des Unionsrechts, insbesondere die Grundfreiheiten und die Grundrechte-Charta.<sup>26</sup> An diesen ist die ausländische Norm nicht als solche zu messen, sondern lediglich das konkrete Ergebnis der Rechtsanwendung.<sup>27</sup> Ein Verstoß gegen den deutschen *ordre public* kommt einerseits hinsichtlich der im ungarischen Recht normierten Halterhaftung und andererseits hinsichtlich der erhöhten Zusatzgebühr in Betracht.

### I. Prüfungsmaßstab

Für die Annahme eines *ordre public*-Verstoßes gilt nach dem Wortlaut des Art. 21 Rom I–VO ein strenger Maßstab (»offensichtlich«). Teilweise wird gefordert, die Bestimmung gegenüber dem Recht anderer Mitgliedstaaten besonders restriktiv anzuwenden, um den vereinheitlichen Kollisionsnormen möglichst weit zur Anwendung zu verhelfen

<sup>23</sup> Da der Sachverhalt zu keinem anderen Staat als Ungarn und Deutschland eine Verbindung aufweist, kommt ein anderes Sachrecht nicht in Betracht.

<sup>24</sup> Ergänzt durch Erwägungsgrund 37.

<sup>25</sup> Staudinger/Hausmann, 2021, Art. 21 Rom I–VO Rn. 10; MüKoBGB/Martiny, 8. Aufl., 2021, Art. 21 Rom I–VO Rn. 3.

<sup>26</sup> BeckOK BGB/Lorenz, 1.2.2024 Art. 6 EGBG Rn. 15; BeckOGK/Hemler, 1.12.2023, Art. 21 Rom I–VO Rn. 21. Letzterer spricht in diesem Zusammenhang vom »Unionsverfassungsrecht«. Inwieweit bei den in Frage kommenden Regelungswerken von »Verfassung« gesprochen werden kann, ist verfassungstheoretisch allerdings nicht unproblematisch: Volkmann Grundzüge einer Verfassungslehre der Bundesrepublik Deutschland, 2013, 32ff.

<sup>27</sup> MüKoBGB/Martiny, 8. Aufl., 2021, Art. 21 Rom I–VO Rn. 5 m. w. N.

(»*effet utile*«).<sup>28</sup> Der Verweis auf den Grundsatz des *effet utile* kann allerdings nicht überzeugen, da es sich bei Art. 21 Rom I–VO gleichermaßen um eine unionsrechtliche Bestimmung handelt. Es droht Zirkularität. Auch jenseits dessen scheint eine prinzipielle Abschwächung des, ohnehin restriktiv zu handhabenden, *ordre public*-Vorbehalts in Binnenmarktfällen fraglich.<sup>29</sup>

### II. Inlandsbezug

Ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal des Art. 21 Rom I–VO ist, wie bei Art. 6 EGBGB, ein hinreichender Inlandsbezug des Sachverhalts. Hier steht die Haftung eines Halters in Frage, der seinen gewöhnlichen Aufenthalt in Deutschland hat und dessen Fahrzeug in Deutschland zugelassen ist. Ein hinreichender Inlandsbezug besteht.

Zu beachten ist ferner, dass eine Wechselwirkung zwischen der Stärke des Inlandsbezugs und dem Gewicht des jeweiligen Verstoßes gegen die inländischen Rechtsprinzipien besteht (Relativität des *ordre public*).<sup>30</sup> Während bei einem schwachen Inlandsbezug ein besonders gravierender Verstoß gegen die inländische Ordnung erforderlich ist, kehrt sich das Verhältnis im Falle eines besonders starken Inlandsbezugs um.<sup>31</sup> Das Vertragsverhältnis wurde hier in Ungarn begründet und die vertragscharakteristische Leistung ebenfalls dort erbracht. Mithin besteht einer eher schwacher Inlandsbezug.<sup>32</sup> Dadurch sind erhöhte Anforderungen an das Gewicht des Verstoßes zu stellen.

### III. Ordre public-Verstoß durch die Halterhaftung

Ein *ordre public*-Verstoß könnte darin zu sehen sein, dass H als Halter für die Straßennutzung durch F als Fahrzeugführer in Anspruch genommen wird, von der er keine Kenntnis hatte. Hiergegen spricht jedoch, dass auch das deutsche Recht vielfältige Einstandspflichten des Halters kennt.<sup>33</sup> Gem. § 2 I Nr. 1 BFStrMG sind unter anderem die Eigentü-

<sup>28</sup> Staudinger/Hausmann, 2021, Art. 21 Rom I–VO Rn. 17; LG Frankfurt BeckRS 2021, 42953, Rn. 38.

<sup>29</sup> BeckOGK/Hemler, 1.12.2023, Art. 21 Rom I–VO Rn. 30.

<sup>30</sup> BGH EuZW 2023, 240, 242 Rn. 19ff.; BeckOGK/Hemler, 1.12.2023, Art. 21 Rom I–VO Rn. 34; MüKoBGB/v. Hein, 9. Aufl., 2024, Art. 6 EGBG Rn. 205 m. w. N.

