

Geschäftsverzeichnisnr. 7461
Entscheid Nr. 123/2021 vom 30. September 2021

ENTSCHEIDSAUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfrage in Bezug auf Artikel 419 des Strafgesetzbuches, gestellt vom Kassationshof.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten L. Lavrysen und P. Nihoul, den Richtern T. Giet, R. Leysen, J. Moerman und D. Pieters, und dem emeritierten Präsidenten F. Daoût gemäß Artikel 60*bis* des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten L. Lavrysen,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Vorabentscheidungsfrage und Verfahren*

In seinem Entscheid vom 27. Oktober 2020, dessen Ausfertigung am 9. November 2020 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat der Kassationshof folgende Vorabentscheidungsfrage gestellt:

« Verstößt Artikel 419 des Strafgesetzbuches gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, indem derjenige, der wegen fahrlässiger Tötung verfolgt wird, nur zu einer Höchstgefängnisstrafe von zwei Jahren verurteilt werden kann (Artikel 419 Absatz 1), und derjenige, der wegen fahrlässiger Tötung im Rahmen eines Verkehrsunfalls verfolgt wird, zu mehr als dem Doppelten, und zwar fünf Jahren verurteilt werden kann (Artikel 419 Absatz 2), während das Verschulden der beiden Personen die gleiche fahrlässige Beschaffenheit aufweist und zu der gleichen Folge, und zwar einem Tod Anlass gibt, wobei der zweiten Kategorie außerdem eine Strafe droht, bei der die Strafvollstreckung vom Strafvollstreckungsgericht beurteilt wird, während dies für die erste Kategorie nicht der Fall ist, und der Umstand, dass der Mangel an Vorsicht oder Vorsorge im Rahmen eines Verkehrskontextes zu betrachten ist, keine vernünftige Rechtfertigung für diese unterschiedliche Bestrafung bietet? ».

(...)

III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1.1. Die Vorabentscheidungsfrage bezieht sich auf Artikel 419 des Strafgesetzbuches, der bestimmt:

« Wer fahrlässig den Tod einer Person herbeiführt, wird mit einer Gefängnisstrafe von drei Monaten bis zu zwei Jahren und mit einer Geldbuße von 50 bis zu 1.000 EUR bestraft.

Wenn der Tod die Folge eines Verkehrsunfalls ist, beträgt die Gefängnisstrafe drei Monate bis fünf Jahre und die Geldbuße 50 bis 2.000 EUR ».

B.1.2. Nach Artikel 418 des Strafgesetzbuches liegt eine fahrlässige Tötung vor, wenn « ohne die Absicht eines Anschlags auf Dritte » der Tod einer Person « aus Mangel an Vorsicht oder Vorsorge » verursacht wird. Jeder Fehler stellt unabhängig vom Grad seiner Geringfügigkeit einen Mangel an Vorsicht und Vorsorge dar, wenn er zum Tod beiträgt (Kass., 27. September 1985, *Pas.*, 1986, I, Nr. 51; 15. Dezember 1992, *Pas.*, 1992, I, Nr. 795). Die Nichtberücksichtigung der Möglichkeit, dass ein Tun oder Unterlassen Dritten einen Schaden zufügen kann, stellt an sich einen Mangel an Vorsicht oder Vorsorge dar (Kass., 10. Mai 1994, *Pas.*, 1994, I, Nr. 229). Der Richter muss prüfen, ob der Schaden ohne den dem Angeklagten

zur Last gelegten Mangel an Vorsicht oder Vorsorge eingetreten wäre, wie er *in concreto* eingetreten ist (Kass., 1. Februar 2011, P.10.1354.N; 20. Oktober 2015, P.14.0763.N).

B.1.3. Im Kontext eines Verkehrsunfalls liegt keine in sich widersprüchliche richterliche Entscheidung vor, wenn der Täter wegen einer fahrlässigen Tötung verurteilt wird, während er vom Vorwurf eines Verstoßes gegen die Verkehrsvorschriften freigesprochen wird (Kass., 12. Mai 1958, *Arr. Cass.*, 1958, I, S. 1012; 14. September 1959, *Pas.*, 1960, I, S. 42; 1. Oktober 2019, P.19.0479.N). Umgekehrt muss der Richter Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften als Mangel an Vorsicht oder Vorsorge einstufen, selbst wenn sie dem Angeklagten nicht gesondert zur Last gelegt werden (Kass., 22. September 2015, P.14.0990.N). Die Verjährung des Verstoßes gegen die Verkehrsvorschriften lässt im Übrigen die Möglichkeit unberührt, dass der Täter wegen der noch nicht verjährten Straftat der fahrlässigen Tötung verurteilt wird (Kass., 4. Februar 2009, P.08.1466.F).

