

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Allgemein- und Spezialprävention; Schaffung der Grundlage für eine stärkere Differenzierung bei der Ahndung von Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten in Abhängigkeit von deren Bedeutung und Vorwerfbarkeit; Anpassung des Bußgeldniveaus für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten an das Bußgeldniveau in den westeuropäischen Nachbarstaaten; Anpassung an das EG-Recht.

B. Lösung

Anhebung der für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten geltenden Bußgeldobergrenzen.

Überarbeitung des Bußgeldtatbestandes des gewerbsmäßigen Feilbietens nicht genehmigter Fahrzeuge oder Fahrzeugteile und Ausrüstungen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten und Einnahmen der öffentlichen Haushalte

Für den Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Für die Haushalte der Länder und Gemeinden entstehen voraussichtlich Mehreinnahmen durch erhöhte Geldbußen bei bestimmten Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat sich dafür ausgesprochen, diese Einnahmen für Zwecke der Verkehrssicherheitsarbeit einzusetzen.

E. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Es werden keine neuen Informationspflichten für Bürger, Verwaltung oder Unternehmen eingeführt.

G. Sonstige Auswirkungen

Dieses Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 2. August 2008

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

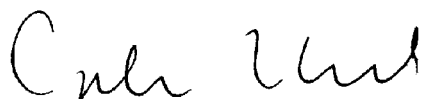
Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung .

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist
als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 846. Sitzung am 4. Juli 2008 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist
in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes¹

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706), wird wie folgt geändert:

1. In § 6 wird nach Absatz 3 folgender Absatz eingefügt:

„(3a) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften über das gewerbsmäßige Feilbieten, gewerbsmäßige Veräußern und das gewerbsmäßige Inverkehrbringen von Fahrzeugen, Fahrzeugteilen und Ausrüstungen zu erlassen.“

2. § 23 wird wie folgt gefasst:

„§ 23
Feilbieten nicht genehmigter Fahrzeuge,
Fahrzeugteile und Ausrüstungen

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig Fahrzeugteile gewerbsmäßig feilbietet, die in einer vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, obwohl sie nicht mit einem amtlich

vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sind.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Vorschrift einer auf Grund des § 6 Abs. 3a erlassenen Rechtsverordnung oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen vollziehbaren Anordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

(4) Fahrzeuge, Fahrzeugteile und Ausrüstungen, auf die sich die Ordnungswidrigkeit bezieht, können eingezogen werden.“

3. In § 24 Abs. 2 wird das Wort „Geldbuße“ durch die Wörter „Geldbuße bis zu zweitausend Euro“ ersetzt.

4. In § 24a Abs. 4 werden die Wörter „eintausendfünfhundert Euro“ durch die Wörter „dreitausend Euro“ ersetzt.

5. § 26 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „Bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24“ durch die Wörter „Bei Ordnungswidrigkeiten nach § 23, bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird gestrichen.

Artikel 2

Artikel 1 Nr. 1, 2 und 5 dieses Gesetzes tritt am 29. April 2009, Artikel 1 Nr. 3 und 4 tritt am 1. Januar 2009 in Kraft.

¹ Dieses Gesetz dient zur Umsetzung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. EU Nr. L 263 S. 1).

Begründung

A. Allgemeines

Das Gesetz betrifft zwei Sachbereiche. Zum einen wird der rechtliche Rahmen geschaffen, um die in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) bestimmten Bußgeldregelsätze für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten differenziert anzuheben, und zwar für Hauptunfallursachen, bestimmte Verstöße, aus denen die Betroffenen wirtschaftliche Vorteile ziehen sowie vorsätzlich begangene Zuwiderhandlungen. Dazu ist insbesondere erforderlich, für die Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten eine höhere als die in § 17 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) geregelte allgemeine Bußgeldobergrenze vorzusehen. Für den in der Bußgeldkatalog-Verordnung geregelten Fall des fahrlässigen Handelns, für das die Bußgeldobergrenze auch bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) 500 Euro beträgt (§ 17 Abs. 2 OWiG), wird der gesetzliche Rahmen bei schweren Verstößen derzeit bereits ausgeschöpft, was der beabsichtigten differenzierten Anhebung entgegensteht. Zum anderen erfolgt die Anpassung des Bußgeldtatbestandes des gewerbsmäßigen Feilbietens nicht genehmigter Fahrzeuge oder Fahrzeugteile und Ausrüstungen an das EG-Recht. Die Zuständigkeit für die Ahndung wird in die Kompetenz der Länderbehörden gelegt.