<sup>31</sup> BeckOGK/Hemler, 1.12.2023, Art. 21 Rom I–VO Rn. 34; MüKoBGB/v. Hein, 9. Aufl., 2024, Art. 6 EGBG Rn. 205 m. w. N.

<sup>32</sup> BGH NJW 2022, 3644, Rn. 27 spricht von einem »schwach ausgeprägten Inlandsbezug«.

<sup>33</sup> BGH NJW 2022, 3644, Rn. 29.

mer und Halter von LKW als Mautschuldner anzusehen. Dass es sich hierbei nicht um ein zivilrechtlich, sondern öffentlich-rechtlich ausgestaltetes Verhältnis handelt, ist nicht von entscheidender Bedeutung.<sup>34</sup> Maßgeblich ist das Anwendungsergebnis und nicht der Inhalt ausländischen Rechts (siehe oben). Im Übrigen kennt das deutsche Recht auch zivilrechtliche Einstandspflichten des Halters. Das gilt zum einen für die §§ 7, 25a StVG und zum anderen für die Verantwortlichkeit als Zustandsstörer, die im Falle eines unberechtigt abgestellten Fahrzeugs einen Unterlassungsanspruch begründen oder zur Pflicht zum Ersatz von Aufwendungen gem. §§ 683 S. 1 i. V. m. § 670 BGB führen kann.<sup>35</sup> Dem ließe sich zwar entgegenhalten, dass es im Einzelnen an der Vergleichbarkeit fehle. So räumt beispielsweise § 25a StVG Privaten keine Ansprüche ein, sondern ermöglicht der Behörde, dem Halter Verfahrenskosten aufzuerlegen, wenn der Führer nicht ermittelt werden kann. § 7 StVG sieht eine Haftung nur bei tatsächlich eingetretenen Rechtsgutsverletzungen vor. Auch gilt die Maut in Deutschland bisher nicht für PKW. An der Tatsache, dass dem deutschen Recht das »Prinzip der Halterhaftung« durchaus bekannt ist, vermögen solche Erwägungen indes nichts zu ändern.<sup>36</sup>

H macht ferner geltend, ihn als Halter für die Straßennutzung durch F haften zu lassen, laufe auf einen Vertrag zulasten Dritter<sup>37</sup> hinaus, wie er dem deutschen Recht fremd sei. Die Zahlungsverpflichtung des H könnte deshalb mit der Privatautonomie (Art. 2 I GG) und damit dem deutschen *ordre public* offensichtlich unvereinbar sein.<sup>38</sup> Nach dem ungarischen Recht wird vorliegend aber H schon nicht aus einem zwischen F und der Mautgesellschaft geschlossenen Vertrag als Dritter verpflichtet, sondern die Nutzung durch F begründet ein Vertragsverhältnis zwischen der Mautgesellschaft und H als Halter. Wertungsmäßig ist ferner zu beachten, dass H dem F den Wagen freiwillig überlassen hat und sich die Nutzung des Wagens, mangels ent-

gegenstehender mietvertraglicher Absprache, als vertragsgemäß darstellt. Um eine eigene Belastung zu vermeiden, hätte H die Nutzung des Wagens in Ungarn oder generell im Ausland gegenüber F ausschließen können. Durch den Verzicht auf eine entsprechende Vereinbarung ist H freiwillig das Risiko eingegangen, durch ein Verhalten des F verpflichtet zu werden.<sup>39</sup> Zu berücksichtigen ist außerdem, dass H wirtschaftlich von der Vermietung profitiert und die vertraglich eingeräumte Möglichkeit, das Fahrzeug auch im Ausland nutzen zu können, diesen Profit unter Umständen sogar erhöht.<sup>40</sup>

Die Halterhaftung verstößt damit nicht gegen den deutschen *ordre public*.

#### IV. *Ordre public*-Verstoß aufgrund der erhöhten Zusatzgebühr

Ein *ordre public*-Verstoß könnte darin zu sehen sein, dass die Zusatzgebühr über das, was bei der Vorabentrachtung zu zahlen gewesen wäre, deutlich hinausgeht. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass mit der nachträglichen Geltendmachung der Maut ein erhöhter Aufwand sowie Realisierungsrissen einhergehen.<sup>41</sup> Zudem sind die mit der nachträglichen Erhöhung verbundenen (berechtigten) Lenkungseffekte in Rechnung zu stellen.<sup>42</sup> Die Erhöhung als solche begründet daher keinen *ordre public*-Verstoß.