Es ist nicht erforderlich, dass der Fehler des Angeklagten die einzige Ursache für den Verkehrsunfall und den Tod ist. Ein zusammentreffender Fehler, der einem Dritten oder dem Opfer zuzurechnen ist, beeinflusst die Schuldigerklärung folglich nicht (Kass., 14. Mai 2008, P.07.1112.F; 11. Februar 2009, P.08.1527.F).

B.2.1. Die Vorabentscheidungsfrage bezieht sich auf die unterschiedliche Höchstgefängnisstrafe für die Straftat der fahrlässigen Tötung in Abhängigkeit davon, ob sich der Sachverhalt im Rahmen eines Verkehrsunfalls oder außerhalb eines Verkehrskontextes abspielt. In der erstgenannten Konstellation riskiert der Täter eine Höchstgefängnisstrafe von fünf Jahren und in der zweitgenannten Konstellation eine Höchstgefängnisstrafe von zwei Jahren, während der Fehler in beiden Fällen fahrlässiger Natur ist und er die gleiche Folge nach sich zieht, nämlich einen Tod.

B.2.2. Der Kassationskläger hat beim vorlegenden Richter beantragt, dem Gerichtshof eine Vorabentscheidungsfrage zu stellen. Der Kassationshof hat diesem Antrag nach Artikel 26 § 2 Absatz 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof stattgegeben. In diesem Kontext ist die Erwähnung, dass « der Umstand, dass der Mangel an Vorsicht oder Vorsorge im Rahmen eines Verkehrskontextes zu betrachten ist, keine vernünftige Rechtfertigung für diese unterschiedliche Bestrafung bietet », nicht als Einmischung des vorlegenden Richters in die Zuständigkeit des Gerichtshofs zu verstehen,

sondern vielmehr als Element der Begründung, das vom Kassationskläger zur Untermauerung seines Antrags auf Vorlage einer Vorabentscheidungsfrage angeführt wird.

B.2.3. Es ist den Parteien nicht gestattet, den Inhalt der Vorabentscheidungsfrage abzuändern oder abändern zu lassen. Der Gerichtshof vergleicht das in Rede stehende Strafmaß folglich nicht mit dem Strafmaß im Falle der Wiederholung beziehungsweise mit dem Strafmaß der Straftat im Sinne von Artikel 420 des Strafgesetzbuches. Auch berücksichtigt er ein von den Parteien nicht näher präzisiertes Rundschreiben vom 16. Mai 2017 nicht.

B.2.4. Der Behandlungsunterschied zwischen Gefängnisstrafen von mehr oder weniger als drei Jahren auf dem Gebiet der Aufsicht des Strafvollstreckungsgerichts und der möglichen Strafvollstreckungsmodalitäten ist der in Rede stehenden Bestimmung fremd. Dieser Behandlungsunterschied beruht auf dem Gesetz vom 17. Mai 2006 « über die externe Rechtsstellung der zu einer Freiheitsstrafe verurteilten Personen und die dem Opfer im Rahmen der Strafvollstreckungsmodalitäten zuerkannten Rechte », das nicht in Frage gestellt wird. Außerdem bezieht sich diese Regelung auf die Gefängnisstrafe, die der Richter auferlegt und nicht auf die Höchststrafe, die dem Täter droht. Folglich beantwortet der Gerichtshof die Vorabentscheidungsfrage, ohne die etwaige Aufsicht durch das Strafvollstreckungsgericht oder die möglichen Strafvollstreckungsmodalitäten zu berücksichtigen.

B.3.1. Die Frage der Tadelnswürdigkeit bestimmter Taten, deren Einstufung als Straftat, die Ernsthaftigkeit dieser Straftat und die Schwere, mit der diese geahndet werden kann, gehören zur Beurteilungsbefugnis des Gesetzgebers.