Das Erfordernis für eine differenzierte Anhebung der Bußgeldregelsätze bei den Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten ergibt sich aus Folgendem:

1. Notwendigkeit der Verbesserung der Allgemein- und Spezialprävention

Die Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle ist ein wichtiges Anliegen des Bundes, der Länder und der im Bereich der Verkehrssicherheit tätigen Organisationen. Auf diesem Feld wurden, wie die Entwicklung der Unfallzahlen, insbesondere der erreichte Tiefststand bei der Anzahl tödlicher Verkehrsunfälle zeigt, in den letzten zehn Jahren erhebliche Erfolge erzielt. Allein im Jahr 2005 sind dennoch 5 361 Personen im Straßenverkehr gestorben. Auch wenn diese Zahl für das Jahr 2006 mit etwa 5 091 noch geringer ausgefallen ist, sind weitere Maßnahmen erforderlich, um das Unfallgeschehen positiv zu beeinflussen.

Erfolg versprechen neben den ebenfalls fortzusetzenden Bemühungen um die Verkehrserziehungs- und Aufklärungsarbeit, die Entschärfung örtlicher Gefahrenstellen, die Anordnung angemessener verkehrlicher Bestimmungen und die Verbesserung der passiven und aktiven Sicherheit der Kraftfahrzeuge auch verstärkte Maßnahmen zur Durchsetzung der Verkehrsregeln. Denn fast jeder Verkehrsunfall war letztlich mit der Verletzung einer straßenverkehrsrechtlichen Vorschrift durch einen der Beteiligten verbunden. Um zu einer effektiveren Wirkung der Durchsetzungsmaßnahmen zu gelangen, stehen zwei Ansatzpunkte zur Verfügung. Es sind dies die Intensität der Verkehrsüberwachung und die Wirksamkeit der Sanktionen, wobei letztere maßgeblich von deren Höhe abhängt. Dies ist in in- und ausländischen Untersuchungen überzeugend nachgewiesen worden (BAST, Polizeiliche Verkehrsüberwachung, Heft M 67, 1996; SUNflower: a comparative research of the development of road safety in

Sweden, United Kingdom and the Netherlands (2002); Cost-benefit analysis of road safety improvements, Imperial College Centre for Transport Studies, London, Vereinigtes Königreich, vom 12. Juni 2003).

Die Bußgeldregelsätze für die am häufigsten vorkommenden Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten, darunter die Hauptunfallursachen, sind mit dem Erlass der BKatV vom 4. Juli 1989 festgelegt worden und orientierten sich an den seinerzeit bestehenden Zumessungsregeln der Länder. Seitdem sind die Regelungen nicht mehr grundsätzlich geändert worden. Es erfolgten zwar zahlreiche Änderungen des Bußgeldkataloges. Sie waren aber im Wesentlichen auf die Aufnahme qualifizierter Tatbestandsvarianten und auf punktuelle Verschärfungen beschränkt, deren Notwendigkeit sich jeweils aufgrund konkreter verkehrlicher Gegebenheiten oder neuer Erkenntnisse ergab. Insbesondere bei den Hauptunfallursachen (z. B. dem Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit an gefährlichen Stellen, Rotlichtverstößen, der Gefährdung anderer durch Vorfahrtsverletzungen, Verstößen gegen die Promillegrenze) und Zuwiderhandlungen, die mit wirtschaftlichen Vorteilen für die Betroffenen verbunden sind (z. B. Überladungen, Fahren mit verkehrsun sichereren Kfz), sind die Bußgeldsätze weitgehend auf dem gleichen Niveau geblieben. Für vorsätzliche Verstöße sind höhere Bußgeldregelsätze nicht im Einzelnen festgelegt. Im Zusammenhang mit der Einführung des Euro in Gesetzen des Ordnungswidrigkeitenrechts sind die Geldbußen auch für diese Ordnungswidrigkeiten zudem leicht abgesenkt worden.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung bedeutet dies, dass sich bei den genannten Verkehrszuwiderhandlungen die general- und spezialpräventive Wirkung der Regelsätze des Bußgeldkataloges und der auf ihrer Grundlage verhängten Geldbußen deutlich reduziert hat. Eine Ausnahme bilden nur die hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen, für die die Geldbußen bereits in der Vergangenheit angehoben worden waren. Während die Geldbußen für die genannten Verkehrsverstöße also seit 1990 weitgehend unverändert geblieben sind, haben sich bis 2006 die Bruttolöhne dagegen um etwa 34 Prozent, die Verbraucherpreise um 34 Prozent und das für die Betroffenen verfügbare Einkommen um etwa 49 Prozent erhöht (Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2007, Wiesbaden). Dieser Entwicklung soll – allerdings nicht linear, sondern nur für aus Verkehrssicherheitsicht bedeutsame Verstöße differenziert – Rechnung getragen werden.

