

HECK · PROBST



Vermögensabschöpfung im gewerblichen Güter- und Personenverkehr

Leitfaden für die Praxis

3. Auflage

 BOORBERG

Vermögensabschöpfung im gewerblichen Güter- und Personenverkehr

Leitfaden für die Praxis

Michael Heck
Erster Polizeihauptkommissar
Landeskriminalamt Baden-Württemberg

Roland Probst
Kriminaldirektor a. D.
Landeskriminalamt Baden-Württemberg

3., aktualisierte Auflage, 2024

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek |
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.

3. Auflage, 2024

ISBN 978-3-415-07643-3

E-ISBN 978-3-415-07644-0

© 2012 Richard Boorberg Verlag

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zu-
gelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages. Dies gilt
insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen,
Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in
elektronischen Systemen.

Titelfoto: © benjaminolte – stock.adobe.com | Satz: abavo GmbH,
Nebelhornstraße 8, 86807 Buchloe | E-Book-Umsetzer: abavo GmbH,
Nebelhornstraße 8, 86807 Buchloe | Druck und Bindung: Laupp &
Göbel GmbH, Robert-Bosch-Straße 42, 72810 Gomaringen

Richard Boorberg Verlag GmbH & Co KG | Scharrstraße 2 |
70563 Stuttgart

Stuttgart | München | Hannover | Berlin | Weimar | Dresden

www.boorberg.de

Vorwort zur dritten Auflage

In Zeiten steigender Treibstoffkosten und eines wachsenden EU-Binnenmarktes verschärft sich die Konkurrenzsituation unter den Transportunternehmen massiv. Gerade deutsche Spediteure spüren den Kostendruck der internationalen Mitbewerber – dies insbesondere durch die steigende Inflation der letzten Jahre. Die Frachttentgelte halten selten mit den gestiegenen Kosten schritt.

Lag die Beförderungsleistung im Jahr 2000 noch bei rund 376 Mrd. Tonnenkilometern (Maß für Güterverkehrsleistung) pro Jahr, werden derzeit rund 504 Mrd. Tonnenkilometer pro Jahr (2022)¹ gefahren. Dies bedeutet eine Steigerung um ca. 34 %. Laut den Prognosen von Verkehrswissenschaftlern soll die Beförderungsleistung bis 2050 auf 1.200 Mrd.² Tonnenkilometer steigen, was rund das Zweieinhalbfache des Güterverkehrs im Vergleich zu heute auf der Straße erwarten lässt. Eine interessante Entwicklung ist auch, dass der Verkehr ausländischer Lkw auf deutschen Straßen jedes Jahr steigt. Bei Kontrollen und Verkehrsbeobachtungen, vor allem auf den Ost-West-Routen, fahren auf den Bundesautobahnen bis zu 70 Prozent der Schwerlastfahrzeuge mit außerdeutschen Zulassungen. Deutschland liegt mitten in Europa und ist somit neben dem großen Binnenmarkt auch Transitland Nummer 1 des Kontinents.

Dieser Umstand bringt die Unternehmen auf verschiedene Ideen, wie sich Kosten senken und Gewinne maximieren lassen, z. B. durch den Verzicht auf kostenpflichtige Genehmigungen bzw. Erlaubnisse, durch die Missachtung zulässiger Maße oder des Sonn- und Feiertagsfahrverbotes oder durch die Überladung der Fahrzeugkombinationen. Die Wettbewerbsvorteile aus den Verstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften rechnen sich für Unternehmen, da die Regelgeldbußen im Verhältnis zum Gewinn gering sind und sie oft bereits im Vorfeld einkalkuliert werden.

Dabei stellt sich die Frage, ob die Anreize für die Unternehmen, die Transporte gesetzeskonform abzuwickeln, noch zeitgemäß sind. Der Gesetzgeber versucht, durch immer wiederkehrende Anhebungen der Geldbußen Schritt zu halten, was nur leidlich gelingt. Fraglich ist deshalb, ob nicht andere Instrumente den Überwachungsdruck erhöhen und somit eine Änderung der Verhaltensweisen bewirken können.

Gerade die Reduzierung des polizeilichen Personals in der Verkehrsüberwachung ist hier kontraproduktiv und verringert das Entdeckungs-

1 Internetrecherche: Statistisches Bundesamt.

2 www.de.statista.com.

risiko enorm. Dies führt eindeutig erkennbar zu einer Praxis der Risikoabwägung bei den Speditionen, ob sich der Transport entgegen den Vorschriften lohnt oder nicht. Zwar werden die eingesetzten Fahrzeuge immer sicherer, jedoch wird der „Faktor Mensch“ als Lenker nie fehlerfrei ein Schwerlastfahrzeug im immer dichter werdenden Verkehr bewegen können. Gerade das Zusammentreffen von fehlerhaft oder zu schwer beladenen Fahrzeugen und dem „Faktor Mensch“ birgt große Gefahren für die Sicherheit im Straßenverkehr. Zudem ist es kritisch zu bewerten, dass sicherheitsrelevante Systeme in den Fahrzeugen teilweise von den Fahrern deaktiviert werden können.

