

Verfahrensgang

AG Frankfurt/Main, Urt. vom 24.03.2021 – 380 C 4/20 (14)

LG Frankfurt/Main, Urt. vom 22.12.2021 – 2/01 S 78/21, [IPRspr 2021-355](#)

BGH, Urt. vom 28.09.2022 – XII ZR 7/22, [IPRspr 2022-242](#)

Rechtsgebiete

Zuständigkeit → Gerichtsbarkeit

Zuständigkeit → Allgemeiner Gerichtsstand

Vertragliche Schuldverhältnisse → Allgemeines Vertragsrecht

Allgemeine Lehren → Ermittlung, Anwendung und Revisionsfähigkeit ausländischen Rechts

Allgemeine Lehren → Ordre public

Leitsatz

Die nicht vorab entrichtete ungarische Straßenmaut kann gegen einen inländischen Halter des Fahrzeugs vor den deutschen Zivilgerichten geltend gemacht werden.

Die Bestimmungen des ungarischen Rechts verstoßen weder hinsichtlich der in § 15 Abs. 2 des ungarischen Straßenverkehrsgesetzes angeordneten alleinige Schuldnerschaft des Fahrzeughalters noch hinsichtlich der in § 7A Abs. 10 und Anlage 1 der Mautverordnung bestimmten Grundersatzmaut sowie der erhöhten Zusatzgebühr gegen den deutschen ordre public.

Fremdwährungsschulden sind als solche, also in fremder Währung, einzuklagen; eine auf die falsche Währung gerichtete Zahlungsklage ist abzuweisen (im Anschluss an BGH Urteil vom 29. Mai 1980 - II ZR 99/79 (IPRspr. 1980 Nr. 131), NJW 1980, 2017).

Rechtsnormen

36/2007 (III. 26) GMK (Ungarn) **§ 3**; 36/2007 (III. 26) GMK (Ungarn) **§ 5**;

36/2007 (III. 26) GMK (Ungarn) **§ 7/A**; 36/2007 (III. 26) GMK (Ungarn) **§ 7/B**;

36/2007 (III. 26) GMK (Ungarn) **§ 8**

AEUV **Art. 267**

BefBedVO **§ 9**

BFStrMG **§ 2**

BGB **§ 244**; BGB **§ 670**; BGB **§ 683**

EuGVVO 1215/2012 **Art. 1**; EuGVVO 1215/2012 **Art. 4**; EuGVVO 1215/2012 **Art. 63**

GVG **§ 17a**

I/1988 VerkehrsG (Ungarn) **§ 15**; I/1988 VerkehrsG (Ungarn) **§ 33/A**; I/1988 VerkehrsG (Ungarn) **§ 33/B**

Rom I-VO 593/2008 **Art. 1**; Rom I-VO 593/2008 **Art. 4**; Rom I-VO 593/2008 **Art. 12**; Rom I-

VO 593/2008 **Art. 21**

StVG **§ 7**

VwGO **§ 40**

ZPO **§ 545**

Sachverhalt

Die Parteien streiten über die Zahlung einer Maut für die Benutzung ungarischer Autobahnen. Die Klägerin ist eine ungarische Gesellschaft, deren Geschäftszweck die Eintreibung der ungarischen Autobahnmaut ist. Die Beklagte ist ein im Inland ansässiges Autovermietungsunternehmen. Mit vier Mietfahrzeugen der Beklagten wurde am 17. und 18. November 2017 insgesamt fünfmal ein Abschnitt der ungarischen Autobahn befahren, für den auf Grundlage des ungarischen Gesetzes Nr. I von 1988 über den Straßenverkehr (im Folgenden: Straßenverkehrsgesetz) i.V.m. der Verordnung des ungarischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr Nr. 36/2007 (III. 26.) GKM über die Maut von Autobahnen, Autostraßen und Hauptstraßen (im Folgenden: MautVO) eine Straßenmaut zu entrichten ist. Schuldner der Maut ist nach § 15 Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz der Halter des Fahrzeugs. Wird die Maut nicht vor der Benutzung des Straßenabschnitts durch Kauf einer virtuellen Vignette (e-Matrica) entrichtet, ist gemäß § 33/A Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 7/A Abs. 10 und Anlage 1 MautVO eine Grundersatzmaut

