

《資 料》

「道路交通において許可されていない自動車競走の可罰性（第56次ドイツ刑法改正）」の法律案理由書

神 馬 幸 一（訳）

訳者解題

1. 改正法を巡る社会的背景

近時、第56次ドイツ刑法改正として、2017年10月13日より「道路交通において許可されていない自動車競走の可罰性（Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr）」が施行された¹⁾。本稿は、当該改正法における法律案理由書²⁾の全訳である。

ドイツでは、現在、公道上で非合法的自動車競走（illegales Straßenrennen: illegal street racing）による事故が頻発しており、社会問題化している³⁾。こ

1) 56. StrRÄndG v. 30. 09. 2017 (BGBl I S. 3532).

2) BT-Drs. 18/10145.

3) そのような状況を伝える報道として、M. Balsler, Illegale Autorennen: Im Schrittempo gegen Raser, Süddeutsche Zeitung, 27. 02. 2017; T. Stinauer, Illegales Wettrennen in Köln: „Todesraser“ fahren mit 100 km/h über den Auenweg, Kölner Stadt-Anzeiger, 15. 02. 2017; T. Harloff, Illegale Autorennen sollen Straftat werden, Süddeutsche Zeitung, 23. 09. 2016; o. A., Russisches Roulette auf deutschen Straßen – Passanten sterben bei illegalen Autorennen, Focus Online, 17. 07. 2015. 改正法が成立するまでの社会的背景に関しては、C. Blanke-Roeser, Kraftfahrzeugrennen iSd neuen § 315d StGB, JuS 2018, S. 18 ff.; F. Rostalski, Der (straf-)rechtliche Umgang mit illegalen Kraftfahrzeugrennen, GA 2017, S. 585 ff.; S. Jansen, Der Gesetzesentwurf zur Strafbarkeit bei nicht genehmigten Autorennen – eine systematische Betrachtung, NZV 2017, S. 214 ff. 改正法以前における解釈上の問題として、A.

のような当地の状況は、過失犯論（特に、いわゆる「危険の引受け」の領域）における問題提起として、既に我が国でも紹介されてきた⁴⁾。しかし、そのような非合法的自動車競走の悪質化を考慮に入れた上で、ベルリン地裁は、ドイツで初めて、この種の事件に対し、（過失犯ではなく）故意犯としての「謀殺罪（Mord：ドイツ刑法第211条）」を適用した（ただし、そのような地裁判決は、連邦通常裁判所において覆されている⁵⁾）。当地でも、この地裁判決は、社会の耳目を集め⁶⁾、その評価を巡り、議論が過熱化している⁷⁾。本稿で紹介する

Schneider, „The Fast and the Furious“. Zur Strafbarkeit von illegalen Autorennen bei Verletzung Unbeteiligter, ZJS 4/2013, S. 362. ちなみに、この論文題名における「The Fast and the Furious」とは、当地で人気を博しているカー・アクション映画シリーズのことである（邦題名は、「ワイルド・スピード」）。上記マスメディアの報道においても、度々、同映画への言及が散見される。交通事故報道と刑事政策の関係性に関しては、M. Brandenstein / H. Kury, Die Verkehrsdelinquenz im Spannungsfeld von Recht, Medien und Verhaltensgewohnheiten, NZV 2005, S. 225 ff.

- 4) 例えば、レンギア、ルドルフ（オステン、フィリップ＝菽中悠：訳）「合意に基づく他者危殆化状況で生じた致死傷結果をめぐる近時のドイツの議論：申し合わせて行った公道での違法な自動車レース中に生じた死亡事故に関する判例を素材として」慶應法学31号（2015）207頁以下、同（瀧本京太郎：訳）「公道での違法な自動車レースと致死結果」北大法学論集65巻4号（2014）216頁以下、島田美小妃「違法なカーレースを行った際の過失致死」比較法雑誌44巻2号（2010）411頁以下、山本高子「自己危殆化と合意に基づく他者危殆化 — 2008年11月20日のBGH判決を素材として —」比較法雑誌44巻1号（2010）101頁以下、鈴木彰雄「自動車競走による死亡事故について過失致死罪の成立が認められた事例」名城ロースクールレビュー13号（2009）147頁以下参照。
- 5) LG Berlin, Urteil v. 27. 02. 2017 - (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16). BeckRS 2017, 102417 = JA 2017, 786 = JuS 2017, 700 = NJ 2017, 384 = NStZ 2017, 471 = LSK 2017, 113708 = JZ 2017, 1062. この事件で問題とされた突発的な非合法的自動車競走は、当地の警察隠語で「Stechen（元々は、馬術競技用語であり、『優勝決定戦』という意味）」と呼ばれている。この事件が連邦通常裁判所の上訴審（BGH - 4 StR 399/17）で覆された件に関して、E. Hoven, Keine Verharmlosung der Raserei, Zeit Online, 01. 03. 2018.
- 6) この事件を巡る報道に関しては、U. Eisenhardt, Urteil gegen Raser in Berlin - Zwei

法律案理由書は、そのような問題状況を背景に有している。すなわち、それは、悪質で危険な自動車運転に対する取締り強化ないし厳罰化の潮流を示すものでもある⁸⁾。我が国においても、従前より、高速道路上で無謀な自動車競走を展開する集団(例えば、「ルーレット族」,「環状族」等⁹⁾)は、問題視されてきた¹⁰⁾。そして、我が国では、このような非合法的自動車競走に対して、道路交通法上の「共同危険行為¹¹⁾」による行政(刑)法的対処が一般化してきたとされ

Autos als Mordwaffe, Spiegel Online, 27. 02. 2017; K. Gehrke, Raser wegen Mordes zu lebenslanger Haft verurteilt, Der Tagesspiegel, 27. 02. 2017.

