

Beschlußempfehlung und Bericht des Rechtsausschusses (6. Ausschuß)

**zu dem Antrag der Abgeordneten Hermann Bachmaier, Dr. Hans de With,
Dr. Herta Däubler-Gmelin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
— Drucksache 12/4023 —**

Besserer Schutz vor Kfz-Diebstählen

A. Problem

Die Anzahl der Kraftfahrzeugdiebstähle in Deutschland hat in den letzten Jahren dramatisch zugenommen.

B. Lösung

Mit dem Antrag — Drucksache 12/4023 — wird die Bundesregierung aufgefordert, verschiedene Maßnahmen zur wirksameren Bekämpfung der Kfz-Diebstähle zu ergreifen. Insbesondere sollen die §§ 38a und 38b StVZO sowie erforderlichenfalls weitere nationale und internationale Vorschriften geändert und der Einbau effektiver Sicherungseinrichtungen gegen Autodiebstähle verbindlich vorgeschrieben werden. Ferner sollen auch die einschlägigen versicherungs- und zivilrechtlichen Vorschriften überprüft sowie fälschungssichere Kennzeichen eingeführt werden.

In der vom Ausschuß beschlossenen — geänderten — Fassung des Antrages wird die Bundesregierung aufgefordert, zunächst auf eine Änderung der entsprechenden EG-Richtlinie hinzuwirken und die nationalen Vorschriften sodann kurzfristig anzupassen. Ferner soll die Bundesregierung bis zum 1. März 1994 über die Möglichkeiten der Einführung fälschungssicherer Kfz-Kennzeichen berichten.

Annahme des geänderten Antrags mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppen der PDS/Linke Liste und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags ohne Änderungen oder Ablehnung des Antrags.

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag — Drucksache 12/4023 — in der nachstehenden
Fassung anzunehmen:

Besserer Schutz vor Kfz-Diebstählen

Die Bundesregierung wird aufgefordert,

1. bei der Europäischen Union dafür einzutreten, daß die dramatische Zunahme von Kfz-Diebstählen und auch von Diebstählen aus Kfz in der Bundesrepublik Deutschland durch eine umgehende Änderung der EG-Richtlinie 74/61/EWG über „Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung“ z. B. durch eine obligatorische Einführung von elektronischen Wegfahrsicherungen wirksam bekämpft wird. Die nationalen Vorschriften in der StVZO sind dann entsprechend kurzfristig anzupassen,
2. dabei sicherzustellen, daß der Einbau solcher Sicherungseinrichtungen verbindlich wird, die das Diebstahlrisiko nachhaltig verringern,
3. die Überprüfung versicherungs- und zivilrechtlicher Vorschriften mit dem Ziel vorzunehmen, die Motivation für den Einbau von Sicherungseinrichtungen zu erhöhen und
4. spätestens zum 1. März 1994 zu berichten, ob Möglichkeiten für die Einführung fälschungssicherer amtlicher Kfz-Kennzeichen gesehen werden.

Bonn, den 8. Dezember 1993

Der Rechtsausschuß

Horst Eylmann
Vorsitzender

Hermann Bachmaier
Berichterstatter

Dr. Dietrich Mahlo

Bericht der Abgeordneten Hermann Bachmaier und Dr. Dietrich Mahlo

I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag der Abgeordneten Hermann Bachmaier, Dr. Hans de With, Dr. Herta Däubler-Gmelin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD „Besserer Schutz vor Kfz-Diebstählen“ — Drucksache 12/4023 — in seiner 134. Sitzung vom 21. Januar 1993 in erster Lesung beraten. Die Vorlage wurde zur federführenden Beratung an den Rechtsausschuß und zur Mitberatung an den Innenausschuß und den Ausschuß für Verkehr überwiesen.

Der Innenausschuß hat in seiner Stellungnahme vom 1. Dezember 1993 die Zustimmung zu dem unveränderten Antrag empfohlen. Der Antrag der Koalitionsfraktionen im Innenausschuß, die Vorlage in der veränderten, aus der obigen Beschlußempfehlung ersichtlichen Fassung anzunehmen, wurde mit Stimmengleichheit abgelehnt.

Der Ausschuß für Verkehr hat dem federführenden Rechtsausschuß mit Stellungnahme vom 1. Dezember 1993 vorgeschlagen, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Antrags in der aus der obigen Beschlußempfehlung ersichtlichen Fassung zu empfehlen. Dabei wurde der entsprechende Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen zu Nummer 1 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste angenommen. Die Nummern 2 und 3 des Antrages wurden einstimmig angenommen. Der Änderungsantrag zu Nummer 4 wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und einigen Stimmen aus der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste gegen einige weitere Stimmen aus der Fraktion der SPD angenommen.