von 14.875 ungarischen Forint (HUF) bei Zahlung innerhalb von 60 Tagen nach Zahlungsaufforderung zu zahlen bzw. eine erhöhte Zusatzgebühr von 59.500 HUF bei einer Zahlung nach mehr als 60 Tagen.

Mit der Klage hat die Klägerin die Zahlung in Euro verlangt. Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Landgericht die Beklagte unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels zur Zahlung in Euro verurteilt. Hiergegen richtet sich die zugelassene Revision der Beklagten.

Aus den Entscheidungsgründen:

II.

[7] Dies hält einer rechtlichen Nachprüfung insoweit nicht stand, als es an Feststellungen zur Berechtigung der Klägerin fehlt, die Zahlung in inländischer Währung zu fordern.

[8] 1. Die Klage ist zulässig erhoben.

[9] a) Das Landgericht hat die von ihm nicht eigens erörterte internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte, die in der Revisionsinstanz unbeschadet des § 545 Abs. 2 ZPO uneingeschränkt zu überprüfen ist (BGHZ 153, 82 = NJW 2003, 426 f. (IPRspr. 2002 Nr. 157)), zu Recht bejaht. Wie der Gerichtshof der Europäischen Union bereits entschieden hat (EuGH Beschluss vom 21. September 2021 - C-30/21 - juris), fällt eine Klage auf gerichtliche Beitreibung der ungarischen Straßenmaut unter den Begriff der „Zivil- und Handelssache“ im Sinne von Art. 1 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 12. Dezember 2012 (Brüssel Ia-VO = EuGVVO; ABl. EU L 351 S. 1). Nach Art. 4 Abs. 1 EuGVVO sind Personen, die ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats haben, ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit vor den Gerichten dieses Mitgliedstaats zu verklagen. Für Gesellschaften und juristische Personen bestimmt sich der „Wohnsitz“ im Sinne dieser Bestimmung unter anderem durch deren satzungsmäßigen Sitz (Art. 63 Abs. 1 Buchst. a EuGVVO), der sich hier im Inland befindet.

[10] b) Auch der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten ist gegeben.

[11] aa) Zwar überprüft das Gericht, das über ein Rechtsmittel gegen eine Entscheidung in der Hauptsache entscheidet, nicht, ob der beschrittene Rechtsweg zulässig ist (§ 17 a Abs. 5 GVG). Das Überprüfungsverbot nach dieser Vorschrift setzt aber voraus, dass die erste Instanz nicht gegen unverzichtbare Verfahrensgrundsätze des § 17 a GVG verstoßen hat. Der Ausschluss der Prüfung gilt damit nicht, wenn die Zulässigkeit des Rechtswegs trotz Rüge nicht durch Vorabbeschluss, sondern entgegen § 17 a Abs. 3 Satz 2 GVG erst in der Sachentscheidung bejaht wurde (vgl. BGHZ 121, 367 = NJW 1993, 1799 f.).

[12] So liegt der Fall hier ...

[14] bb) Die somit in der Revisionsinstanz zu prüfende Rechtswegzuständigkeit der ordentlichen Gerichte ist gegeben. Insbesondere handelt es sich nicht um eine öffentlich-rechtliche Streitigkeit, für die nach § 40 Abs. 1 VwGO der Verwaltungsrechtsweg eröffnet wäre.