- 7) 公道上の非合法的自動車競走が惹起した事故における故意の認定を巡る議論状況に関しては、脚注(5)における判例評釈に加え、T. Walter, Der vermeintliche Tötungsvorsatz von „Rasern“, NJW 2017, 1350 ff.
- 8) ドイツにおける交通法令違反の厳罰化傾向に関しては、R. Schubert, Aktuelle Entwicklungen bei der Sanktion von Verkehrsverstößen, NZV 2018, S. 21 ff. これに対し、我が国における同様の傾向に関しては、本庄武「自動車事故を巡る厳罰化のスパイラル — 危険運転致死傷罪から自動車運転処罰法へ」法学セミナー60巻3号(2015) 23頁以下参照。
- 9) 深夜の首都高速道路において周回走行を繰り返す集団は、通称「ルーレット族」と呼ばれる。また、阪神高速道路1号環状線において同様の周回走行を繰り返す集団は、通称「環状族」と呼ばれる。いずれにせよ、公道上における危険な運転者という意味では、いわゆる「走り屋」と呼ばれる集団に属する。ただし、このような警察隠語に厳密な定義はないので、その用法には注意を要する。公道上で危険な運転行為に興じる若者達のサブカルチャーを検証したものとして、遠藤竜馬「『走り屋』の社会学 — モータースポーツにおける『草の根』の考察 —」年報人間科学19号(1998) 53頁以下参照。
- 10) 嘉村満仁「共同危険行為等の禁止違反を適用しての四輪ルーレット族の検挙」月刊交通43巻4号(2012) 44頁以下、同「共同危険行為等の禁止違反を適用してのルーレット族の検挙」月刊交通40巻6号(2009) 27頁以下参照。
- 11) この「共同危険行為」とは、道路交通法第68条によれば、「道路において2台以上の自動車又は原動機付自転車を連ねて通行させ、又は並進させる場合において、共同して、著しく道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく他人に迷惑を及ぼすこととなる行為」とされている。罰則は、道路交通法第117条の3により、2年以下の懲役又は50万円以下の罰金に処される。本条を巡る解釈・判例に関しては、道

る¹²⁾。しかし、本稿が紹介する法律案理由書によれば、非合法的自動車競走に対して、道路交通に関する行政(刑)法的対応は、不十分であるという世論が高まり¹³⁾、その観点から、今回の法改正により、刑法的制裁が導入されている。この点は、我が国とドイツにおける交通犯罪対策を比較法的に検討する際、注意が必要とされる¹⁴⁾。

路交通執務研究会(編)『執務資料：道路交通法解説(17訂版)』東京法令(2017)729頁以下参照。

- 12) 例えば、倉科邦彦「全国初の『ローリング族』に対する共同危険行為等の禁止及び危険運転致死傷罪を適用した事件検挙」月刊交通40巻6号(2009)27頁以下、大野木雄治「違法競走型暴走族『ローリング族・ドリフト族』を共同危険行為等禁止違反で検挙 — 全国初適用」月刊交通40巻6号(2009)27頁以下参照。
- 13) 例えば、脚注(3)で紹介した当地のマスメディアによる報道は、そのような批判的論調が読み取れる。
- 14) 本稿で紹介する「非合法的自動車競走」の問題とは異なるものの、いわゆる「あおり運転」の対策に関しても、我が国とドイツでは差異が見られる。我が国では、2017年6月、神奈川県内の東名高速道路において、あおり運転等の悪質で危険な行為に由来する交通死亡事故が発生し、その事故の問題性が大きく報道されたことを受けて、警察庁は、2018年1月16日付けで通達「いわゆる「あおり運転」等の悪質・危険な運転に対する厳正な対処について(丁交指発第2号, 丁運発第7号, 丁交企発第2号)」を発した。その通達によれば、あおり運転に対しては、道路交通法違反のみならず、危険運転致死傷罪(妨害目的運転)、暴行罪等あらゆる法令を駆使して、厳正な捜査の徹底を期すことが求められている。その一方で、ドイツでは、あおり運転は、一般的に、強要罪(ドイツ刑法第240条)を適用する実務が従前より一般的とされている。この点に関しては、C. Krumm, Arbeitshilfe: Nötigende Gewalt im Straßenverkehr, NZV 2015, S. 582. また、上記東名高速道路上の事件では、その起訴の段階において、運転行為を対象としているはずの危険運転致死傷罪が停車中の事故にも適用されるという異例の処理がなされた。これに対し、ドイツでは、停車中の自動車に伴う悪質で危険な事故に関しては、ドイツ刑法第315条c「道路交通の危険化」により、既に犯罪化されている(同条第1項第2号の細分g。ただし、そのような危険行為に加えて、致死傷の結果が生じた場合、過失致死傷罪との観念的競合により処理される点が本稿で紹介される法律案理由書も問題視している)。この点に関しては、D. Sternberg-Lieben / B. Hecker, in: Schönke/Schröder, 29. Aufl., 2014, §

いずれにせよ、悪質で危険な自動車運転に対しては、我が国でも効果的な対策が講じられるべきことには変わりない¹⁵⁾。この点は、ドイツの刑事立法関係者とも共有化することが可能であろう。そのような意味において、本稿で紹介されるドイツの立法例は、有意義な内容を多く含んでいるように思われる。

なお、第56次ドイツ刑法改正を巡るドイツ立法府での審議は、本稿で訳出された法律案理由書の内容を叩き台として、議論が交わされたことになる。そして、この法律案自体は、後述する成立過程において、追加・修正が施されている(どのような追加・修正がなされたのかに関しては、後述参照)。しかし、それは、大幅な内容の改変を伴うものではない。むしろ、当該法律案理由書により示された趣旨を拡充するものである。従って、当該法律案理由書の内容は、ドイツの立法者における意図を探る上でも重要な示唆が多く含まれている。また、今後、新条文を解釈・運用する際、当地でも多く参照されることになろう。そして、ドイツの交通犯罪政策の動向を推し量るという観点からも、訳出する意義は、十分に見出せるように思われる。

315c, Rn. 24 f. 高山佳奈子「ドイツにおける交通事件処理」成城法学69号(2002)71頁以下参照。

15) 我が国の悪質で危険な運転行為を巡る刑事政策的対応に関しては、川本哲郎『交通犯罪対策の研究』成文堂(2015)8頁以下参照。その点に関する刑法理論的課題に関しては、橋爪隆「最近の危険運転致死傷罪に関する裁判例について」法律のひろば70巻5号(2017)34頁以下、同「危険運転致死傷罪の解釈について」法曹時報69巻3号(2017)667頁以下、星周一郎「危険運転致死傷罪の拡大の意義と課題」刑事法ジャーナル52号(2017)4頁以下、城祐一郎「自動車運転致死傷行為等処罰法に関する実務上の諸問題」刑事法ジャーナル52号(2017)15頁以下、高井良浩「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」法律のひろば67巻10号(2014)12頁以下、橋爪隆「危険運転致死傷罪をめぐる諸問題」法律のひろば67巻10号(2014)21頁以下、今井猛嘉「自動車運転致死傷事故等処罰法の新設 — 危険運転致死傷罪等の改正」刑事法ジャーナル41号(2014)4頁以下、杉本一敏「自動車運転致死傷行為等処罰法の成立をめぐる所感 — 議事録を読んで」刑事法ジャーナル41号(2014)18頁以下、高井良浩「『自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律』について」刑事法ジャーナル41号(2014)35頁以下参照。