2. Berücksichtigung positiver Erfahrungen anderer europäischer Mitgliedstaaten

Mit der differenzierten Anhebung sollen vor allem die für Hauptunfallursachen vorgesehenen Geldbußen in Deutschland an das entsprechende Niveau in den westeuropäischen Nachbarstaaten angeglichen werden. Insbesondere in Staaten, die, gemessen an den Fahrleistungen, nach einer von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie weniger Unfalltote im Straßenverkehr zu beklagen haben, ist das Sanktionsniveau deutlich höher als in Deutschland. Auch wenn sich die Sanktionen wegen der verfahrensrecht-

lichen Unterschiede, der Unterschiede bei den neben der Geldsanktion angewandten Maßnahmen (Fahrverbote, Punktsystem) und der im europäischen Ausland in der Regel nicht vorhandenen Bestimmungen über die Höhe der Sanktion bei einzelnen Zuwiderhandlungen nicht genau miteinander vergleichen lassen, zeigt eine grobe Gegenüberstellung, dass in Staaten mit der besten Unfallbilanz (Niederlande, Schweden) die Sätze für die Geldsanktionen erheblich höher sind als in Deutschland (in etwa das Doppelte). Das gilt ebenfalls für Großbritannien, wo zwar Regelsätze nicht festgelegt sind, aber schon die deutlich höheren Unter- und Obergrenzen für die Geldsanktionen – mindestens ca. 88 Euro, höchstens ca. 1 480 Euro bei mittelschweren (z. B. mittlere Geschwindigkeitsüberschreitungen), ca. 3 700 Euro bei bedeutenden Zuwiderhandlungen sowie ca. 7 400 Euro bei Alkoholverstößen – das gravierend höhere Niveau zeigen. Auch die in Frankreich gesammelten Erfahrungen belegen, dass höhere Geldsanktionen, wenn ihre Androhung mit einer nachhaltigen Überwachung verbunden ist, einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten können. In Frankreich konnte – ausgehend von einem sehr hohen Stand bei der Anzahl der Unfalltoten – mit einem Gesamtpaket von Maßnahmen, dessen zentralen Punkt die größere Abschreckung durch erhöhte Sanktionen und verstärkte Überwachung gebildet hat – die Anzahl der Unfalltoten nach Beginn der Kampagne im Jahr 2002 bis 2005 um insgesamt ein Viertel reduziert werden.

Der Gesichtspunkt der europaweiten Angleichung der Sanktionen für Verkehrsverstöße hatte außerdem bereits Berücksichtigung im Weißbuch Verkehr 2001 der Europäischen Kommission (Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft) gefunden. Bevor konkrete Maßnahmen durch den europäischen Gesetzgeber mit entsprechend weiter reichenden Auswirkungen in Angriff genommen werden, sollten Harmonisierungsbemühungen, dem Grundsatz der Subsidiarität folgend, allerdings zunächst auf der Ebene der Mitgliedstaaten betrieben werden. Deutschland leistet mit der Anhebung der Bußgeldobergrenzen und der darauf basierenden Anhebung der Bußgeldregelsätze für bestimmte Verkehrsverstöße dazu einen nationalen Beitrag.

Für eine differenzierte Überarbeitung der Bußgeldregelungen haben sich der 45. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2007 und die Verkehrsministerkonferenz in ihrer Sitzung am 9./10. Oktober 2007 ausgesprochen.

Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz folgt aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 (Strafrecht), Nr. 22 (Straßenverkehr) und aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 (Recht der Wirtschaft) des Grundgesetzes (GG).

Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 GG sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert, dass die betroffenen Bereiche der Verkehrssicherheit und speziell der Ahndung von Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten einheitlich geregelt werden.

Das Gesetz enthält ausschließlich Änderungen bzw. Ergänzungen von Regelungen, die bereits durch Bundesgesetz getroffen worden sind.