Mit dem Instrument der Vermögensabschöpfung besteht die Möglichkeit, bei Unternehmen den aus der Ordnungswidrigkeit illegal erlangten wirtschaftlichen Vorteil abzuschöpfen.

Die Begehung von Ordnungswidrigkeiten darf sich für Unternehmen nicht lohnen! Um dieses Ziel zu erreichen, gibt es grundsätzlich zwei unterschiedliche Wege:

■ Geldbuße

Im Gegensatz zur Geldstrafe im Strafrecht dient die Geldbuße im Ordnungswidrigkeitenrecht auch dazu, den Vermögensvorteil des Täters (bzw. der von ihm vertretenen juristischen Person) aus der Begehung der Ordnungswidrigkeit abzuschöpfen. Grundsätzlich soll also die Geldbuße zugleich die Funktion der Gewinnabschöpfung erfüllen (vgl. § 17 Abs. 4, § 30 Abs. 3 OWiG).³

■ Einziehung des Wertes von Taterträgen

Die Vorschrift des § 29a OWiG wurde vom Gesetzgeber durch das Zweite Gesetz zur Bekämpfung der Wirtschaftskriminalität vom 15.05.1986 zur Lückenschließung für solche Fälle geschaffen, in denen eine Verhängung von Geldbußen nicht möglich ist oder von einer Geldbuße aus Ermessensgründen abgesehen wird. Zum 01.07.2017 wurde im Rahmen der Reform der Vermögensabschöpfung auch das Ordnungswidrigkeitenrecht auf EU-Standards geändert. Den Verfall (wie es bis 30.06.2017 hieß) gibt es nun seit bereits fast sieben Jahre nicht mehr, seither heißt es: Einziehung des Wertes von Taterträgen!

Nachfolgend sollen die unterschiedlichen Voraussetzungen und Möglichkeiten der genannten Vorschriften dargestellt werden. Als Minimalkonsens lässt sich sagen: Zweck und Ziel dieser Vorschriften ist es zu verhindern, dass der Täter oder ein Dritter den Vorteil aus einer begangenen Ordnungswidrigkeit behält.

³ BT-Drs. 10/318, S. 36.

Das Buch soll vor allem Ermittlungspersonen und behördlichen Anwendern des Personen- und Güterverkehrsrechts in rechtlicher und taktischer Hinsicht Hilfestellung für die tägliche Abwägung bieten, welches Instrumentarium – Bußgeldbescheid oder Einziehungsbescheid – sich in welchen Fällen besser eignet, das oben angeführte Ziel zu erreichen. Neben den gesetzmäßigen Voraussetzungen wird dabei insbesondere die aktuelle Rechtsprechung der Oberlandesgerichte und des Bundesgerichtshofs, das Für und Wider und die jeweilige Verfahrensweise beleuchtet.

Seit der 2. Auflage sind nun sechs Jahre vergangen. Das Instrumentarium der Vermögensabschöpfung im gewerblichen Güter- und Personenverkehr ist zu einer Standardmaßnahme bei der Polizei und vielen Bußgeldbehörden geworden. Viele Gerichte, von den Amtsgerichten über die Land- und Oberlandesgerichte, haben sich mit der Rechtsmaterie ausführlich befasst. Sogar der Bundesgerichtshof hatte eine Grundsatzentscheidung zu treffen.

Gerade die Reform der Vermögensabschöpfung sowie die hierzu in den vergangenen Jahren ergangene Rechtsprechung bringen neue Varianten und Möglichkeiten ins Spiel, die für Sie, liebe Leser und Leserinnen, auf den weiteren Seiten die anschließend rechtfehlerfreie Anwendung der Materie möglich machen.

Für Anregungen, Informationen und konstruktive Kritik sind wir dankbar. Sie erreichen uns unter

micha1806@t-online.de
und
rprobst50@yahoo.de

Stuttgart, im Januar 2024

*Michael Heck
Roland Probst*

Autoren

Michael Heck

Der Autor – Jahrgang 1969 – ist Erster Polizeihauptkommissar. Nach mehrjähriger Verwendung bei Autobahnpolizeirevieren in der Verkehrsüberwachung ist er zwischenzeitlich beim Landeskriminalamt Baden-Württemberg tätig. Neben verschiedenen Aufgaben als Finanzermittler und Vermögensabschöpfer in Strafverfahren fungiert er als stellvertretender Leiter der Inspektion Vermögensabschöpfung/Geldwäsche – Zentralstelle für Finanzermittlungen (ZFE) – beim Landeskriminalamt. Er unterrichtet in der Aus- und Fortbildung zur Einziehung des Wertes von Taterträgen im OWi-Recht an der Hochschule für Polizei Baden-Württemberg, Institut für Fortbildung, sowie deutschlandweit bei Veranstaltungen und Seminaren und ist Ansprechpartner für die Praxis. Weiterhin ist er Administrator einer geschlossenen Benutzergruppe im Internet (www.owi-verfall.de).