2. 改正法の成立過程

第56次ドイツ刑法改正法の審議は、次のような過程を経ている。まず、2016年7月1日付けで、ノルトライン＝ヴェストファーレン、ヘッセン、バイエルン、プレーメンの4州が連邦参議院法務委員会において、本稿で紹介する改正法の動議を提起した。それを受けて、連邦参議院内で法律案を巡る審議が行われ、2016年9月23日付けの会議により、改正案がまとめられた。そして、2016年10月26日、その連邦参議院起草の改正案が理由書付きで連邦議会に提出された。その法律案理由書が本稿で翻訳されたものである。

この連邦参議院の法律案理由書に関しては、2017年6月1日の段階で、連邦議会内の第1読会が開催された。その第1読会において、法律案理由書の詳細な検討が連邦議会内の法務・消費者保護委員会へ付託された。そして、当該委員会により、2017年6月27日付けで修正案が示され、その翌日付で修正案理由書が公表された。2017年6月29日には、連邦議会内の第2読会において、同修正案理由書の内容が審議され、同日、引き続き開催された第3読会において、同修正案は可決された。

これを受けて、同修正案は、2017年9月1日、連邦参議院に送付され、連邦参議院内の法務委員会において審議された。2017年9月22日に、連邦参議院は、両院協議会を開催しないものと決定した。そして、2017年9月30日、公布に必要とされる署名を得た上で、2017年10月12日付けの連邦官報において公布され、その翌日より施行されている。

3. 法律案の修正内容

上記の過程を経て、実際に成立した改正法の内容は、次の四角枠で囲われたものとなる。なお、下線が引かれた箇所は、刑法の条文上、法律案の段階から追加・修正された部分である。それは、読者における理解の便宜を図るために筆者が付したものであり、原文には無い点を注記しておく。また、改正法は、刑法以外にも、運転許可令 (Fahrerlaubnis-Verordnung)、過料項目令 (Bußgeldkatalog-Verordnung)、道路交通規則 (Straßenverkehrs-Ordnung)

の改正も含まれる。これらの命令における改正内容の解説は、省略する¹⁶⁾。

2017年9月30日付けの第56次刑法改正法

—— 道路交通において許可されていない自動車競走の可罰性 ——

連邦議会は、以下の法律を可決した。

第1条

刑法の改正

2017年8月17日付けの法律(連邦官報第I部3202頁)第1条により、直近において一部改正された1998年11月13日付けの全面改正版(連邦官報第I部3322頁)を次のように改正する。

- ① 目次部分において、第315条dの文言を次のような文言に置換する。

「第315条d 禁止された自動車競走

第315条e 道路交通における軌条車両

第315条f 没収」

- ② 第69条第2項第1号の後ろに、次のような第1号aを挿入する。

「第1号a 禁止された自動車競走(刑法第315条d)」

- ③ 第315条cの後ろに、次のような第315条dを挿入する。

「第315条d

禁止された自動車競走

- ① 道路交通上、次の各号に当たる者は、2年以下の自由刑又は罰金に処する、

1. 許可されていない自動車競走を主催し、若しくは実施した者、
2. 許可されていない自動車競走に自動車運転手として参加した者、又は、
3. 自動車運転手として、最大限度の速度に到達する目的で、
不適切な速度並びに交通法規に著しく反する走行及び無謀な走行をした者。

16) その詳細に関しては、BT-Drs. 18/12964, S. 8.

- ② 第1項第2号又は第3号の要件下で行為し、それにより他人の身体若しくは生命又は重要な価値を有する他人の物を危険に晒した者は、5年以下の自由刑又は罰金に処する。
- ③ 第1項第1号の場合、その未遂を処罰する。
- ④ 第2項の場合における危険を過失により惹起した者は、3年以下の自由刑又は罰金に処する。
- ⑤ 第2項の場合において、その行為により、他人の死若しくは重篤な健康障害又は多数の人に健康障害を惹起した者は、1年以上10年以下の自由刑に処され、より犯情が重くない事案の場合、6月以上5年以下の自由刑に処する。」
- ④ 従前の第315条dは、第315条eとする。
- ⑤ 第315条eの後ろに、第315条fを次のように挿入する。

「第315条f

没収

第315条d第1項第2号又は第3号若しくは第2項、第4項又は第5項の行為に関連する自動車は、没収することができる。第74条aは、これに適用されなければならない。」

- ⑥ 第316条第1項において、「第315条ないし第315条d」の文言を「第315条ないし第315条e」という文言に置換する。

第2条

運転許可令の改正

2017年8月14日付けの命令（連邦官報第I部3232頁）第1条により、直近において一部改正された2010年12月13日付けの全面改正版（連邦官報第I部1980頁）を次のように改正する。

- ① 別表第12第1.1号における文言「道路交通の危殆化（第315条c）」の後ろに、「禁止された自動車競走（第315条d第1項第2号及び第3号、第2項、第4項並びに第5項）」という文言を挿入する。
- ② 別表第13を次のように改正する。
- a) 第1.5号の後ろに、次のような第1.6号を挿入する。

現行番号	犯罪行為	条文規定
第1.6号	禁止された自動車競走	第315条d第1項第2号及び第3号, 第2項, 第4項並びに第5項

- b) 従前の第1.6から第1.11号は, 第1.7から第1.12号となる。
 c) 第2.1.5号の後ろに, 次のような第2.1.6号を挿入する。

現行番号	犯罪行為	条文規定
第2.1.6号	禁止された自動車競走	第315条d第1項第2号及び第3号, 第2項, 第4項並びに第5項

- d) 従前の第2.1.6号から第2.1.11号は, 第2.1.7から第2.1.12号となる。
 e) 第2.2.9号は, 削除する。

第3条

過料項目令の改正

2017年5月18日付けの命令(連邦官報第I部1282頁)第3条により, 直近において一部改正された2013年3月14日付けの全面改正版(連邦官報第I部498頁)を次のように改正する。

- ① 第4条第1項第1文第4号に次のような文言を挿入する。
 「4. 第244号」
- ② 別表を次のように改正する。
 a) 第247号の後にある構成要件の列における「自動車競走」という見出しを削除する。
 b) 第248号及び第249号は, 削除する。