[15] (1) Wird der Klageanspruch auf eine Norm des ausländischen Rechts gestützt, so ist die Qualifikation, ob es sich um eine zivil- oder eine öffentlich-rechtliche Streitigkeit handelt, aus dem Blickwinkel der lex fori, also nach inländischem Rechtsverständnis, zu beurteilen (BGH Beschluss vom 4. Oktober 2005 - VII ZB 9/05 ([IPRspr 2005-118](#)) - NJW-RR 2006, 198 Rn. 13; BSGE 54, 250, 256 (IPRspr. 1983 Nr. 130)). Zu dem im Inland geltenden Recht gehören dabei auch die bindenden Regelungen der EuGVVO.

[16] (2) Nach den Regeln der EuGVVO schließt die Wahrnehmung von Hoheitsrechten durch eine der Parteien des Rechtsstreits die Qualifizierung als „Zivil- und Handelssache“ im Sinne von Art. 1 Abs. 1 EuGVVO aus, da diese Partei Befugnisse ausübt, die von den im Verhältnis zwischen Privatpersonen

geltenden allgemeinen Regeln abweichen (vgl. EuGH Beschluss vom 21. September 2021 - C-30/21 - juris Rn. 27 mwN).

[17] Allerdings reicht der öffentliche Zweck bestimmter Tätigkeiten für sich genommen nicht aus, um diese Tätigkeiten als hoheitlich (*iure imperii*) einzustufen, da sie nicht der Wahrnehmung von Befugnissen entsprechen, die von den im Verhältnis zwischen Privatpersonen geltenden Regeln abweichen (EuGH Beschluss vom 21. September 2021 - C-30/21 - juris Rn. 28 mwN). Entsprechend hat der Europäische Gerichtshof für eine Klage, mit der die Beitreibung der ungarischen Straßenmaut verfolgt wird, bereits entschieden, dass diese ein privatrechtliches Rechtsverhältnis im Sinne der EuGVVO betrifft (EuGH Beschluss vom 21. September 2021 - C-30/21 - juris Rn. 29 f.). Daraus folgt unmittelbar die Zuordnung als zivilrechtliche Streitigkeit nach der *lex fori*.

[18] 2. Die Bestimmung des anwendbaren Vertragsstatuts richtet sich nach der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I-VO; ABl. EU L 177 S. 6, ABl. EU ber. L 309 S. 87). Zutreffend hat das Landgericht angenommen, dass die geltend gemachte Forderung aus einem vertraglichen Schuldverhältnis im Sinne von Art. 1 Abs. 1 Rom I-VO herrührt. Der Begriff des „vertraglichen Schuldverhältnisses“ bezeichnet eine von einer Person gegenüber einer anderen freiwillig eingegangene rechtliche Verpflichtung (EuGH NJW 2016, 1005 Rn. 44) und ist nicht eng auszulegen (EuGH NJW 2005, 811 Rn. 48). Hierunter fällt auch eine Verpflichtung, die dadurch freiwillig eingegangen wird, dass der Fahrzeugführer das als Realofferte in der Bereitstellung des mautpflichtigen Straßenabschnitts liegende Angebot durch schlichtes Befahren annimmt (Staudinger/Scharnetzki DAR 2021, 191; Küpper WiRO 2021, 107, 110; Trautmann NZV 2018, 49, 50; Staudinger DAR 2020, 276, 277 f.; vgl. auch EuGH DAR 2017, 254 Rn. 35 und Senatsurteil vom 18. Dezember 2019 - XII ZR 13/19 - NJW 2020, 755 Rn. 13 jeweils zur Benutzung kostenpflichtiger Parkplätze, sowie EuGH TranspR 2020, 132 Rn. 53 zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne vorherigen Erwerb einer Fahrkarte).

