

In Zusammenarbeit mit dem ACE Auto Club Europa

herausgegeben von Dr. jur. **Frank Albrecht**, Ministerialrat im Bundesverkehrsministerium, Berlin; Prof. Dr. **Benjamin von Bodungen**, German Graduate School of Management and Law, Heilbronn; Dr. **Ingo E. Fromm**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Strafrecht und für Verkehrsrecht, Koblenz; Prof. **Harald Geiger**, Präsident des Verwaltungsgerichts a. D., München; Dr. **Christian Grüneberg**, Richter am BGH, Karlsruhe; **Ottheinz Kääh** LL.M., Rechtsanwalt, Fachanwalt für Versicherungsrecht und für Verkehrsrecht, München; **Felix Koehl**, Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, München; **Hannes Krämer**, Rechtsassessor, Legal Counsel DEKRA SE, Stuttgart; **Carsten Krumm**, Richter am Amtsgericht, Dortmund; **Volker Lempp**, Rechtsassessor, Stuttgart; Prof. Dr. Ing. **Werner Möhler**, Sachverständiger und Lehrbeauftragter am Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen University; Dr. **Christiane Oehler**, Richterin am BGH, Karlsruhe; **Joachim Otting**, Rechtsanwalt, Hünxe/Berlin; **Azime Zeycan**, Rechtsanwältin, Fachanwältin für Verkehrsrecht und für Familienrecht, Bochum.

Schriftleitung: **Felix Koehl**, Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, München; Ass. jur. **Rüdiger Balke**, Koblenz; Dr. **Jens Brögelmann**, Richter am Oberlandesgericht, Köln; Prof. Dr. **Helmut Janker**, Wolfratshausen

## AUFsätze

# Die Änderung des StVG durch das vierte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften\*

Vorsitzender Richter am Verwaltungsgerichtshof Felix Koehl, München

Am 27.7.2021 ist das Vierte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 12.7.2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden (BGBl. I S. 3091). Die Vorschriften des Gesetzes sind überwiegend am 28.7.2021 in Kraft getreten. Durch das Gesetz werden ua die Verordnungsermächtigung in § 6 StVG neu gefasst und die §§ 23 ff. StVG überarbeitet. Die Neufassung von § 6 StVG soll für den Rechtsanwender verständlicher sein. Die Überarbeitung der §§ 23 ff. StVG hat das Ziel, die Sanktionierung von Verstößen gegen nationale Genehmigungsvorschriften bzw. europäische Typgenehmigungsvorschriften zu verbessern und die Normenklarheit der §§ 23 ff. StVG zu erhöhen. Zugleich werden durch das Gesetz – insoweit als Legislativverordnung<sup>1</sup> – die notwendigen Folgeänderungen insbesondere der FZV, der GebOSt und der FeV vorgenommen.

## I. Die Neufassung von § 6 StVG

### 1. Überblick

Die sehr zentrale Vorschrift des § 6 StVG ist vom Wortlaut her umfassend geändert worden. Sie stellt die Ermächtigungsgrundlage für zahlreiche Verordnungen dar, die im Straßenverkehrsrecht nicht wegzudenken sind. Laut Gesetzgeber<sup>2</sup>

handelt es sich dabei um eine „Neufassung“, die im Hinblick auf eine effiziente Anwendung notwendig geworden sei. Die bisherige Fassung sei nach und nach durch kleinschrittige Aufzählungen und die Verwendung von Beispielen und Details ausdifferenziert worden, um anlassbezogen einzelne Regelungsinhalte herauszustellen und abzusichern. Dies sei allerdings vielfach ohne Anspruch auf ein systematisches Gesamtkonzept im Hinblick auf die anderen Ermächtigungsinhalte des § 6 StVG geschehen.