Denkbar ist schließlich, in der *Höhe* der Zusatzgebühr einen *ordre public*-Verstoß zu sehen. Eine Zusatzgebühr in Höhe des Fünffachen der regulären Maut dürfte hierfür allerdings kaum genügen. Problematisch ist hingegen die Erhöhung der Zusatzgebühr nach 60 Tagen auf das Zwanzigfache. Diese wird unabhängig von einem tatsächlich entstandenen Schaden pauschal erhoben. Es ließe sich anführen, dass bereits die schlichte Höhe zur Unverhältnismäßigkeit führt. Hiergegen spricht indes, dass sich, angesichts der betragsmäßig niedrigen Kosten für die Ausgangsmaut (umgerechnet 10 Euro für eine Woche), selbst die zwanzigfache Erhöhung dieses Betrags in absoluter Hinsicht noch in Grenzen hält.<sup>43</sup> Ein *ordre public*-Verstoß liegt hierin ebenfalls nicht.

Zuletzt könnte die Erhöhung nach 60 Tagen als eine dem deutschen Zivilrecht fremde Bestrafung des H zu wer-

<sup>34</sup> LG Frankfurt BeckRS 2021, 42953, Rn. 39; *Goebel/Wiepen* NJW 2022, 3611, 3612.

<sup>35</sup> BGH NJW 2022, 3644, Rn. 30; *Goebel/Wiepen* NJW 2022, 3611, 3612 f. Zum Unterlassungsanspruch gegen den Zustandsstörer: BGH NJW 2016, 863, Rn. 20 ff. Zum Anspruch aus Geschäftsführung ohne Auftrag: BGH NJW 2016, 2407, Rn. 5 ff.

<sup>36</sup> *Goebel/Wiepen* NJW 2022, 3611, 3612; a.A.: AG Frankfurt BeckRS 2021, 42954, Rn. 36 ff.

<sup>37</sup> Dieser ist zu unterscheiden von einem sogenannten »Vertrag mit Lastwirkung für Dritte«. Bei diesem beruht die Belastung eines Dritten nicht auf einer vertraglichen Vereinbarung, sondern wird gesetzlich angeordnet. Ein Beispiel im deutschen Recht bildet § 1357 BGB. Ausführlich hierzu: *van Odijk* Private Schadensgestaltung als Drittbelastung, 57 ff., 83 f. m. w. N.

<sup>38</sup> Einen *ordre public*-Verstoß deshalb bejahend: LG München DAR 2021, 213, 214.

<sup>39</sup> Zu diesen und weiteren Argumenten: LG Frankfurt BeckRS 2021, 42953, Rn. 42; *Staudinger/Scharnetzki* DAR 2021, 191, 192.

<sup>40</sup> LG Frankfurt BeckRS 2021, 42953, Rn. 42.

<sup>41</sup> BGH NJW 2022, 3644, Rn. 33.

<sup>42</sup> Weitere Argumente *ebd.*

<sup>43</sup> BGH NJW 2022, 3644 Rn. 35 f.

ten sein.<sup>44</sup> Näher liegt es allerdings, den Zweck der Erhöhung der Zusatzgebühr nach 60 Tagen ähnlich wie bei einer Vertragsstrafe darin zu sehen, dass der Schuldner motiviert werden soll, zeitnah zu bezahlen.<sup>45</sup> Eine Sanktionierung des Verzugs unabhängig vom tatsächlichen Eintritt eines Schadens kennt auch das deutsche Recht (§ 288 II BGB: Verzugszinsen von 9 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz).<sup>46</sup> Auch diesbezüglich scheint es überzeugender, einen ordre public-Verstoß abzulehnen.

---

<sup>44</sup> So LG München DAR 2021, 213, 215 (im Rahmen von Art. 26 Rom II-VO).

<sup>45</sup> Hierzu und zu weiteren Argumenten, insbesondere zur Unterscheidung zwischen einem Strafschadensersatz und einer Vertragsstrafe: LG Frankfurt BeckRS 2021, 42953, Rn. 45; *Staudinger/Scharnetzki* DAR 2021, 191, 193; *Finkelmeier* EuZW 2023, 92, 96.

<sup>46</sup> LG Frankfurt BeckRS 2021, 42953, Rn. 46; *Staudinger/Scharnetzki* DAR 2021, 191, 193.

## V. Zwischenergebnis

Die Anwendung ungarischen Rechts begründet keinen ordre public-Verstoß gem. Art. 21 Rom I-VO (a. A. mit entsprechender Begründung vertretbar).<sup>47</sup>

## D. Ergebnis

H ist zur Zahlung der Zusatzgebühr verpflichtet.

---

<sup>47</sup> Wer einen ordre public-Verstoß annimmt, hätte in Erwägung ziehen müssen, ob die Zusatzgebühr teilweise als noch mit dem deutschen ordre public vereinbar aufrechterhalten werden kann oder ganz entfallen muss. Zu den »Rechtsfolgen« eines ordre public-Verstoßes im Allgemeinen: MüKoBGB/v. *Hein*, 9. Aufl., 2024, Art. 6 EGBGB Rn. 226 ff.; *Kegel/Schurig* Internationales Privatrecht, 9. Aufl., 2004, 538 ff.; *Junker* Internationales Privatrecht, 5. Aufl., 2022, § 12, Rn. 36 ff. m. w. N.