[19] Offenbleiben kann, ob hier die Kollisionsnorm für Dienstleistungsverträge (Art. 4 Abs. 1 Buchst. b Rom I-VO) anzuwenden ist, nach der das Recht des Staates berufen ist, in dem der Dienstleister seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat (kritisch insoweit Küpper WiRO 2021, 138). Denn wäre dies nicht der Fall, käme die Auffangnorm des Art. 4 Abs. 2 Rom I-VO zur Anwendung, wonach der Vertrag dem Recht des Staates unterläge, in dem die Partei, welche die für den Vertrag charakteristische Leistung zu erbringen hat, ihren gewöhnlichen Aufenthalt hat. Beides führt im vorliegenden Fall gleichermaßen zur Anwendung ungarischen Sachrechts.

[20] Die Frage, ob auch der vom Fahrzeugführer verschiedene Halter auf Zahlung der vertragsmäßig begründeten Mautforderung in Anspruch genommen werden kann, unterliegt keiner gesonderten Anknüpfung. Denn das Vertragsstatut bestimmt grundsätzlich, wer Schuldner und Gläubiger ist (MüKoBGB/Spellenberg Art. 12 Rom I-VO Rn. 62; BeckOGK/Weller [Stand: 1. Oktober 2020] Rom I-VO Art. 12 Rn. 25). Die Reichweite des Vertragsstatuts erstreckt sich nach dem autonom auszulegenden Art. 12 Abs. 1 Buchst. b Rom I-VO auf die Erfüllung der durch den Vertrag begründeten Verpflichtungen und damit auch darauf, ob Dritte in den Vertrag einbezogen sind (Staudinger DAR 2020, 276, 278; Staudinger/Scharnetzki DAR 2021, 191, 192; BeckOK BGB/Spickhoff [Stand: 1. Mai 2022] VO (EG) 593/2008 Art. 12 Rn. 5; Hüßtege/Mansel BGB Rom-Verordnungen - EuErbVO - HUP, Rom I-VO Art. 12 Rn. 15; Schulze/Staudinger BGB 11. Aufl. Rom I-VO Art. 12 Rn. 4; vgl. auch EuGH NJW 2021, 1583 Rn. 35).

[21] Es besteht kein Anlass, die Sache gemäß Art. 267 AEUV dem Gerichtshof der Europäischen Union zur Auslegung des Art. 12 Abs. 1 Buchst. b Rom I-VO vorzulegen. Die richtige Auslegung dieser Norm ist angesichts der Regelungszwecke der Rom I-VO, nämlich einerseits eine im Einklang der verschiedenen Regelwerke stehende, rechtssichere und berechenbare Abgrenzung von vertraglichen zu außervertraglichen Schuldverhältnissen zu schaffen (7. Erwägungsgrund und 16. Erwägungsgrund, Satz 1), andererseits der Einräumung eines gewissen gerichtlichen Ermessens, um das Recht bestimmen zu können, das zu dem Sachverhalt die engste Verbindung aufweist (16. Erwägungsgrund, Satz 2), derart offenkundig zu beantworten, dass für vernünftige Zweifel kein Raum bleibt (*“acte clair”*; vgl. etwa EuGH Urteil vom 9. September 2015 - C-72/14 und C-197/14 - juris Rn. 55 ff.; Senatsbeschluss vom 27. November 2019 - XII ZB 311/19 ([IPRspr 2019-362b](#)) - FamRZ 2020, 272 Rn. 11 mwN). Soweit ersichtlich wird hierzu auch in der Rechtsliteratur keine abweichende Auffassung vertreten.