Roland Probst

Der Autor – Jahrgang 1961 – war 40 Jahre Polizeibeamter in Baden-Württemberg, erst im Streifendienst und seit Ende 1995, nach Abschluss seines zweiten juristischen Staatsexamens, beim Landeskriminalamt Baden-Württemberg. Neben der Tätigkeit im dortigen Rechtsreferat war er unter der Regie von Herrn Dr. Johann Podolsky am Aufbau der Projektgruppe und des späteren Dezernats Vermögensabschöpfung beteiligt. Bis zu seiner Pensionierung im April 2023 leitete er als Kriminaldirektor die Inspektion Vermögensabschöpfung/Geldwäsche – Zentralstelle für Finanzermittlungen (ZFE) – beim Landeskriminalamt. Er ist in diesem Bereich, auch in OWi-Angelegenheiten, deutschlandweit als Referent in der Aus- und Fortbildung aktiv und als Experte in Sachen Einziehung und Abschöpfung über die Landesgrenzen hinaus bekannt und geschätzt.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort zur dritten Auflage	5
Autoren	9
Abkürzungsverzeichnis	17
A. Statistische Daten	19
I. Praxis der Bußgeldbehörden (Einstellungen gegen Fahrzeughalter)	19
II. Statistik – Einziehung des Wertes von Taterträgen im gewerblichen Personen- und Güterverkehr in Baden-Württemberg	19
III. Statistik – Einziehung des Wertes von Taterträgen im gewerblichen Personen- und Güterverkehr in der Bundesrepublik Deutschland	22
B. Geldbuße oder Einziehung des Wertes von Taterträgen – Übersicht	23
C. Geldbuße	25
I. Geldbuße gegen den Täter – § 17 OWiG	25
II. Geldbuße gegen juristische Personen und Personenvereinigungen – § 30 OWiG	27
III. Wirtschaftlicher Vorteil in §§ 17 Abs. 4, 30 Abs. 3 OWiG	28
D. Einziehung des Wertes von Taterträgen – § 29a OWiG	31
I. Zweck und Ziel	31
II. Voraussetzungen	31
1. Einziehung des Wertes von Taterträgen – § 29a Abs. 1 OWiG	31
a) „Mit Geldbuße bedrohte Handlung“	31
b) „Etwas erlangt“ = Bruttoprinzip	32
c) Bestimmung des Wertes des „erlangten Etwas“ nach § 29a Abs. 3 OWiG	34
aa) Ausübung einer lediglich anmelde- bzw. anzeigepflichtigen Tätigkeit	38
bb) Ausübung/Ausführung eines/r genehmigungs- pflichtigen Gewerbes/Handlung	38

	d) Rechtmäßig hypothetische Kausalverläufe	40
	e) Keine Geldbuße gegen den Täter	41
	f) Kann-Vorschrift	42
	g) Geldbetrag bis zur Höhe des Wertes des Tatertrages (Wertersatz)	42
	2. Einziehung eines Geldbetrags gegen Dritte – § 29a Abs. 2 OWiG	42
	3. Schätzung des Erlangten – § 29a Abs. 4 OWiG	43
	4. Selbstständiges Verfahren – § 29a Abs. 5 OWiG	45
III.	Verfahrensgrundsätze	46
	1. Ermessensentscheidung	46
	2. Inhaltliche Anforderungen an den Einziehungsbescheid.	49
	3. Aufbau des Einziehungsbescheids.	51
	4. Angewandte Verfahrensvorschriften – § 87 Abs. 6, Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 und 2, Abs. 3 Satz 1 bis 3, HS 1 und Abs. 5 OWiG.	51
	5. Verjährungsproblematik	51
	6. Mögliche Konstellationen von Geldbuße und/oder Einziehung	53
	a) 1. Variante: Bußgeldverfahren gegen den/die Täter	54
	aa) Rechtskräftige Sachentscheidung	54
	bb) Verfügung zur Anordnung der Beteiligung am Verfahren	58
	cc) Einstellung des Bußgeldverfahrens	58
	b) 2. Variante: Bußgeldverfahren gegen juristische Person	58
	c) 3. Variante: Bußgeldverfahren gegen Täter und gegen juristische Person.	59
	d) 4. Variante: Bußgeldverfahren wird nicht eingeleitet	59
E.	Zusammentreffen von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten	61
I.	Tateinheit Straftaten und Ordnungswidrigkeiten	61
II.	Tatmehrheit Straftaten und Ordnungswidrigkeiten	62
F.	Möglichkeiten der vorläufigen Vermögenssicherung	63
I.	Vorläufige Sicherungsmaßnahmen zur Vorbereitung der Einziehungsanordnung nach §§ 46, 29a OWiG i. V. m. §§ 111b ff. StPO.	63