第4条

道路交通規則の改正

2017年5月18日付けの命令(連邦官報第I部1282頁)第1条により, 直近

において一部改正された2013年3月6日付けの全面改正版（連邦官報第I部367頁）を次のように改正する。

- ① 第29条を次のように改正する。
 - a) 第1項を削除する。
 - b) 第2項第1文における文言「～される」の後ろに、「特に、自動車競走」を挿入する。
- ② 第46条第2項第3文における文言「管轄する」の後ろにあるセミコロ及び文言「これは、競走開催の禁止（第29条第1項）という例外には適用されない」を削除する。
- ③ 第49条第2項第5号を削除する。

第5条 施行

本法は、公布された翌日に施行される。

連邦参議院における憲法上の権利は遵守されている。

上述の法律は、本文において認証される。これを連邦官報に公布する。

ベルリン、2017年9月30日

連邦大統領
シュタインマイアー

連邦首相
博士・アンゲラ・メルケル

連邦司法・消費者保護大臣
ハイコ・マース

連邦交通・デジタル社会基盤大臣
A. ドリント

前掲の現行刑法第315条dにおける追加・修正部分(下線部分)に関して、補足的説明を加える(追加条文による整序関係は除く)。

先ず、第315条d第1項第1号は、元々の法律案において、自動車競走を「開催した(veranstaltet)」者とされていた。その文言が自動車競走を「主催し、又は実施した(ausrichtet oder durchführt)」者へと修正された。修正案理由書によれば、「主催(Ausrichten)」とは、非合法的自動車競走を背後において組織化する者も含むとされている¹⁷⁾。すなわち、そのような自動車競走を主導的に準備し、企画した者は、それに該当する¹⁸⁾。この点は、後述の法律案理由書における「開催(Veranstalten)」と同様の意味で解釈されている¹⁹⁾。また、「実施(Durchführen)」とは、現場において、そのような自動車競走を実際に指揮した者とされている²⁰⁾。このことから、現行の法文によれば、非合法的自動車競走を主導した者の可罰性は、その適用範囲が準備段階と実現段階に分けられた上で、法律案の文言よりも内容的に明確化されたものといえる²¹⁾。

次に、改正法では、新たに第315条d第1項第3号が追加された。修正案理由書によれば、この条文は、厳密な意味では複数台を想定した「競走」に当たらないものの、客観的にも主観的にも、それに類似するかたちで行われた「単独自動車による危険運転」を対象としたものと説明されている²²⁾。客観的要件は、不適切な速度により、交通法規に著しく反するかたちで、無謀な走行をすることである²³⁾。そして、主観的要件においては、故意に加え、「最大限度の

17) BT-Drs. 18/12964, S. 5.

18) T. Kulhanek, in: BeckOK StGB, 36. Aufl., 2017, § 315d, Rn. 16.

19) BT-Drs. 18/12964, S. 5における「主催(Ausrichten)」の概念説明は、BT-Drs. 18/10145, S. 9における「開催(Veranstalten)」と同様の解説がなされ、引用される判例も同じである。

20) BT-Drs. 18/12964, S. 5.

21) Kulhanek, a. a. O. (18), Rn. 17.

22) BT-Drs. 18/12964, S. 5; Kulhanek, a. a. O. (18), Rn. 31によれば、いわゆる「Einzelraser(単独走行者)」の事案が想定されている。また、当該行為は、抽象的危険犯として把握されている。

23) その詳細は、Kulhanek, a. a. O. (18), Rn. 33 ff.

速度に到達する目的」が求められている²⁴⁾。また、同第3号は、第315条d第2項における加重犯罪類型の基本犯としても追加されており、第315条fの没収対象犯罪にも追加されている。

更に、改正法では、新たに未遂犯規定として、第315条d第3項が追加された²⁵⁾。ただし、この未遂犯は、第315条d第1項第1号の場合に限定されている。これは、自動車競走の主催又は実施に必要とされる間接的な準備段階（例えば、参加者募集の宣伝告知活動）を処罰化するための規定であると説明されている²⁶⁾。

また、第315条d第5項における参照条文として、第3項（現行法第4項）が削除された。その理由として、第315条d第5項が想定するような結果的加重犯の類型では、そのような行為者において、少なくとも事故発生の偶発的危険性を是認する心理状態が求められるものと説明されている²⁷⁾。

翻 訳

以下、法律案理由書の訳文を示す。また、太字で枠組みされた題目部分は、読者における理解の便宜を図るために筆者が付したものであり、原文には無い点を注記しておく。

表題部分

ドイツ連邦議会
第18被選挙期

公式印刷物（18期10145番）
2016年10月26日

連邦参議院による法律案

24) BT-Drs. 18/12964, S. 5 f. その詳細は、Kulhanek, a. a. O. (18), Rn. 41 f. この主観的超過要素は、単なる速度超過運転による危険行為との区別のために設定されている。

25) BT-Drs. 18/12964, S. 6.

26) その詳細は、Kulhanek, a. a. O. (18), Rn. 65 ff.

27) その詳細は、Kulhanek, a. a. O. (18), Rn. 63.

要旨部分

第(…)次刑法改正法律案 — 道路交通において許可されていない自動車競走の可罰性

A. 課題と目的

非合法的自動車競走により、それとは無関係な者まで死亡又は重傷を負う事案の増加が懸念されている。至る所で、「走り屋の乱痴気騒ぎ(Raser-Szene)」が開かれており、それは、組織化されることで、一地域を超えた暴走行為として行われ、又は、場合により一地域で突発的な加速競走として行われることで、ある種の娯楽として催されている。現行法は、そのような競走行為を逸脱的道路使用という禁止された態様として取扱っている。この禁止違反は、道路交通規則第29条第1項、第49条第2項第5号により、秩序違反として処罰される。競走行為に参加した自動車運転手は、通常、400ユーロの過料及び1月の運転禁止に処され、その開催者も500ユーロの過料に処される。しかし、この現行法における制裁の在り方は、実務上、不十分であることが判明している。秩序違反法的な処理では、短期間の運転禁止のみが可能であり、運転許可の長期取消が可能ではないことから、十分な抑止効果が発揮されない。更に、非合法的自動車競走は、生命及び身体という最重要法益に対して著しい潜在的危険性を有しており、それを行政法に従属する秩序違反内で取り扱うことは、この問題性を十分に捉えるものでもない。このような欠陥の状況は、刑法典において適切な犯罪構成要件を導入し、現在の規制に追加的な補充を施すことにより克服されるべきである。