[22] 3. Nach den vom Landgericht im Freibeweis (vgl. Senatsbeschluss vom 24. Mai 2017 - XII ZB 337/15 ([IPRspr 2017-304](#))) - FamRZ 2017, 1209 Rn. 14) getroffenen Feststellungen zum Inhalt des ungarischen Rechts ist, wenn die Maut nicht vor der Benutzung des Straßenabschnitts durch Kauf einer virtuellen Vignette entrichtet ist, gemäß § 33/A Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 7/A Abs. 10 und Anlage 1 MautVO eine Grundersatzmaut von 14.875 HUF bei Zahlung innerhalb von 60 Tagen nach Zahlungsaufforderung zu zahlen bzw. eine erhöhte Zusatzgebühr von 59.500 HUF bei einer Zahlung nach mehr als 60 Tagen. Schuldner der nachträglich zu entrichtenden Maut ist nach § 15 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes der Halter des Fahrzeugs. Aufgrund von insgesamt fünf Benutzungen von Autobahnabschnitten, für die auf Grundlage der MautVO eine Straßenmaut anfällt, die jedoch jeweils weder vor der Straßenbenutzung noch innerhalb des 60-Tages-Zeitraums entrichtet worden ist, ergibt sich eine Forderung gegen die Beklagte als Halterin der Fahrzeuge in Höhe von (5 x 59.500 HUF =) 297.500 HUF.

[23] 4. Zu Unrecht rügt die Revision, das Landgericht habe die nach ungarischem Recht geltende Beweislastverteilung nicht ausreichend aufgeklärt, indem es die Beklagte hinsichtlich der von ihr vorgetragene Möglichkeit, die Fahrzeugführer hätten die Maut jeweils vorab entrichtet und dieses sei in dem ungarischen Mautsystem lediglich nicht korrekt erfasst worden, für beweisfällig angesehen habe. Zwar entsteht die Straßennutzungsberechtigung bei Vorabentrichtung der Maut durch die fahrzeugbezogene Gebühreneinzahlung (§ 3 Abs. 1 MautVO). Die Geltendmachung der Berechtigung erfolgt durch elektronische Eingabe, worüber der Besteller eine die Gültigkeit quittierende Mitteilung oder einen Kontrollabschnitt erhält (§ 5 MautVO). Diese dienen dem Nachweis der Bezahlung auch bei einer unrichtigen Erfassung im elektronischen Mautsystem und können zur nachträglichen Korrektur des Kennzeichens verwendet werden (§ 8 Abs. 5 MautVO). Die Beklagte, die die Aushändigung der Quittungen oder Kontrollabschnitte im Zuge der Fahrzeugrückgabe zu ihren Mietbedingungen machen kann, hat aber schon keinen Sachverhalt substantiiert vorgetragen, wonach die Maut vorab entrichtet und dadurch für die Kennzeichen ihrer Fahrzeuge eine Straßennutzungsberechtigung erworben war.

[24] 5. ... [25] 6. Die Anwendung der Vorschriften des ungarischen Rechts über die zu entrichtende erhöhte Zusatzgebühr kann auch nicht gemäß Art. 21 Rom I-VO deshalb versagt werden, weil diese mit der inländischen öffentlichen Ordnung („ordre public“) offensichtlich unvereinbar wäre. Denn ein ordre-public-Verstoß läge nur dann vor, wenn das Ergebnis der Anwendung des ausländischen Rechts zu den Grundgedanken der deutschen Regelungen und den in ihnen enthaltenen Gerechtigkeitsvorstellungen in so starkem Widerspruch stünde, dass es nach inländischen Vorstellungen untragbar erscheint (st. Rspr., zuletzt Senatsbeschluss vom 9. Januar 2019 - XII ZB 188/17 ([IPRspr 2019-7b](#))) - FamRZ 2019, 613 Rn. 15 mwN).

[26] Der ordre public-Vorbehalt ist mit Rücksicht auf die vorrangig anzuwendende ausländische Rechtsordnung gegenüber dem Recht eines anderen Mitgliedstaats restriktiv zu handhaben (Staudinger/Hausmann [2021] Art. 21 Rom I-VO Rn. 17). Dabei kommt es auch darauf an, dass der zu prüfende Sachverhalt überhaupt einen Inlandsbezug hat, und wie stark dieser ausgeprägt ist (BGH Urteil vom 29. Juni 2022 - IV ZR 110/21 ([IPRspr 2022-106](#))) - NJW 2022, 2547 Rn. 29 mwN; Staudinger/Hausmann [2021] Art. 21 Rom I-VO Rn. 19 ff.).