Bereits die Überschrift wurde geändert und lautet nunmehr „Verordnungsermächtigungen“ statt „Ausführungsvorschriften“. In der Sache macht es keinen Unterschied; § 6 StVG aF wurde ebenfalls als Verordnungsermächtigung verstanden. Der Umfang der Vorschrift ist deutlich geringer geworden. Sie enthält weniger Detailregelungen, sondern beschreibt nunmehr eher abstrakt die in den Verordnungen in Betracht kommenden Regelungsgegenstände. Die Überarbeitung ist laut Gesetzgeber aus folgenden Gründen notwendig geworden: „Die Neufassung verfolgt das Ziel, die Formulierung der Aus-

\* Siehe hierzu auch die Beilage im kommenden Heft 11/2021, Albrecht u.a. „Die Neufassung des § 6 StVG durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften – eine Synopse des bisherigen und neuen Rechts“.

1 Maunz/Dürig/Remmert, 94. EL Januar 2021, GG § 80 Rn. 93.

2 BT-Drucksache 19/28684, S. 41.

führungsbestimmungen auf eine höhere Abstraktionsebene zurück zu holen und dabei den im Grunde intendierten Ermächtigungsumfang und Anwendungsbereich zu erhalten, ohne ihn auszuweiten, jedoch von der vermeintlichen und rechtsstaatlich nicht in dieser Tiefe erforderlichen Vereinzelung weitestgehend zu befreien. Dabei wird auch das erforderliche Maß an die Bestimmtheit der Verordnungsermächtigungen beachtet. Die Anforderungen an die Bestimmtheit können insbesondere bei vielgestaltlichen Lebenssachverhalten geringer sein. Der vorliegende Abstraktionsgrad wird folglich den sich im Wandel befindlichen Regelungsbedürfnissen gerecht, der durch moderne und noch zu entwickelnde Fortbewegungsmittel beeinflusst wird.<sup>3</sup> Hervorzuheben ist, dass die auf § 6 StVG beruhenden Verordnungen selbst in der Sache in ihrer bisherigen Fassung belassen wurden und nur verweisungstechnische Änderungen erfahren haben. Die in den jeweiligen Verordnungen zitierten Ermächtigungsgrundlagen (§ 80 Abs. 1 Satz 3 GG) wurden nicht an die Neufassung des § 6 StVG angepasst.

Einige besonders bedeutsame Änderungen werden nachfolgend dargestellt:

## 2. Gültigkeit einer ausländischen Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung

Der höhere Abstraktionsgrad mag an folgendem Beispiel verdeutlicht werden: Die frühere Fassung des § 6 StVG enthielt in Abs. 1 Nr. 1 Buchst. r eine Ermächtigung zum Erlass von Ausführungsvorschriften betreffend „die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenen Verzicht und die Erteilung des Rechts, nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenen Verzicht von einer ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen nach § 3 Abs. 7“. Diese Thematik wird nunmehr bereits von Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchst. a der aktuellen Fassung erfasst, die eine Verordnungsermächtigung beinhaltet „über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr, insbesondere über den Inhalt und die Gültigkeitsdauer von Fahrerlaubnissen, insbesondere unterschieden nach Fahrerlaubnisklassen, über die Probezeit sowie über Auflagen und Beschränkungen zu Fahrerlaubnissen“. Nach der Gesetzesbegründung umfassen Regelungen über den Inhalt von Fahrerlaubnissen nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nummer 1 Buchst. a StVG auch die Regelung besonderer – also wohl auch – ausländischer Fahrerlaubnisse.<sup>4</sup>

Ob dieser höhere Abstraktionsgrad an dieser Stelle und im generellen den Anforderungen von § 80 Abs. 1 Satz 2 GG entspricht, muss die Entwicklung der Rechtsprechung zeigen. Immerhin interpretiert das BVerfG diese Vorschrift als Bestimmtheitsgebot. Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung müssen danach im Gesetz nur, aber immerhin auch „hinreichend“ bestimmt werden. Dabei ging das Gericht zunächst davon aus, die Bestimmung von Inhalt, Zweck und Ausmaß der Ermächtigung müsse „grundsätzlich ausdrücklich, jedenfalls aber mit einwandfreier Deutlichkeit“ geschehen. Außerdem verstand es unter Gesetz im Sinne des § 80 Abs. 1 GG nicht „das Gesetz als Ganzes“, sondern fasste darunter die „einzelne gesetzliche Bestimmung. Seit längerer Zeit reicht es dem Gericht aus, wenn sich Inhalt, Zweck und Ausmaß der Ermächtigung zwar nicht unmittelbar aus dem Wort-