Der Rechtsausschuß hat die Vorlage in seinen Sitzungen vom 16. Juni 1993, 27. Oktober 1993, 1. Dezember 1993 und 8. Dezember 1993 (78., 96., 101. und 103. Sitzung) beraten. Am 27. Oktober 1993 hat der Rechtsausschuß eine öffentliche Anhörung durchgeführt. An ihr teilgenommen haben:

- Prof. Dr. Hans-Heiner Kühne, Universität Trier,
- Abteilungspräsident Dr. Wolfgang Steinke, Bundeskriminalamt Wiesbaden,
- Prof. Dr. Max Danner und Stellvertretender Verbandsdirektor Ulf Lemor, HUK-Verband und
- Rechtsanwalt Paul Kuhn und Dipl.-Ing. Gerhard-Ernst Hutzler, ADAC.

Hinsichtlich der Ergebnisse der Anhörung wird auf das Protokoll der 96. Sitzung des Rechtsausschusses mit den anliegenden Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

Der Rechtsausschuß empfiehlt mehrheitlich die Annahme des Antrags der Fraktion der SPD in der aus der obigen Beschlußempfehlung ersichtlichen Fassung. Nummer 1 wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste bei Enthaltung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen. Die Nummern 2 und 3 fanden die Zustimmung aller Fraktionen und Gruppen im Ausschuß. Nummer 4 wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der SPD (bei einer Enthaltung) und der Gruppe der PDS/Linke Liste beschlossen.

II.

Im Rechtsausschuß wurde von allen Fraktionen und Gruppen übereinstimmend hervorgehoben, daß angesichts der dramatischen Zunahme von Kfz-Diebstählen und des damit verbundenen immensen ökonomischen Schadens eine rasche und effektive Verbesserung des Diebstahlschutzes erreicht werden müsse. Das Anliegen des Antrags der Fraktion der SPD wurde vor diesem Hintergrund einmütig begrüßt. Einvernehmen bestand auch darüber, daß durch eine Überprüfung und erforderlichenfalls Änderung der einschlägigen versicherungs- und zivilrechtlichen Vorschriften die Motivation für den Einbau von Sicherungseinrichtungen bei Kraftfahrzeugherstellern, Versicherungen und Verbrauchern erhöht und letztlich der Einbau von Sicherungseinrichtungen — namentlich der elektronischen Wegfahrsperrre — verbindlich vorgeschrieben werden solle. Diesen Punkten trugen die Nummern 2 und 3 des Antrages der Fraktion der SPD Rechnung, die vom Ausschuß unverändert übernommen und einvernehmlich beschlossen wurden.

Keine Einigkeit konnte demgegenüber bei der Frage erzielt werden, ob es im Hinblick auf geltendes EG-Recht bereits zum jetzigen Zeitpunkt rechtlich zulässig und geboten ist, die nationalen Rechtsvorschriften zu ändern und den Einbau elektronischer Wegfahrsperrren verbindlich vorzuschreiben.

Die Koalitionsfraktionen vertraten die Auffassung, daß eine entsprechende Änderung der §§ 38 a und 38 b StVZO im Hinblick auf die Richtlinie des Rates vom 17. Dezember 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen (74/61/EWG) nicht zulässig sei. Sie verwiesen auf Artikel 3 der Richtlinie, in dem in Verbindung mit dem zugehörigen Anhang I der Richtlinie ein Mindeststandard festgelegt werde, bei dessen Einhaltung die Mitgliedstaaten die Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis oder der Betriebserlaubnis mit

nationaler Geltung nicht verweigern dürften. Dieser Mindeststandard umfasse eben nicht zum Beispiel elektronische Wegfahrsperrn oder vergleichbare Sicherungseinrichtungen.

Derzeit werde auf Gemeinschaftsebene über eine Änderung dieser offensichtlich veralteten Richtlinie verhandelt. Die Bundesregierung dränge dabei mit Nachdruck auf die Aufnahme von Vorschriften, die den obligatorischen Einbau elektronischer Wegfahrsperrn gemeinschaftsweit vorschrieben. Diese Verhandlungen, die voraussichtlich 1994 zum Abschluß kommen könnten, müßten abgewartet werden.