[27] Im vorliegenden Fall besteht ein starker Auslandsbezug dadurch, dass das Vertragsverhältnis in Ungarn begründet und die charakteristische Leistung in Ungarn erbracht worden ist. Demgegenüber besteht nur ein geringer Inlandsbezug, der allein darin liegt, dass das Fahrzeug auf einen Halter im Inland zugelassen ist. In dieser Konstellation mit nur schwach ausgeprägtem Inlandsbezug führt die Anwendung des ausländischen Rechts zu keinem Ergebnis, das mit wesentlichen Grundsätzen des inländischen Rechts offensichtlich unvereinbar wäre.

[28] a) Entgegen der Auffassung der Revision liegt ein Verstoß gegen den ordre public nicht darin begründet, dass nach ungarischem Recht durch die Benutzung der mautpflichtigen Straße ein Vertrag zulasten Dritter, nämlich des vom Fahrer verschiedenen Halters, begründet würde.

[29] aa) Eine Anknüpfung von Einstandspflichten an die Haltereigenschaft ist dem deutschen Recht nicht grundsätzlich fremd. So ist auch nach inländischem, allerdings öffentlich-rechtlich ausgestaltetem

Straßenbenutzungsrecht Schuldner der Bundesfernstraßenmaut unter anderem die Person, die Eigentümer oder Halter des Motorfahrzeugs ist (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 BFStrMG).

[30] Eine zivilrechtliche Haftung des Fahrzeughalters ist in § 7 Abs. 1 StVG verankert, wonach er den Schaden zu ersetzen hat, der bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs entsteht, wenn ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Außerdem ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs der Halter eines unberechtigt auf einem Privatparkplatz abgestellten Fahrzeugs hinsichtlich der dadurch hervorgerufenen Beeinträchtigung des Besitzes des Parkplatzbetreibers Zustandsstörer und kann als solcher auf Unterlassung in Anspruch genommen werden, wenn er auf die Aufforderung, den für die Besitzstörung verantwortlichen Fahrer zu benennen, schweigt (BGH Urteil vom 18. Dezember 2015 - V ZR 160/14 - NJW 2016, 863 Rn. 20 ff. mwN). Zudem ist der Halter aufgrund Geschäftsführung ohne Auftrag gemäß §§ 683 Satz 1 i.V.m. 670 BGB grundsätzlich zum Ersatz von Abschleppkosten verpflichtet, die für die Beseitigung der ihm als Zustandsstörer zuzurechnenden Besitzstörung anfallen (BGH Urteil vom 11. März 2016 - V ZR 102/15 - NJW 2016, 2407 Rn. 5 ff. mwN).

[31] bb) Zwar lässt sich nach deutschem Recht allein aus der Haltereigenschaft keine Haftung für vom Fahrzeugführer im Zusammenhang mit einer Parkraumbenutzung verwirkte Vertragsstrafen herleiten (Senatsurteil vom 18. Dezember 2019 - XII ZR 13/19 - NJW 2020, 755 Rn. 26 ff.). Daraus ergibt sich aber noch nicht, dass eine nach ausländischen Rechtsnormen begründete Halterhaftung für diese Fälle oder für Fälle der Benutzung mautpflichtiger Straßen mit zwingenden Grundsätzen des inländischen Rechts offensichtlich unvereinbar wäre (im Ergebnis ebenso Küpper WiRO 2021, 138, 139; Trautmann NZV 2018, 49, 51).

[32] cc) Mit § 7/B MautVO enthält das ungarische Recht auch eine den Halter entlastende - und damit dem Rechtsgedanken des inländischen § 7 Abs. 2 StVG entsprechende - Regel für den Fall, dass das Fahrzeug oder das Kennzeichen rechtswidrig aus dem Besitz des Halters gelangt ist. Dieser Fall liegt hier aber nicht vor, da die Beklagte ihre Fahrzeuge freiwillig überlassen und dadurch auch eine Benutzung mautpflichtiger Straßen in Ungarn ermöglicht hat.