laut der ermächtigenden Norm, aber im Wege ihrer Auslegung aus dem Kontext des gesamten Gesetzes hinreichend bestimmt ergeben.<sup>5</sup> Vor diesem Hintergrund ist es möglicherweise nicht mehr so riskant wie früher, wenn eine bislang zumindest weitgehend als ausreichend bestimmt verstandene Ermächtigungsgrundlage – wie hier – nunmehr deutlich genereller gefasst wird.

Falls die Rechtsprechung in Zukunft zu dem Ergebnis kommen sollte, die Neufassung des § 6 StVG genüge den Bestimmtheitsanforderungen nicht, dürfte dies nicht zu einer Nichtigkeit der aufgrund von § 6 StVG aF erlassenen Rechtsverordnungen führen, soweit diese – wie es weitgehend der Fall ist – unverändert blieben. Denn nach zwar überraschender, aber herrschender Meinung<sup>6</sup> berührt sogar der nachträgliche Wegfall der Ermächtigungsgrundlage die Gültigkeit der zuvor auf dieser Grundlage erlassenen Rechtsverordnung nicht, so dass davon auszugehen ist, dass eine etwaige nachträgliche Unzulänglichkeit der Ermächtigungsgrundlage eine zuvor erlassene Rechtsverordnung ebenfalls unberührt lässt. Vor diesem Hintergrund dürfte auch ein etwaiger Verstoß gegen das Zitiergebot (vgl. oben 1.) – immerhin zitiert beispielsweise die Präambel der Fahrerlaubnis-Verordnung nach wie vor mit § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. c StVG eine jetzt nicht mehr existente Vorschrift und mit § 6 Abs. 1 Nr. 7 StVG eine Vorschrift, die ersichtlich nicht passt – ebenfalls ohne Auswirkungen bleiben, nachdem keine Neubekanntmachung der Verordnungen erfolgt ist.

## 3. Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge

Erweist sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen von Fahrzeugen oder Tieren, hat die Fahrerlaubnisbehörde ihm das Führen zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen (§ 3 Abs. 1 FeV). Die Vorschrift hat vor allem Bedeutung für die Folgen von Führen von Fahrrädern im Straßenverkehr im fahruntüchtigen Zustand, insbesondere im Zusammenhang mit Alkohol oder Drogen. In der Praxis wird der Betroffene häufig zur Beibringung eines Gutachtens aufgefordert, das er jedoch häufig nicht vorlegt, so dass die Untersagung des Führens von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen dann auch auf § 11 Abs. 8 FeV gestützt wird. Ob die Untersagung des Führens erlaubnisfreier Fahrzeuge nach §§ 3, 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c, 11 Abs. 8 FeV in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG aF eine hinreichende gesetzliche Ermächtigungsgrundlage findet, war nach neuester Rechtsprechung jedoch fraglich.<sup>7</sup> Grund hierfür war zunächst, dass die Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG aF deutlich allgemeiner und zudem knapper gehalten war als das in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. c, q und r StVG aF in Bezug auf das Führen von Kraftfahrzeugen der Fall gewesen sei. In diesen Bestimmungen hatte der Gesetzgeber den Ordnungsgeber zur Regelung der Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, die Beurteilung der Eignung durch Gutachten sowie die Feststellung und Überprüfung der Eignung durch die Fahrerlaubnisbehörde nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 iVm Abs. 4, 7 und 8 StVG