Der Gerichtshof würde sich in den dem Gesetzgeber vorbehaltenen Bereich begeben, wenn er bei der Frage nach der Rechtfertigung von Unterschieden bei der Bestrafung jeweils eine Abwägung aufgrund eines Werturteils über die Tadelnswürdigkeit der betreffenden Taten im Vergleich zu anderen Straftaten vornehmen und seine Prüfung nicht auf die Fälle beschränken würde, in denen die Wahl des Gesetzgebers derart unzusammenhängend ist, dass sie zu einem offensichtlich unangemessenen Behandlungsunterschied oder einer offensichtlich unverhältnismäßigen Strafe führt.

B.3.2. Auch in Bezug auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit verfügt der Gesetzgeber über einen weiten Beurteilungsspielraum. Er darf davon ausgehen, dass Verkehrsstraftaten

immer eine ernsthafte Gefahr für die allgemeine Verkehrssicherheit darstellen und dass der Strafflosigkeit in Verkehrssachen Einhalt geboten werden muss.

Es obliegt dem Gesetzgeber, insbesondere, wenn er eine Plage bekämpfen möchte, die bisher durch andere Vorbeugungsmaßnahmen nicht ausreichend eingedämmt werden konnte, darüber zu entscheiden, ob bestimmte Formen von Kriminalität strenger bestraft und/oder alternative Maßnahmen im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgesehen werden müssen. Die Anzahl der Verkehrsunfälle und deren Folgen rechtfertigen es, dass diejenigen, die die Verkehrssicherheit gefährden, dafür vorgesehenen Verfahren und Sanktionen unterworfen werden.

B.4.1. Ursprünglich war für die fahrlässige Tötung, unabhängig vom Kontext, eine Höchstgefängnisstrafe von zwei Jahren vorgesehen. Durch das Gesetz vom 7. Februar 2003 « zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen Verkehrssicherheit » fügte der Gesetzgeber einen neuen Artikel 419*bis* in das Strafgesetzbuch ein, der eine gesonderte Bestrafung vorsah für « [jeden] Verkehrsteilnehmer [...], der aus Mangel an Vorsicht oder Vorsorge einen Verkehrsunfall verursacht, der für eine Person den Tod zur Folge hat ». Die Höchstgefängnisstrafe dieser neuen Straftat betrug fünf Jahre.

Diese Bestimmung wurde durch das Gesetz vom 20. Juli 2005 « zur Abänderung der koordinierten Gesetze vom 16. März 1968 über die Straßenverkehrspolizei » aufgehoben. Durch dasselbe Gesetz wurde in Artikel 419 des Strafgesetzbuches ein zweiter Absatz eingefügt, der die Höchststrafe für eine fahrlässige Tötung von zwei auf fünf Jahre erhöht, wenn der Tod die Folge eines Verkehrsunfalls ist. Dadurch liegt keine gesonderte Straftat mehr vor, sondern gilt der Kontext eines Verkehrsunfalls als strafschärfender Umstand im Rahmen der Straftat der fahrlässigen Tötung.

B.4.2. In den Vorarbeiten zum Gesetz vom 7. Februar 2003 hat der Gesetzgeber die strengere Bestrafung eines Mangels an Vorsicht oder Vorsorge in einem Verkehrskontext, der einen Tod herbeiführt, wie folgt begründet:

« [La vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports souligne] la multiplicité des facettes de ce fléau social sous-estimé que représente le nombre des victimes de la route [...].

[...]

Reste la question de savoir comment inciter le conducteur à conduire de façon à diminuer le risque d'accidents de la route. En la matière, une action préventive agira sur les mentalités, mais la perception subjective du risque d'être pris sur le fait et la dissuasion jouent également un rôle. Les règles doivent être claires et sensées. Il faut une bonne formation à la conduite. Les contrôles doivent augmenter le risque objectif d'être pris en cas d'infraction. Les sanctions, enfin, doivent être pertinentes » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2002-2003, DOC 50-1915/006, S. 7);

und

« Par contre, la peine maximale d'emprisonnement, qui est de deux ans, est perçue dans certains cas comme insuffisante lorsqu'une infraction grave est à l'origine d'un accident dans lequel des personnes ont été blessées gravement ou ont trouvé la mort. Il suffit de penser à la situation dans laquelle une personne conduisant en état d'ébriété avancé (en dépit des nombreuses campagnes de prévention menées par les autorités au cours de la dernière décennie) renverse d'autres usagers de la route, causant leur mort ou les blessant grièvement. Aussi la présente proposition de loi porte-t-elle le taux de la peine en cas d'accident mortel à cinq ans d'emprisonnement au maximum; elle prévoit un emprisonnement d'un an au maximum pour les accidents entraînant une invalidité temporaire ou permanente d'une des personnes impliquées » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2000-2001, DOC 50-1188/001, SS. 6-7).