Vor diesem Hintergrund sei es zum jetzigen Zeitpunkt weder rechtlich zulässig noch in der Praxis durchführbar, national den Einbau elektronischer Wegfahrsperrn obligatorisch vorzuschreiben. Eine solche Maßnahme bedürfe zum einen der Zustimmung der anderen Mitgliedstaaten, die jedenfalls im Hinblick auf die laufenden Verhandlungen zur Änderung der Richtlinie 74/61/EWG nicht zu erreichen sei. Sie liefe zum anderen in der Praxis auch ins Leere, da jeder deutsche Autohersteller eine EWG-Betriebserlaubnis für seine Fahrzeuge mit einem — der geltenden Richtlinie entsprechenden — geringen Mindestsicherheitsstandard in einem anderen Mitgliedstaat beantragen und erhalten könne und die Bundesrepublik Deutschland diese Genehmigung selbstverständlich anzuerkennen habe.

Dies gehe im übrigen auch ausdrücklich aus der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge hervor. Vor diesem Hintergrund sei es auch — entgegen dem Vortrag der Fraktion der SPD — dem Kraftfahrtbundesamt verwehrt, auf der Grundlage des geltenden Rechts bereits zum jetzigen Zeitpunkt nur noch in solchen Fällen eine Betriebserlaubnis zu erteilen, in denen das Fahrzeug mit einer elektronischen Wegfahrsperrre ausgestattet ist. Einer solchen Praxis stehe ausdrücklich § 19 StVZO entgegen, der die Erteilung der Betriebserlaubnis von der Einhaltung auch des EG-Rechts abhängig mache.

Die Koalitionsfraktionen haben vor diesem Hintergrund eine geänderte Fassung der Nummer 1 des Antrags der Fraktion der SPD beantragt und beschlossen. Danach sollen zunächst mit Nachdruck auf eine Änderung der Richtlinie 74/61/EWG hingewirkt und sodann die nationalen Rechtsvorschriften kurzfristig angepaßt werden.

Bonn, den 8. Dezember 1993

Hermann Bachmaier

Dr. Dietrich Mahlo

Berichterstatter

Die Fraktion der SPD hat gegen die mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen beschlossene Fassung der Nummer 1 gestimmt. Sie hat mit Nachdruck gefordert, Nummer 1 des Antrags in seiner ursprünglichen (lediglich redaktionell geringfügig zu ändernden) Fassung anzunehmen. Die Forderung wurde damit begründet, die Richtlinie 74/61/EWG stehe der Änderung nationaler Vorschriften, insbesondere der §§ 38 a und 38 b StVZO, nicht zwingend entgegen. In dem Anhang I, auf den Artikel 3 der Richtlinie verweise, sei lediglich von auf das Lenkrad und die Kraftübertragung wirkenden Sicherungseinrichtungen die Rede. Nicht erfaßt würden demgegenüber elektronische Sicherungen. Der deutsche Gesetzgeber sei mithin nicht gehindert, Vorschriften, die den Einbau entsprechender Sicherungseinrichtungen vorschrieben, zu erlassen. Dieses Ergebnis habe im übrigen auch die Anhörung bestätigt.

Selbst wenn man aber die von den Koalitionsfraktionen und der Bundesregierung vorgetragenen Bedenken in Rechnung stelle, hätten diese im Hinblick auf die allseits geforderte möglichst rasche und effektive Verbesserung des Diebstahlschutzes zurückzustehen. Die Bundesrepublik Deutschland solle mit der Änderung der nationalen Vorschriften ein wichtiges und dringend erforderliches Signal setzen. Damit werde auch den Verhandlungen in Brüssel, die erfahrungsgemäß sehr langwierig seien und sicherlich auch im konkreten Fall nicht im Jahre 1994 zu einem Ergebnis führten, der notwendige Schub gegeben. Anderenfalls warte man in der Bundesrepublik Deutschland noch Jahre auf entsprechende Vorschriften mit der Folge der weiteren ungehinderten Zunahme der Diebstähle in diesem Bereich und des damit verbundenen Schadens, der im Ergebnis mit relativ einfachen und auch kostengünstigen Maßnahmen drastisch zu reduzieren sei.

Auch die Nummer 4 des Antrags der Fraktion der SPD wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in geänderter Fassung beschlossen. Nach Auffassung der Koalitionsfraktionen bedarf die Einführung fälschungssicherer Kfz-Kennzeichen noch eingehender Untersuchungen, da gegebenenfalls das gesamte Zulassungswesen in der Bundesrepublik Deutschland überarbeitet und umgestellt werden müsse. Die Bundesregierung sei deshalb aufzufordern, kurzfristig — bis zum 1. März 1994 — über die Möglichkeiten fälschungssicherer Kennzeichen zunächst einmal zu berichten.