3 BT-Drucksache 19/28684, S. 41.

4 BT-Drucksache 19/28684, S. 41.

5 Maunz/Dürig/Remmert, 94. EL Januar 2021, GG § 80 Rn. 65.

6 Zum Streitstand und zur dem BVerfG folgenden hM vgl. NVwZ 2000, 1263.

7 BVerwG, BeckRS 2020, 44382.

(Buchst. c) sowie zur Regelung der Maßnahmen bei bedingt geeigneten oder ungeeigneten oder bei nicht befähigten Fahrerlaubnisinhabern nach § 3 Abs. 1 StVG ermächtigt (Buchst. q). Darüber hinaus hatte der Gesetzgeber dem Verordnungsgeber in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. r StVG aF die Befugnis erteilt, im Verordnungswege Regelungen zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenen Verzicht zu treffen. Nunmehr hat der Gesetzgeber die Verordnungsermächtigung sowohl in Bezug auf das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge als auch in Bezug auf das Führen von Kraftfahrzeugen knapp gehalten (§ 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchst. b und c StVG nF).

Dieses Beispiel macht deutlich, dass die Neufassung des § 6 StVG zweifelsohne Risiken birgt, nachdem die Rechtsprechung offenbar doch eher hohe Anforderungen an die Bestimmtheit der jeweiligen Ermächtigungsgrundlage stellt. Die Neufassung selbst spielt indes für die Frage, ob die Verordnungsermächtigung nunmehr in Bezug auf den angesprochenen Problemkreis des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge zweifelsfrei ausreichend ist, keine Rolle. Denn nachdem keine Neubekanntmachung der Fahrerlaubnis-Verordnung und auch keine Änderung der gerade genannten Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung im Vierten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften erfolgte, beruhen diese noch auf der alten Fassung des § 6 StVG. Das hat gleichzeitig zur Folge, dass die Frage, ob die Neufassung des § 6 StVG den Bestimmtheitsanforderungen an eine Ermächtigungsgrundlage genügt, sich erst nach sachlichen Änderungen der Verordnungen, die auf ihr beruhen, stellen wird.

Weitere Kritikpunkte waren, dass der Verordnungsgeber in Bezug auf das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge anders als das aufgrund von § 2 StVG hinsichtlich des Führens von Kraftfahrzeugen der Fall ist, nicht an eine gesetzliche Regelung und Eingriffsgrundlage anknüpfen könne, die – wenn auch nur in recht allgemeiner Form – selbst Vorgaben für die Eignung und Befähigung zum Führen solcher Fahrzeuge (vgl. § 2 Abs. 4 und 5 StVG) und zur Anordnung der Beibringung von Gutachten bei Zweifeln an der Eignung oder Befähigung zum Führen (vgl. § 2 Abs. 8 StVG) enthält. Ebenso fehle es für die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge an vergleichbaren Regelungen wie denen des § 3 StVG zur Entziehung der Fahrerlaubnis bei fehlender Eignung oder Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Das Straßenverkehrsgesetz regelt schließlich nicht – auch nicht im Wege einer Verordnungsermächtigung (vgl. § 3 Abs. 7 StVG) – für welche Dauer das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge verboten werden dürfe und/oder unter welchen Voraussetzungen ein solches Verbot wieder aufzuheben sei. Hieran hat sich auch durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften nichts geändert.

#### 4. Hoch- oder voll automatisierte Fahrfunktionen

Nicht mehr ausdrücklich enthalten ist die Klarstellung des § 6 Abs. 4a StVG aF, wonach klargestellt wurde, dass Rechtsverordnungen aufgrund des § 6 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 auch erlassen werden können, soweit dies erforderlich ist, um den besonderen Anforderungen der Teilnahme von Kraftfahrzeugen

mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion am Straßenverkehr Rechnung zu tragen. Das hoch- und vollautomatisierte Fahren ist mittlerweile zu einer etablierten Form der Fahrfunktionen geworden, so dass die aus Gefahrenabwehrgründen für seine Ausgestaltung erforderlichen Vorschriften aufgrund der allgemeinen Ermächtigungen des § 6 Abs. 1 oder 2 StVG nF erlassen werden können, ohne dass es dafür einer gesonderten Klarstellung bedarf.<sup>8</sup>