B.5.1. Der in Frage stehende Behandlungsunterschied beruht auf einem objektiven Kriterium, nämlich der Frage, ob die fahrlässige Tötung in einem Verkehrskontext stattgefunden hat oder nicht. Nach den Vorarbeiten geht es nicht nur um Zusammenstöße zwischen Kraftfahrzeugen, sondern um « jedwedem gefährliche oder unachtsame Fahrverhalten seitens des Fahrers eines Kraftfahrzeugs, [das] zum Tod [...] eines gegebenenfalls motorisierten Verkehrsteilnehmers geführt hat » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2001-2002, DOC 50-1915/001, S. 21).

B.5.2. Die beachtliche Erhöhung der Höchststrafe bei einer fahrlässigen Tötung infolge eines Verkehrsunfalls ist auch eine sachdienliche Maßnahme im Lichte der vom Gesetzgeber verfolgten Ziele der Verkehrssicherheit und des Weckens des Verantwortungsbewusstseins der Fahrer von Kraftfahrzeugen.

B.5.3. Das Strafmaß von höchstens fünf Jahren steht außerdem im Verhältnis zu diesen Zielen. Der Wille des Gesetzgebers, gegen unverantwortliche Risiken im Verkehr vorzugehen, die mit sehr einschneidenden Folgen verbunden sein können, rechtfertigt eine hohe Höchststrafe. Es ist dabei nicht so relevant, dass der Täter die Folgen seines Verhaltens für das Opfer nicht gewollt hat, sondern vielmehr, dass er diese Folgen wahrscheinlich hätte vermeiden

können, wenn er ein verantwortungsbewussteres Fahrverhalten an den Tag gelegt hätte. Eine Strafe, die eine Mentalitätsänderung bei den Verkehrsteilnehmern bewirken soll, ist nur dann sinnvoll, wenn sie ausreichend abschreckend ist.

Die in Rede stehende Bestimmung gibt dem Strafrichter im Übrigen einen Strafraum von drei Monaten bis zu fünf Jahren Gefängnisstrafe an die Hand. Wie sich aus den Vorarbeiten zum Gesetz vom 7. Februar 2003 ergibt, ermöglicht dieser Strafraum ihm ein maßgeschneidertes Vorgehen:

« La ministre plaide pour la confiance en le pouvoir judiciaire, à qui le présent texte procure un instrument, dont il sera fait un usage raisonnable. Le juge peut ainsi par exemple tenir compte du fait que le conducteur qui a commis l'infraction, n'était pas sous l'influence d'alcool, roulait à une vitesse extravagante, etc. Le juge peut en outre également tenir compte de l'état de la victime. Cette solution est une solution intermédiaire entre la qualification de coups et blessures involontaires et celle ' d'entrave méchante ' » (*Parl. Dok.*, Senat, 2002-2003, Nr. 2-1402/3, S. 34).

B.5.4. Schließlich lässt die Feststellung, dass auch andere Maßnahmen die Verkehrssicherheit erhöhen können, es unberührt, dass der Gesetzgeber strengere Strafsanktionen für Personen vorsehen kann, die durch ihre Unvorsichtigkeit oder ihren Mangel an Vorsorge im Verkehr den Tod einer Person verursachen. Maßnahmen, die sich auf die Verkehrsinfrastruktur, die technische Begrenzung von Kraftfahrzeugen und die Erhöhung der Wahrscheinlichkeit, gefasst zu werden, beziehen, beeinflussen im Übrigen Faktoren, die nicht mit dem Verhalten des Fahrers zusammenhängen, während auch die Beeinflussung dieses Verhaltens vor dem Hintergrund der Erhöhung der Verkehrssicherheit wesentlich ist.

B.6. Die Vorabentscheidungsfrage ist verneinend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

Artikel 419 des Strafgesetzbuches verstößt nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung.

Erlassen in niederländischer und französischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 30. September 2021.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) L. Lavrysen