B. 解決策

この法律案は、現行法によれば過料が課されるにすぎない構成要件に置き換えて、禁止された自動車競走の開催又は参加という新しい構成要件を導入する。同時に、この法律案は、競走参加者が故意であれ、過失であれ、他人の身体若しくは生命又は重要な価値を有する他人の物を具体的な危険に晒したとき、当該事案に加重化された刑罰を付与する。他人の死若しくは重篤な健康障害又は

多数の人に健康障害が少なくとも過失により惹起されたときであっても、この法律案は、加重化された構成要件により、それを犯罪として把握する。制裁の範囲を効果的に拡大化するために、新たな構成要件は、刑法犯として組み入れられる必要があり、それらの類型は、通常、運転許可の取消しに関連付けられる。禁止された自動車競走の開催又は参加を刑法犯として格上げすることは、このような関係者において、その自動車の没収をも可能にすることが目的とされる。この目的を達成するために、同法内で適当とされる参照条文も導入される。

C. 代替的選択肢

刑罰に値する全ての行為態様が不適切な方法により把握されていた従前の欠陥的状況の維持。

D. 実施費用以外の財政支出

なし。

E. 実施費用

E. 1 市民における実施費用

なし。

E. 2 経済界における実施費用

なし。

以上の内、広報義務より生じる公官庁の費用

なし。

E. 3 行政における実施費用

なし。

F. その他の費用

現時点では、具体的な数値が不明であるため、正確な金額を詳細に算定できないことから、この新しい刑罰規定の策定により、州の財政において追加的な

「道路交通において許可されていない自動車競走の可罰性(第56次ドイツ刑法改正)」の法律案理由書(神馬) 271

支出が生じうる。このような費用の増加は、秩序違反法上の構成要件が削除される結果、具体的な範囲は算定できないながらも、過料手続の経費削減と相殺される。物価水準、特に消費者価格水準における影響も何ら生じないものと予想される。

連邦議会議長宛ての書簡部分

ベルリン、2016年10月26日

ドイツ連邦共和国首相より

ドイツ連邦議会議長

ノルベルト・ランメルト氏宛て

(ドイツ連邦議会所在地部分：省略)

親愛なる連邦議会議長、

連邦参議院は、2016年9月23日付けの第948回会議において、次のような法律案提出を決議したことから、ドイツ基本法第76条第3項に従って、本状により、その提出理由と注釈書(添付文書1)を送付する。

第(…)次刑法改正法案「道路交通において許可されていない自動車競走の可罰性」

私は、ドイツ連邦議会において、同法案の審議が行われることを要請する。

管轄官庁は、連邦司法・消費者保護省である。

この法律案に関する連邦政府の見解は、添付文書2における勧告の中で説明されている。

親しみをこめた挨拶と共に

博士・アンゲラ・メルケル

法律改正案部分**添付文書 1****(公布日挿入部分) 付けの第(…)次刑法改正法
— 道路交通において許可されていない自動車競走の可罰性 —**

連邦議会は、以下の法律を可決した。

**第1条
刑法の改正**

(最新改正情報挿入部分)により、直近において一部改正された1998年11月13日付けの全面改正版(連邦官報第I部3322頁)を次のように改正する。

- ① 目次部分において、「第315条d 道路交通における軌条車両」の文言を「第315条d 禁止された自動車競走」という文言に置換し、その文言の後に「第315条e 道路交通における軌条車両」及び「第315条f 没収」という文言を挿入する。
- ② 第69条第2項において、次のような第1号aを挿入する。
「第1号a 禁止された自動車競走(刑法第315条d)」
- ③ 第315条dを次のように規定する。

**「第315条d
禁止された自動車競走**

- ① 道路交通上、次の各号に当たる者は、2年以下の自由刑又は罰金に処する、
 1. 許可されていない自動車競走を開催した者、又は、
 2. 許可されていない自動車競走に自動車運転手として参加した者。
- ② 第1項第2号の要件下で行為し、それにより他人の身体若しくは生命又は重要な価値を有する他人の物を危険に晒した者は、5年以下の自由刑又は罰金に処する。
- ③ 第2項の場合における危険を過失により惹起した者は、3年以下の

自由刑又は罰金に処する。

- ④ 第2項又は第3項の場合において、その行為により、他人の死若しくは重篤な健康障害又は多数の人に健康障害を惹起した者は、1年以上10年以下の自由刑に処され、より犯情が重くない事案の場合、6月以上5年以下の自由刑に処する。」
- ④ 従前の第315条dは、第315条eとする。
- ⑤ 第315条eの後ろに、第315条fを次のように挿入する。

「第315条f

没収

第315条d第1項第2号若しくは第2項、第3項又は第4項の行為に関連する自動車は、没収することができる。第74条aは、これに適用されなければならない。」

- ⑥ 第316条第1項において、「第315条ないし第315条d」の文言を「第315条ないし第315条e」という文言に置換する。

第2条

道路交通規則の改正

(最新改正情報挿入部分)により、直近において一部改正された2008年3月6日付けの全面改正版(連邦官報第I部367頁)第49条第2項第5号を次のように改正する。

「5.(削除)」

第3条

施行

本法は、公布された翌日に施行される。

理由書本論部分**提出理由**

A. 総論

I. 目的設定と本質的内容

非合法的自動車競走により、それとは無関係な者まで死亡又は重傷という害を被る事案の増加が懸念されている。至る所で定期的に、娯楽の一種として「走り屋の乱痴気騒ぎ (Raser-Szene)」というような許可されていない自動車競走が行われている。それは、一地域を超えた暴走行為として開催され、又は、場合により、一地域で突発的に行われる加速競走として散見される。現行法は、そのような競走行為を逸脱的道路使用という禁止された態様として取扱っている。この禁止に対する侵害は、道路交通規則第29条第1項、第49条第2項第5号により、秩序違反として処罰される。これに参加した自動車運転手は、過料項目表によれば、通常、400ユーロの過料及び1月の運転禁止に処され、その開催者も500ユーロの過料に処される。この現行法における制裁の在り方は、実務上、不十分であることが判明している。警察及び交通事故研究者の評価によれば、自動車の速度に応じて違反行為者を区分している現在の規制は、違反行為者に対して大きな威嚇力を有するものではないとされる。そのような者に対して持続的な影響を及ぼしうる運転禁止という選択肢は、今のところ、3月という法定の上限が設けられている。更に、非合法的自動車競走は、生命及び身体という最重要法益に対して著しい潜在的危険性を有しており、それを行政法に従属する秩序違反内で取り扱うことは、この問題性を十分に捉えるものでもない。非合法的自動車競走は、速度超過の危険性のみならず、それに伴う自動車の制御不能という危険性により、他の道路利用者において著しいリスクを生じさせるものである。それに対して、現在の刑罰的手段は、人的被害が発生したときにのみ、又は法が定める加重化された交通違反の結果として具体的な危険が発生したときにのみ、適用されるにすぎない。