#### 5. Fahrzeugenehmigungsverfahren

Eine wesentliche Änderung enthält die Neufassung von Art. 6 StVG durch die Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen hinsichtlich des Fahrzeugenehmigungsverfahrens ohne Zustimmung des Bundesrates. Dazu werden die Ermächtigungsgrundlagen für den Themenkomplex der Typgenehmigung, der EU-Fahrzeugeinzelgenehmigung und der Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge in § 6 Abs. 2 StVG nF konzentriert, soweit sie unionsrechtlich geprägt sind. Das Typgenehmigungsverfahren beruht auf unionsrechtlichen Vorschriften, die zum Ziel haben, technische Anforderungen an Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger sowie Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge im europäischen Rahmen zu harmonisieren und damit Markthindernisse für deren Zulassung europaweit abzubauen. Eingeschlossen ist im neuen § 6 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. e StVG zB die Anerkennung von technischen Diensten im Sinne von Art. 3 Nr. 38 der VO (EU) 2018/858. Sämtliche Aufgaben auf dem Gebiet des Typgenehmigungsrechts und der EU-Fahrzeugeinzelgenehmigung sind im Zuständigkeitsbereich des Kraftfahrt-Bundesamtes konzentriert. Somit werden durch diese Verordnungsinhalte die Zuständigkeitsbereiche der Landesbehörden nicht berührt.<sup>9</sup>

#### 6. Befristete Verordnungen

Neu ist auch die Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 8 StVG nF in Form einer neuen Verfahrensmodalität, die in anderen Rechtsgebieten als Eilverordnung bereits eingeführt ist (§ 38 Abs. 2, 3 TierGesG, § 72 PflSchG, § 15 Abs. 3 DüngG, § 70 Abs. 1, 3 LFBG). Dem Bundesverkehrsministerium wird die Ermächtigung zum Erlass von befristeten Verordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates bei Gefahr in Verzug erteilt, also bei einem außergewöhnlichen Eilbedürfnis im zeitlichen Ablauf. Diese Spielart der Verordnungsermächtigung entspringt dem Bedürfnis nach einer sofortigen und flexiblen Regelungsmöglichkeit in Krisensituationen zur Aufrechterhaltung der Handlungsfähigkeit des Verordnungsgebers, deren Erforderlichkeit sich beispielsweise auch im Zuge der Corona Pandemie für bestimmte Ausnahmesituationen und Sondervorschriften oder bundeseinheitlich ordnungserhaltende Maßnahmen verdeutlicht hat. Dabei handelt es sich um die Möglichkeit, Verordnungen zeitlich begrenzt als Krisenmaßnahme zu erlassen, für den Fall, dass das reguläre Verordnungsverfahren mit der mindestens zwei Monate oder in Sitzungspausen auch längere Zeit erfordernden Beteiligungszeit

<sup>8</sup> BT-Drucksache 19/28684, S. 41.

<sup>9</sup> BT-Drucksache 19/28684, S. 43.



des Bundesrates zu langwierig und der Dringlichkeit des Tätigwerdens nicht angemessen wäre. Solche Eilverordnungen stehen angesichts ihres Ausnahmecharakters unter hohen Rechtfertigungsanforderungen. Die Wahrnehmung der Befugnis ist auf das absolute erforderliche Maß im gesamtstaatlichen Interesse zu beschränken, soll möglichst die Stellungnahmen von obersten Landesbehörden berücksichtigen und Ausnahmetatbestände ins Kalkül ziehen, in denen örtliche Unterschiede maßvoll Berücksichtigung finden könnten, sofern dem Anlass nicht zuwiderlaufend. Um diese Verordnungsbefugnis zu begrenzen und die Mitbestimmungsrechte der Länder zu wahren, sollen die Länder möglichst angehört werden und soll die Geltungsdauer einer solchen Verordnung bei Gefahr in Verzug auf maximal drei Monate beschränkt sein. Sie ist nicht verlängerbar. Vielmehr wird bei Bedarf in dieser Zeit eine Regelung im regulären Ordnungsverfahren, auch unter Nutzung des Umlaufverfahrens im Bundesrat, angeschlossen werden können.<sup>10</sup>