[33] b) Die Beklagte ist auch nicht dadurch in einer dem ordre public widersprechenden Weise benachteiligt, dass sie zu einer höheren Maut als bei Vorabentrichtung herangezogen wird. Eine Tarifgestaltung, die die Vorabentrichtung der Maut preislich günstiger offeriert als bei einer Nachentrichtung, ist schon deshalb nicht unangemessen, weil mit der nachträglichen Einziehung der Maut sowohl ein erhöhter Aufwand als auch Realisierungsrisiken verbunden sind. Schließlich sollen durch die unterschiedliche Preisgestaltung auch im Massengeschäft notwendige Lenkungseffekte erreicht werden, die auf eine Vorabentrichtung der Maut zielen. Regelungen mit dieser Zielsetzung sind auch dem inländischen Recht nicht grundsätzlich fremd; beispielsweise erheben Beförderungsunternehmen ein erhöhtes Beförderungsentgelt, wenn der Fahrgast sich keinen gültigen Fahrausweis beschafft hat (§ 9 Abs. 1 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. Februar 1970, BGBl. I S. 230).

[34] c) Ist danach bereits die Grundersatzmaut nicht als pauschalierter Schadensersatz, sondern als gewöhnliches Vertragsentgelt im nachträglichen Bezahlsmodus zu verstehen, geht auch die Auffassung der Revision fehl, die bei Nichtentrichtung innerhalb von 60 Tagen nach der Zahlungsaufforderung anfallende erhöhte Zusatzgebühr stelle der Sache nach einen Strafschadensersatz in Form einer zweiten Vertragsstrafe auf die Nichterfüllung der ersten Vertragsstrafe dar, was gegen den ordre public verstoße (ähnlich AG München MDR 2020, 726, 727 ([IPRspr 2020-18](#)); vgl. grundsätzlich zum Strafschadensersatz BGHZ 118, 312 = NJW 1992, 3096, 3103 ff. (IPRspr. 1992 Nr. 218b)). Die erhöhte Zusatzgebühr stellt sich vielmehr als eine (erste) Vertragsstrafe dar, mit der der Zahlungsverzug hinsichtlich der Grundersatzmaut sanktioniert und der Verzugsschadensersatz pauschaliert wird. Der Charakter eines pauschalierten Verzugsschadensersatzes zeigt sich etwa darin, dass zusätzliche Verzugszinsen nicht geschuldet sind (§ 33/B Abs. 5 Satz 4 Straßenverkehrsgesetz). Schließlich verstößt die Regelung auch nicht gegen das im inländischen Recht für Vertragsstrafen verankerte Verschuldensprinzip, da die erhöhte Zusatzgebühr erst anfällt, wenn der Fahrzeughalter die Maut nicht innerhalb von 60 Tagen nach der ihm zugewandten Zahlungsaufforderung entrichtet.

[35] Zwar kann auch eine übermäßig hohe Vertragsstrafe für sich genommen gegen den *ordre public* verstoßen (BeckOGK/Hemler [Stand: 1. Juni 2022] Rom I-VO Art. 21 Rn. 68; BeckOK BGB/Spickhoff [Stand: 1. Mai 2022] VO (EG) 593/2008 Art. 21 Rn. 5). Die Vertragsstrafe für sich genommen beträgt hier aber nur den Aufschlag von (59.500 - 14.875 =) 44.625 HUF, was derzeit rund 112 € entspricht und keinen unangemessen hohen absoluten Betrag darstellt. Relativ betrachtet bedeutet die erhöhte Zusatzgebühr einen dreifachen Aufschlag auf das Vertragsentgelt für den nachträglichen Bezahlsmodus, was ebenfalls noch nicht *ordre-public-widrig* überhöht ist.