このような欠陥は、新たな規定の導入により埋められるべきである。この法律案は、非合法的自動車競走を介して、法益が具体的に危険化される前に、そ

の法益保護の状態を改善するという目的において、新しい刑法第315条d第1項の導入を提案している。このような自動車競走の開催及び参加は、従前、単なる秩序違反として取り扱われていたのに対して、この法律案は、それを刑法犯化するものである。

生命、身体又は重要な財産に対する具体的な危険が生じた場合を完全に把握するため、このような具体的な危険犯の導入に関して、刑法案第315条d第2項は、その基本となる犯罪類型に比べて重い刑罰で処罰することを提案している。許可されていない自動車競走への参加は、實際上、道路交通に関する法律上の意味において、刑法第315条c第1項第2号の「致命的行為」と同等である。刑法案第315条d第3項は、刑法第315条c第3項を模範としながら、(単に)危険が過失により惹起された事案は、故意犯と過失犯が混合化された類型として、その刑罰の範囲を減輕化している。

他人の死若しくは重篤な健康障害又は多数の人に健康障害を惹起した重大な事案に関して、刑法案第315条d第4項は、新しく加重化された構成要件を導入しようとしており、それは、他の条文を参照するというかたちではなく、刑法第315条b第3項と同様の規定を併いながら、刑法第315条第3項第2号(他人の重篤な健康障害又は多数の人に健康障害を惹起した行為)の法文構成を採用する一方で、他人の死が惹起された場合も特に付け加えている。この規定は、重罪としての処罰のみならず、その軽度な事案への対処も想定している。

自動車競走の開催者と参加者において、今後、長期間又は持続的に再犯を防止するためには、刑法案第315条dの行為により、通常の場合、運転許可の取消しに加え、運転許可が付与されない期間も設けられるべきである。この目的のために、本法律案は、刑法第69条第2項における例示の一覧に適切な補充がなされるべきことを提案している。

非合法的自動車競走の参加者において持続的な影響を及ぼすために、自動車の没収が可能となるべきである。この点、現行法の規定によれば、いわゆる関連対象物(Beziehungsgegenstände²⁸⁾)は、それが法的な構成要件を具現化し

28) 訳者注：ここでいうBeziehungsgegenständeは、犯罪行為に「単に関連しただけの

た部分として必然的なかたちで供用されうるものでない限り、直接的に没収できないことから、新しい刑法案第315条fにより適切な参照文言が提示されている。自動車の交換又は譲渡を介して、「走り屋の乱痴気騒ぎ」の参加者が没収を潜脱できないように、特に刑法第74条aを参考にして、いわゆる第三者没収も可能とされるべきである。

II. 代替的選択肢

刑罰に値する全ての行為態様が不適切な方法により把握されていた従前の欠陥的状況の維持。

III. 立法権限

連邦の立法権限は、基本法第74条第1項第1号（刑法）に由来する。

IV. 影響

刑事処罰の拡大は、刑事訴追当局の負担を増大化させる可能性があり、その範囲は、現時点で算定できない。ただし、それ以外の費用支出は見込まれない。市民と企業における実施費用は生じない。

B. 各論

第1条（刑法の改正）に関して

第1号に関して（刑法第315条d及び第315条eに関する目次）

法典中に新しく刑法第315条d及び刑法第315条fが挿入され、従前の刑法第315条dが刑法第315条eに変更されることから、目次も適宜、修正されなければならない。

客体」であり、没収の対象に含まれない。いわゆる「犯罪供用物件」とは異なる。ドイツの判例によれば、無免許運転に使用された自動車も、関連対象物として没収されない実務が定着している。この「関連対象物」に関する議論内容に関しては、A. Eser, in: Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl., 2014, § 74, Rn. 12a f.

第2号に関して(新:刑法第69条第2項第1号a)

現行法によれば、許可されていない自動車競走の禁止に違反した場合、1月以上3月以下の運転禁止に処することが可能である。この期間の満了後、関係当事者の運転復帰は、容易に許容されている。その結果、関係当事者において、この制裁による持続的影響は、限定的にしか付与されていない。

この法律案は、より厳格な法的対策を提案するものである。それは、刑法第69条第1項による運転許可の取消し及び刑法第69条aにより、原則として、6月以上5年以下の期間、運転許可が付与されないことを目指している。このような処分を命じるために求められる要因行為として、この法律案は、刑法第315条dを新しく導入するものである。そのような処分が更に簡易なかたちで命じられるようにするため、当該規定は、一般的に自動車運転の不適合性を要件として、運転許可の取消しを定めた刑法第69条第2項における犯罪の一覧に加えらるべきである。

第3号に関して(刑法第315条d)

刑法第315条d第1項に関して

許可されていない自動車競走の参加者は、従前、道路交通規則第29条第1項、第49条第2項第5号により、秩序違反として処罰されてきた。それに参加した自動車運転手は、通常、400ユーロの過料及び1月の運転禁止に処される(過料項目令別表〔第1条第1項関連〕第248号。連邦共通過料要件項目第129618号)。許可されていない自動車競走の開催者に対しては、その責任として、500ユーロの過料に処することが定められている(過料項目令別表〔第1条第1項関連〕第249号。連邦共通過料要件項目第129624号)。

このような秩序違反法上の処理も、そこで意図された法的効果も、非合法的自動車競走により脅かされる法益の重大性に見合うものではない。この種の競走における潜在的危険性は、刑法第316条により刑罰が科される飲酒運転に匹敵する。どちらの場合も、道路交通上、安全ではない自動車運転により、他の道路利用者における身体及び生命に対して、著しいリスクが一般的に現実化されるものである。そのような法益に対する危殆化の程度は、秩序違反法的な