## II. Änderung von § 2 StVG

In § 2 Abs. 8 Satz 2 StVG nF sind neben notwendigen rechtssystematischen Folgeänderungen nunmehr die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung aufgeführt. Diese waren bisher nur in der FeV geregelt und stellen eine freiwillige Maßnahme nach Wahl des Betroffenen dar. Unter bestimmten Voraussetzungen ist bei Teilnahme an einem solchen Kurs nach vorheriger Zustimmung durch die Fahrerlaubnisbehörde ein erneutes medizinisch-psychologisches Gutachten entbehrlich. § 2 Abs. 8 Satz 3 schließt von der Möglichkeit der ersatzweisen Vorlage einer Bescheinigung über die Teilnahme an einem solchen Kurs die Fälle des § 4 Abs. 10 Satz 4 sowie die Fälle aus, in denen es an der Kraftfahreignung aufgrund erheblicher oder wiederholter Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetzes mangelte. Denn diesen Fällen liegen derart erhebliche Umstände zugrunde, unter denen das Gesetz die Eignung abspricht. In diesen Fällen bedarf es stets eines erneuten, uneingeschränkt positiven Eignungsgutachtens und der Fahrerlaubnisbehörde ist eine Zustimmung zu einer Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung verwehrt.

## III. Änderung von § 24 StVG

Die Ordnungswidrigkeitenvorschrift des § 24 StVG wurde an die Neufassung von § 6 StVG angepasst und im Zusammenhang mit dem sogenannten Diesel-Skandal um bestimmte Tatbestände erweitert. Außerdem wurden die Bußgeldhöhen teilweise drastisch verschärft. Offen bleibt, warum der Gesetzgeber in diesem Zusammenhang nicht auch an die Statuierung neuer Strafvorschriften gedacht hat.

## IV. Ausdehnung der Halterhaftung

Die Kostentragungspflicht des Halters eines Kraftfahrzeugs in § 25a StVG wird auch auf verbotswidrig haltende oder parkende Anhänger ohne Kraftfahrzeug in den Fällen ausgeweitet, in denen der Verursacher nicht ermittelt werden kann. Kostentragungspflichtig ist dann der Halter des Kraftfahrzeuganhängers. Diese Regelung ist notwendig geworden, um eine

effektive Ahndung der Verkehrsverstöße im ruhenden Verkehr zu gewährleisten. Die Ermittlung des Verursachers bei Verstößen im ruhenden Verkehr ist in hohem Maße von der Mitwirkung des Halters abhängig. Dies gilt auch für die Ermittlung der Person, die mit einem Kraftfahrzeuganhänger einen Halt- oder Parkverstoß begangen hat. Erschwerend kommt im Falle der Kraftfahrzeuganhänger hinzu, dass bei einem halten oder parkenden Anhänger, der nicht an ein Kraftfahrzeug angehängt ist, es bereits problematisch ist, das jeweils verwendete Zugfahrzeug bzw. dessen Halter zu ermitteln.<sup>11</sup>

## V. Verjährung von Ordnungswidrigkeiten

§ 26 StVG erfährt zunächst notwendige Folgeänderungen. In § 26 Abs. 3 Satz 2 StVG nF wird im Hinblick auf die Verfolgung der besonders schwerwiegenden Typgenehmigungsverstöße im Sinne von § 24 Abs. 2 StVG nF eine verlängerte Verjährungsfrist von fünf Jahren vorgesehen. Die kurze Verjährungsfrist von drei Monaten ist für die gewöhnlichen Verkehrsverstöße gegen § 24 Abs. 1 StVG gedacht,