[36] Selbst wenn man in den Blick nimmt, dass die erhöhte Zusatzgebühr das Zwanzigfache des Entgelts bei Vorabentrichtung der Maut beträgt (59.500 HUF gegenüber 2.975 HUF), hält sich die Vervielfachung der betragsmäßig geringen Ausgangsmaut um diesen Faktor noch im Rahmen dessen, was nach inländischem Recht beispielsweise von Beförderungsunternehmen als gewöhnliches erhöhtes Beförderungsentgelt verlangt werden kann, und widerspricht deshalb nicht offensichtlich hiesigen Rechtsgrundsätzen (a.A. LG München DAR 2021, 213, 215 ([IPRspr 2021-15](#))).

[37] 7. Mit Erfolg rügt die Revision allerdings, dass das Landgericht die Beklagte - wie von der Klägerin beantragt - zur Zahlung einer Geldschuld in inländischer Währung verurteilt hat.

[38] a) Fremdwährungsschulden sind als solche, also in fremder Währung einzuklagen (Staudinger/Omlor BGB [2021] § 244 Rn. 133). Die Inlandswährung ist kein *minus*, sondern ein *aliud* dazu. Eine auf die falsche Währung gerichtete Zahlungsklage wäre somit abzuweisen (vgl. BGH Urteil vom 29. Mai 1980 - II ZR 99/79 (IPRspr. 1980 Nr. 131) - NJW 1980, 2017).

[39] b) Für die Frage, in welcher Währung vertragliche Zahlungsansprüche geschuldet sind, gilt das Statut, das den Vertrag insgesamt beherrscht (Staudinger/Magnus [2011] Rom I-VO Art. 12 Rn. 109; Erman/Stürner BGB 16. Aufl. Rom I-VO Art. 12 Rn. 18), hier also das ungarische Recht.

[40] c) Insoweit fehlt es an Feststellungen, dass die Klägerin nach ungarischem Sachrecht dazu berechtigt ist, die Mautschulden in Euro zu fordeRn. Aus der vom Landgericht herangezogenen MautVO ergibt sich nur eine Zahlungspflicht in ungarischen Forint.

[41] Denkbar wären allerdings vom Landgericht nicht ermittelte Vorschriften im allgemeinen ungarischen Schuldrecht, die entweder einen Wechsel in eine andere Währung erlauben oder die eine Ersetzungsbefugnis entsprechend der inländischen Regelung des § 244 BGB enthalten, auf die hin auch eine stillschweigende Einigung im Prozess über eine Umwandlung in die Heimwährungsschuld in Betracht käme (vgl. BGHZ 101, 296 = NJW 1987, 3181, 3184 (IPRspr. 1987 Nr. 19)).

III.

[42] Das angefochtene Urteil kann daher keinen Bestand haben. Der Senat kann in der Sache nicht abschließend entscheiden, da er die noch erforderlichen Feststellungen zum ausländischen Recht hinsichtlich einer dort verankerten Berechtigung, den Zahlbetrag anstatt in Forint auch in Euro zu verlangen, nicht selbst treffen kann. Hierzu ist den Parteien Gelegenheit zu ergänzendem Vortrag zu geben.

Fundstellen

LS und Gründe

DAR, 2022, 692

NJW, 2022, 3644

RIW, 2022, 856

ZIP, 2022, 2393

EuZW, 2023, 92, mit Anm. *Finkelmeier*

IWRZ, 2023, 42, mit Anm. *Krümmel*

MDR, 2023, 89

WM, 2023, 1198

Aufsatz

Goebel/Wiepen, NJW, 2022, 3611

nur Leitsatz

AnwBl., 2023, 112, mit Anm. *Bert*

Bericht

Staudinger/Voth, EWiR, 2023, 111

Permalink

<https://iprspr.mpipriv.de/2022-242>

Lizenz

Copyright (c) 2024 [Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht](#)



Dieses Werk steht unter der [Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz](#).