速度超過の場合を明らかに上回るものである。競走参加者は、互いに、道路交通上の安全を無視しながら、特に予期が困難な交通状況の中で加速し、自動車の制御喪失も厭わないことが競走中に求められる。更に、「通常の」速度違反の場合とは異なり、そのような者達の注意力は、道路走行にだけ向けられるわけではなく、当然の結果として競走相手にも割かれてしまうことになる。

従って、この法律案は、新しい刑法典の中に第315条dの導入を提案している。そこでは、既存の秩序違反法上の構成要件が刑法上の構成要件へと再構成される。それによれば、許可されていない自動車競走の開催は、第1号において可罰的とされ、そして、そのような競走への参加は、第2号において可罰的とされる。従前通り、自動車競走への関与は、それが許可されていない場合のみ処罰されるべきである。すなわち、道路交通規則第46条第2項第1文及び第2文の申請を介して管轄官庁が許可を付与した競技会に関しては、例外的に処罰されないままであることを意味している。更に、この法律案は、既に受け入れられてきた実務的方向性にも合致している。すなわち、競走とは、自動車が最高速度に到達するための競技会又は競技の一部であり、少なくとも2名の参加者間で、限界まで加速することにより勝者が決定され、そこにおいて、参加者全員による事前の了解は不要とされている（OLG Hamm, Beschluss vom 5. März 2013 – III-1 RBs 24/13 -, jurisその他の文献参照）。このことから、競走への参加という概念は、刑法総則の意味における教唆又は幫助として理解されるのではなく、高速度の競技走行を介して、互いの優劣に決着を付けようとしている自動車運転手の活動として理解されるべきものである。競走の開催者とは、精神的な支えとしても、実務的な意味においても、その計画の生みの親であり、そのような催しを準備し、企画し、又は独自に立ち上げた人物である。その実施を告知するに留まる段階だけの活動は、この開催者の地位を確立する意味において未だ十分ではない（OLG Karlsruhe, Beschluss vom 24. November 2010 – 3 (4) SsBs 559/10 AK 203/10 -, BeckRS 2011, 07501参照）。実施段階に関与しようとしていた自動車運転手としての第三者及び準備段階に助力した者における関与の可罰性は、正犯と共犯の一般原則に従って処理される。

禁止された自動車競走において、潜在的危険性を有する全ての形態が十分に把握されるために、この法律案は、その刑罰の範囲として、罰金刑から上限2年までの自由刑を規定している。この刑罰の上限は、飲酒運転の場合を超えるかたちで設定されている。多数の参加者による大規模な非合法的自動車競争において、特に当該競走では必然的な高速度の運転に加え、それに伴い増大した危険性と破壊力という観点から、個人が惹き起こす飲酒運転に比べて、その抽象的危険性及び不法性は、より高められたものとなる。

刑法第315条d第2項に関して

道路交通の関与者において、その道路交通秩序に反する行動により、生命、身体又は財物に対する具体的な著しい危険が惹起された場合、従前、刑法第315条cでのみ、処罰可能とされてきた。この規定によれば、運転能力を有した行為者による抽象的に危険な交通違反の惹起が可罰要件とされている。すなわち、ここで問題とされる違反は、刑法第315条c第1項第2号において、個々に列挙されている。ここにおける「暴走者」の可罰性は、優先通行権の無視、追い越し車線又は横断歩道における不正な走行、そして、見通しの利かない場所における交通違反として把握されたものである。これに対して、禁止された自動車競走への参加は、そのような法律上の列挙項目に含まれていない。従って、他者への生命又は身体に対する具体的な危険が生じたとしても、それ自体は、不可罰とされている。例えば、広くて見通しの利く街路を走行中の自動車が制御不能になり、歩道に乗り上げたものの、偶然にも歩行者と衝突しなかっただけの場合、そこでは具体的な危険性が惹起されたにもかかわらず、刑法第315条cは適用できず、その事案に厳格な可罰性が見出せないということになる。

このことは、特に、非合法的自動車競走における抽象的な危険性が現行のドイツ刑法第315条c第1項第2号で言及されている交通違反と少なくとも同等であることを考慮すれば、不当であろう。むしろ、許可されていない自動車競走に参加すること自体が重大な交通違反かつ無謀な行為として把握されなければならず、従って、刑法第315条c第1項第2号が「重大な犯罪類型」を列挙しているのとは異なり、この場合、同様の構成要件の限定を設ける必要はない。

ここで指摘された間隙は、刑法案第315条d第2項における加重化された構成要件により埋められなければならない、これは、許可されていない自動車競走の参加において、(故意に)他人の身体若しくは生命又は重要な価値を有する物を危険に晒した場合、それを重く処罰するものである。ここで刑法第315条c第1項の概念に関する判例及び文献上の解釈論を援用することは、有意義であろう。それによれば、危険犯の客体において必要とされる具体的な危険性は、被害の発生を内在化している行為態様の作用領域内にあることが求められることから、そこにおいて被害の発生は、もはや意図的に回避することができず、それが発生しなかったことは、単なる偶然にすぎないものとされる(BGH, Beschluss vom 5. März 1969 – 4 StR 375/68, NJW 1969, 939参照)。ここでは、しばしば「九死に一生を得る事態 (Beinaheunfall)」という定式に当てはまるかが考慮されており、それは「偶然にも上手く事が運んだ」と回顧されるかどうかということである(Fischer, StGB, 63. Auflage 2016, § 315c Rn. 15a)。5年以下の自由刑又は罰金刑という刑罰の範囲は、刑法第315条c第1項と同等のものである。

刑法第315条d第3項に関して

刑法案第315条d第3項は、過失により危険を惹起した場合、3年以下の自由刑又は罰金刑に処することで、刑法案第315条d第2項に比べ、より低い刑罰の範囲を予定している。しかし、この規定における3年という刑罰の上限は、刑法第315条c第3項第1号の規制内容を参考にしながらも、それに比較して、より高いものを想定している。これは、許可されていない自動車競走において、その抽象的な危険性が更に高いことに加え、この文脈では、刑法第315条c第3項第2号の意味における過失と過失の結合犯的な規制内容が不要であることを根拠とする。すなわち、その意味における過失という行動様式の想定は理論的に不可能だからである。

刑法第315条d第4項に関して

新たに加重化された構成要件により、不法性及び有責性が内容的に高められ

た犯罪行為に対して、適切な処罰を可能するべきである。特に、第2項又は第3項に規定された行為により、他者の死亡又は健康障害が惹起された場合、そこでは社会的害悪が高められたという観点から、道路交通における過失致死又は過失傷害のような場合と比べても、より重い刑罰による制裁が実施されるべきである。