wird aber nicht den Umständen gerecht, die im Typgenehmigungsbereich bestehen. Hier dauert es typischerweise eine erhebliche Zeit, bis die Behörde Anlass zu der Vermutung hat, dass ein Verstoß vorliegt. Zudem sind umfangreiche und technisch anspruchsvolle Prüfungen notwendig, bevor die Behörde das Vorliegen der rechtswidrigen Handlung feststellen kann oder den Eintritt der Verjährung durch Einleitung eines Ermittlungsverfahrens hemmen kann, da auch hierfür ein sachlich begründeter Anfangsverdacht notwendig ist. Entsprechend sieht auch die europäische Verordnung (EU) 2018/858 in Artikel 14 Abs. 3 die Pflicht der Fahrzeughersteller vor, die Unterlagen im Zusammenhang mit der erteilten Typgenehmigung für einen Zeitraum von 10 Jahren nach dem Ende der Gültigkeit der jeweiligen Typgenehmigung aufzubewahren. Aber auch innerhalb des § 24 Abs. 1 müssen die Verstöße gegen die Anforderungen an Fahrzeuge oder Fahrzeugteile, die der Genehmigung ihrer Bauart bedürfen, gesondert betrachtet werden. Auch hier ist die kurze Verjährungsfrist wegen der technischen Prüferfordernisse zur Feststellung eines Anfangsverdachts nicht ausreichend.<sup>12</sup>

## VI. Verwertbarkeit von Eintragungen im Fahreignungsregister

Die Absätze 6 und 7 von § 29 StVG wurden teilweise geändert mit dem Ziel der Gewährleistung einer fundierten Beurteilung der Wiederherstellung der Kraftfahreignung, ua auch im Zusammenhang mit einer medizinisch-psychologischen Untersuchung. Nach erfolgter Erziehung der Fahrerlaubnis wegen Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften müssen im Rahmen des Verfahrens die Gründe hierfür berücksichtigt werden können. § 29 Abs. 6 StVG enthält ein eingeschränktes Verwendungsverbot, § 29 Abs. 7 StVG enthält ein strenges Verwertungsverbot, wonach aus dem Register gelöschte Taten und Entscheidungen nicht mehr zum Nachteil des Betroffenen für Zwecke des § 28 Absatz 2 StVG verwendet werden dürfen. Dieses Verwertungsverbot gilt unabhängig

<sup>10</sup> BT-Drucksache 19/28684, S. 45 f.

<sup>11</sup> BT-Drucksache 19/28684, S. 51.

<sup>12</sup> BT-Drucksache 19/28684, S. 51 f.

davon, woher die aktuelle Kenntnis über die Verstöße rührt, ob sie also auf einer vergangenen Auskunft aus dem Register oder auf Fachakten der Behörde beruht. In der Praxis sind bei der Auslegung Zweifel aufgetreten, ob diese Verbote auch die Verwendung von Taten im Zusammenhang mit einem Entziehungsbescheid umfassen, dessen Grundlage die Taten bilden und in dessen Begründung sie genannt und damit der Behörde weiterhin zugänglich sind. Die hier nun vorgenommene gesetzliche Klarstellung dient der Vermeidung fachlich unerwünschter Ergebnisse: Die einer Entziehungs- oder Versagungsentscheidung zugrundeliegenden Verstöße sollen Basis einer folgenden (Wieder-)Erteilungsentscheidung sein können, solange die Entziehungs- oder Versagungsentscheidung selbst im Register gespeichert ist. Sie wird erst nach 10 Jahren nach § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. b StVG gelöscht.

In § 29 Absatz 6 und 7 StVG sind bisher Durchbrechungen der Verwendungsverbote geregelt. Die Einfügung von Absatz 6 Satz 3 sollen besser als bisher klarstellen, dass eine Tat, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt hat, trotz Ablaufes der Tilgungsfrist (dh in der Überliegefrist) verwendet werden kann. Die Einfügung von

Absatz 7 Satz 2 soll die Verwendung auch trotz Löschung (dh nach Ablauf der Überliegefrist) für die Fahreignungsbeurteilung in einem Verfahren zur (Wieder-)Erteilung einer Fahrerlaubnis sicherstellen. Für beide Ausnahmen ist allerdings vorausgesetzt, dass die Tat in der Entziehungs- oder Versagungsentscheidung genannt ist und diese Entscheidung noch gespeichert ist und daher ihrerseits (mit ihren Gründen) noch verwertet werden darf. Es geht dabei um die Verwertung von Kenntnissen über Verstöße, die im Entziehungsbescheid oder in den Urteilsgründen vorgehalten werden, da die Verstöße als eigener Eintrag aus dem Register insbesondere nach Löschung nicht mehr hervorgehen.<sup>13</sup>