II.	Vorläufige Sicherungsmaßnahmen durch Vermögensarrest nach § 46 OWiG i. V. m. § 111e Abs. 1 ff. StPO	63
G.	Vermögensarrest nach §§ 111e, 111j StPO	65
I.	Anordnungskompetenz	65
II.	Vollstreckungskompetenz/Vollziehung des Vermögensarrestes	65
H.	Vollstreckung der rechtskräftigen Einziehungsentscheidung	67
I.	Vollstreckungsbehörde	67
II.	Nachweis von Verletztenansprüchen – § 99 Abs. 2 OWiG	67
I.	Einziehung des Wertes von Taterträgen im OWiG – Entwicklung der Rechtsprechung	69
J.	Fallbeispiele	81
I.	Fall 1: Überladung durch den Fahrer einer im Ausland ansässigen juristischen Person (GmbH)	81
II.	Fall 2: Überladung durch den Fahrer einer im Ausland ansässigen juristischen Person (GmbH), die Werkverkehr betreibt	81
III.	Fall 3: Schwertransport wird kontrolliert. Genehmigung wird nicht mitgeführt und ist auch nicht vorhanden	82
IV.	Fall 4: Verstoß gegen das Sonntagsfahrverbot	82
V.	Fall 5: Überhöhe der Ladung, Überhöhe, Überbreite, Überlänge des Fahrzeugs	82
VI.	Fall 6: Mangelnde Ladungssicherung	83
VII.	Fall 7: Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten	84
VIII.	Fall 8: Technische Mängel	84
IX.	Fall 9: Durchgeführter genehmigungspflichtiger Güterverkehr ohne Lizenz	85
K.	Bearbeitungsempfehlungen für die Einziehung des Wertes von Taterträgen im gewerblichen Güter- und Personenverkehr	87
I.	Empfehlungen des Verkehrsgerichtstags 2011	87
II.	Abkehr vom Bußgeld – hin zum Einziehungsverfahren des Wertes von Taterträgen?	87
III.	Beschulung von Sachbearbeitern der Bußgeldbehörden in der Einziehung des Wertes von Taterträgen	89
IV.	Zusammenarbeit Bußgeldbehörde/Polizei	90

V.	Einsatz von gemeinsamen, EDV-gestützten Formularen	91
	1. Nur bedeutende Ordnungswidrigkeiten	92
	2. Nur Dispositionsfehler; keine Verladefehler	92
VI.	Grundsätzliche Voraussetzung der Einziehung	92
VII.	Ermittlung des Erlangten ist Pflicht	93
VIII.	Schätzung des Erlangten (§ 29a Abs. 4 OWiG)	93
	1. Grundsätze	93
	2. Werte	93
IX.	Weitere Ermittlungen zum Erlangten im Falle eines Einspruchs	95
X.	Sammelverfahren – finanzielle Verhältnisse sind zu ermitteln	95
XI.	Zuschlagberechnung nur möglich, wenn ermittelt	95
XII.	Anwendung des Bruttoprinzips	96
	1. Anrechnung der kompletten Beförderungsstrecke	97
	2. Zugrundelegung der kompletten Beförderung	97
XIII.	Begriff der Mittelbarkeit	98
XIV.	Ermittlung des Einziehungsadressaten	98
XV.	Einheitliches Verfahren möglich	98
XVI.	Polizeirechtliche Maßnahmen	99
L.	Einzelne Tatbestände	101
I.	Überladung bei Einzelverstoß ab 15 %	101
	1. Spezialberechnung Holztransporter (geeignet)	102
II.	Überladung im Sammelverfahren (geeignet)	102
III.	Überhöhe (der Ladung)	103
IV.	Spezialberechnung Fahrzeugtransporte (geeignet)	104
V.	Überlänge und Überbreite der Ladung (ungeeignet)	105
VI.	Überlänge, Überhöhe und Überbreite des Fahrzeugs (geeignet)	105
VII.	Schwertransporte (geeignet)	107
VIII.	Auflagenverstöße bei Schwertransportgenehmigungen (geeignet)	108
IX.	Bedingungsverstöße bei Schwertransportgenehmigungen (geeignet)	109
X.	Ladungssicherung mit ungeeigneten Fahrzeugen (geeignet)	110
XI.	Ladungssicherung – fehlende/ungeeignete Sicherungsmittel > 30 % (geeignet)	111
XII.	Sonntagsfahrverbot (geeignet)	111