公共の道路交通上、許可されていない自動車競走の危険性は、他の道路利用者の死亡又は身体への傷害を一般的に現実化するものである。このような結果が故意に惹起されない場合、現行法によれば、過失致死罪ないし過失致傷罪として、罰金刑又は5年以下若しくは3年以下の自由刑に処せられる。自動車競走において他者が死亡し、又は重大な傷害に匹敵するだけの被害を受けた場合、このような処置は、もはや適切ではない。多数の者が健康上の損害を受けた場合も同様である。このような場合における行為の不法性は、質的に異なるものであり、刑法第222条又は第229条において類型化されたものよりも著しく重いものである。ここでは、禁止された自動車競走への参加により、その潜在的な危険性を故意に惹起しているということが本質的に問題である。

そのような背景から、この法律案は、結果的加重犯として可罰化された犯罪類型を提起する。この規制内容は、他者における重篤な健康被害又は多数の者における健康被害を惹起した行為類型が規定された刑法第315条第3項第2号を参考にするものである。しかし、この状況を超えるかたちで、他者の死亡を惹起した場合も、明示的に構成要件の中へ含まれるべきである。そうでなければ、より重篤なものとして評価されるべき死亡結果が過失により惹起された場合、それは、単に刑法第222条の軽い犯罪類型で処理されてしまうのに対して、健康障害が過失により惹起された場合、重い犯罪類型で処理することができるようになってしまう(Fischer, StGB, 63. Auflage 2016, § 315 Rn. 24)。刑法第315条第3項第2号の概念は、それを巡る判例及び文献の解釈論を適用することで有意義なものとなりうる。それによれば、重篤な健康障害に加え、重度の傷害という概念には、特に、長期間の重篤な疾病並びに感覚、身体活動及び就労能力の喪失又は著しい制限が含まれている。しかし、この概念は、刑の下限が高く設定されていることから、広義に解釈されているわけではない(Fischer,

StGB, 63. Auflage 2016, § 315 Rn. 23; § 306b Rn. 4)。

刑罰の範囲に関しては、原則として、1年以上の自由刑が想定され、より犯情が重くない事案は、6月以上5年以下の自由刑も想定されている。この区別化された規制内容は、一方で、潜在化している行為の多様性を考慮し、他方で、刑の下限が常に高められていることで、不当に低い量刑で処理することを回避するという意味合いも有している。道路交通における過失致傷の場合と異なり、ここでは、単なる罰金刑を科す必要はない。

第4号に関して(新:刑法第315条e)

道路交通上の軌条車両に関する従前の刑法第315条dは、そこにおける参照文言も含め、刑法第315条eに移行する。この再構成は、体系的な理由によるものである。禁止されている自動車競走という新しい構成要件は、刑法第315条b及び第315条cと同様、道路交通の保護に資するものである。従って、新しい構成要件は、その位置付けとして、道路交通保護規定と直接的な関係性を有しながら、それを参照する規定よりも後置するかたちで同法内へと導入されるべきものでもない。

第5号に関して(新:刑法第315条f)

「走り屋の乱痴気騒ぎ」における参加者は、自動車の高速度を誇示することから、その自動車の没収は、特に持続的な影響をもたらす。しかし、禁止された競走に用いられた参加者の自動車は、没収対象物というよりも、いわゆる関連対象物にすぎないことから、没収規定を適切なかたちで直接的に適用できない。自動車は、一般的に、そのような行為の実現化を意図して用いられる手段ではないからである。むしろ、この利用は、概念的には、構成要件の充足に属するものであり、この場合、当該構成要件の回避を意図するかたちで用いられなかったにすぎない(この点に関して、Fischer, StGB, 62. Auflage [2015], § 74, Rn. 10; LK-Schmidt, 12. Auflage [2008], § 74, Rn. 19; Schönke/Schröder-Eser, 29. Auflage [2014], § 74, Rn. 12a; MüKo-StGB/Joecks, 1. Auflage [2005], § 74, Rn. 16; BGHSt 10, 28参照)。刑法第74条第4項により、このような関連

対象物にまで没収の法的規制を拡張することは、適切な特別規定を介して可能となる。非合法的自動車競走の参加者が用いた自動車に関して、この法律案は、刑法第315条fという選択肢を提供している。第1文においては、通則的な没収規定が設けられており、第2文においては、特に刑法第74条aが参照されている。この規範によれば、第三者の所有物である関連対象物も没収可能となる。これにより、次の2例でも没収が可能となる。先ず自分の財物又は権利が当該行為の対象物であるということに関して、所有者が少なくとも軽々に寄与している場合であり、更には、関連対象物が没収されうる状況を見越した上で、それを非難しうるかたちで所有者が取得している場合である。「走り屋の乱痴気騒ぎ」において、参加者が没収から免れる目的で、競走用の自動車を互いに貸し与えるか、又は譲渡し合う場合においても、刑法第74条aへの言及により、没収が確実なものとなさなければならない。

この新しい刑法第315条fは、刑法第316条が参照する道路交通関連規範の体系的位置付けの観点から、本法では軌条車両関連規定に後置するかたちで挿入されるべきである。

第6号に関して(刑法第316条第1項)

これは、上記の改正により必要となる整序のための改正である。

第2条(道路交通規則の改正)に関して

この規定により、従前における秩序違反法上の構成要件は削除される。上記の新しい刑法上の構成要件の導入により、従前における秩序違反法上の構成要件は不要となる。従前における秩序違反法上の構成要件は、禁止された自動車競走への故意による参加を包括的に規制している。しかし、それは、過失的な態様による自動車競走の開催又は参加を考慮に入れていない。

第3条(施行)に関して

この規定は、施行を定めるものである。

添付文書2

連邦政府の見解

連邦政府は、連邦参議院の法律案に関して、次のような意見を表明する。

連邦政府は、非合法的自動車競走の開催と実施を規制しなければならないという連邦議会の懸念に理解を示す。

その観点から、連邦政府は、ここで提起された法律案は、不完全であることを指摘する。道路交通規則第49条第2項第5号の削除は、過料項目令及び運転許可令における関連規定も同時に改正しなければならないという帰結をもたらすように考えられる。

連邦参議院により提出された法律案をもって、連邦政府は、この問題状況を慎重に検証するための契機とする。