## VII. Sonstige registerrechtliche Änderungen

Im Übrigen werden weitere registerrechtliche Vorschriften mit folgendem Regelungsziel geändert: Der Antrag auf Auskunft

aus dem Fahreignungsregister bedarf der eigenhändigen Unterschrift zur datenschutzrechtlich erforderlichen Identifizierbarkeit des Antragstellers. Im zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) zu speichernde Halterdaten werden präzisiert. Die Voraussetzungen für die Auskunftserteilung aus dem ZFZR werden an mehreren Stellen klargestellt. Die Rechtsgrundlagen für die Fehlerkorrektur des ZFZR und der Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen werden in Teilen ergänzt.<sup>14</sup>

## VIII. Datenverarbeitung

Für das Verkehrsmanagement wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, die den Straßenbausträgern die Verarbeitung der als frei empfangbar versendeten Daten aus Fahrzeugen gestattet. Nicht zuletzt wird die Befugnis der BASt zur Datenverarbeitung für die Unfalldatenforschung geregelt und konkretisierende Regelungen in einer Verordnung ermöglicht.<sup>15</sup>

## IX. Ausschließlich rechtssystematischen Ergänzungen bzw. Änderungen

Ausschließlich rechtssystematischen Ergänzungen erfahren im Wesentlichen §§ 6a, 25, 26a, 28, 28a StVG. Aufgehoben wurde die Ordnungswidrigkeitenvorschrift des § 23 StVG a.F.. Ihr Regelungsinhalt ist durch Neufassung des § 24 StVG in diesem und in § 69a Abs. 2 Nr. 7 StVZO aufgegangen.<sup>16</sup> § 24b StVG wurde gestrichen, da sein Regelungsinhalt durch die Neufassung von § 24 StVG überflüssig geworden ist.

<sup>13</sup> BT-Drucksache 19/28684, S. 52 f.

<sup>14</sup> BT-Drucksache 19/28684, S. 35.

<sup>15</sup> BT-Drucksache 19/28684, S. 35.

<sup>16</sup> BT-Drucksache 19/28684, S. 46.

# Das Thermofenster als verbotene Abschaltvorrichtung bei Dieselfahrzeugen

Prof. Dr. Gerhard Ring, Freiberg

Der EuGH hat im Rahmen eines Vorabentscheidungsersuchens – eingereicht von den Juges d’instruction du tribunal de grande instance de Paris (Untersuchungsrichter des Regionalgerichts Paris, Frankreich) – im Diesel-Abgasskandal am 17.12.2020<sup>1</sup> eine Entscheidung zur Auslegung der VO (EG) Nr. 715/2007<sup>2</sup> (fortan: VO) in Bezug auf das spezielle Problem des sog. Thermofensters getroffen. Das Urteil erging im Rahmen eines Strafverfahrens gegen einen deutschen Automobilhersteller, dem zur Last gelegt wird, Fahrzeuge mit einer Software auf den französischen Markt gebracht zu haben, die anhand der festgestellten Vorbedingungen das System zur Kontrolle der Schadstoffemissionen beeinflussen kann. Der

EuGH hat entschieden, dass Autohersteller keine Abschaltvorrichtungen mit einer Software nutzen dürfen, die geeignet sind, die Genehmigungsphase der Fahrzeuge zu erkennen und die Ergebnisse der in dieser Phase durchgeführten Tests von Schadstoffemissionen (insbesondere von Stickoxiden) zu verfälschen.

<sup>1</sup> EuGH, Urteil vom 17.12.2020 – C-693/18, ABlEU 2021, Nr. C 53, 2 = NJW 2021, 1216 = DAR 2021, 71 mit Anm. Wessel, S. 66.

<sup>2</sup> VO (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.7.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge – ABl. 2007, L 171, S. 1.