Kosten/Einnahmen

Für den Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Für die Haushalte der Länder und Gemeinden ergeben sich voraussichtlich Mehreinnahmen aus Bußgeldverfahren. Die Mehreinnahmen fallen in Abhängigkeit davon an, welcher Körperschaft das Landesrecht die Einnahmen aus Bußgeldverfahren zugewiesen hat. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat sich dafür ausgesprochen, dass diese Einnahmen für Zwecke der Verkehrssicherheitsarbeit eingesetzt werden. Maßnahmen auf der Ebene der Länder werden deshalb erwartet. Etwaige Mehrbelastungen auf Seiten der Justiz durch vermehrte Einsprüche werden aller Voraussicht nach nicht wesentlich sein und sollten im Interesse der Verbesserung der Verkehrssicherheit hingenommen werden. Die Landesjustizverwaltungen der Länder beurteilen sie als vertretbar.

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Es werden keine neuen Informationspflichten für Bürger, Verwaltung oder Unternehmen eingeführt.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (StVG)

Zu Nummer 1 (§ 6 Abs. 3a – neu –)

Die Änderung ermächtigt den Ordnungsgeber, auch solche Bestimmungen zu erlassen, die das gewerbsmäßige Feilbieten, das gewerbsmäßige Veräußern und das gewerbsmäßige Inverkehrbringen von Fahrzeugen, Fahrzeugteilen und Ausrüstungen betreffen. Durch diese Ergänzung wird der Tatsache Rechnung getragen, dass insbesondere Fahrzeugteile nicht nur der Genehmigung aufgrund nationaler Vorschriften bedürfen, sondern dass die Genehmigung auch aufgrund europäischer Rechtsvorschriften erforderlich sein kann. Um welche Fahrzeugteile und Ausrüstungen es sich handelt und welche Bedingungen im Einzelnen erfüllt sein müssen, wird unter Bezugnahme auf die jeweiligen europäischen Rechtsvorschriften in der Verordnung geregelt werden. Es handelt sich dabei um die nach den Typgenehmigungsrichtlinien genehmigungs- und kennzeichnungspflichtigen Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten, die Bestandteil eines Fahrzeugs werden sollen sowie Teile oder Ausrüstungen im Sinne von Artikel 31 Abs. 1 und 2 der Richtlinie 2007/46/EG vom 5. September 2007 (ABl. EU Nr. L 263 S. 1), für die eine Autorisierung erforderlich ist.

Zu Nummer 2 (§ 23)

§ 23 hat bisher nur das Verbot mit Geldbuße bewehrt, genehmigungspflichtige Teile, die in einer vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, ohne entsprechende Kennzeichnung gewerbsmäßig feilzubieten. Die Bußgeldbewehrung, die Bußgeldobergrenze sowie die Möglichkeit zur Einziehung der rechtswidrig feilgebotenen Fahrzeugteile werden in den Absätzen 1, 3 und 4 beibehalten. Diese Regelungen werden durch Absatz 2 nunmehr außerdem auf das gewerbsmäßige Feilbieten weiterer Fahrzeugteile und von Fahrzeugen erstreckt, die in der Rechtsverordnung nach § 6 Abs. 3a geregelt sind.

Zu Nummer 3 (§ 24 Abs. 2)

In Absatz 2 wird eine selbständige Bußgeldobergrenze für Ordnungswidrigkeiten nach § 24 eingeführt. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass der damit auf das Doppelte erweiterte Bußgeldrahmen ausschließlich verkehrlich motiviert ist. Die Erweiterung des Bußgeldrahmens ist erforderlich, um eine differenzierte Anhebung der Regelsätze des Bußgeldkataloges vornehmen zu können.

Zu Nummer 4 (§ 24a Abs. 4)

Die für Verstöße gegen die 0,5-Promillegrenze und das Drogenverbot geltende Bußgeldobergrenze wird an den neuen Bußgeldrahmen für allgemeine Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten angepasst. Der bereits nach geltendem Recht bestehenden Abstufung zwischen allgemeinen Verkehrsordnungswidrigkeiten nach § 24 und den schwereren Verstößen gegen die 0,5-Promillegrenze und das Drogenverbot gemäß § 24a wird durch eine Verdoppelung des Bußgeldrahmens Rechnung getragen.

Zu Nummer 5 (§ 26)

Für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 23 war, im Gegensatz zu Ordnungswidrigkeiten nach § 24, für die die Landeszuständigkeit geregelt ist, bisher das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig. Die Änderung überträgt nunmehr auch die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 23 den Ländern. Damit soll die Verfolgung in die Zuständigkeit der Behörden gelegt werden, die eine Nähe zu den die Verstöße feststellenden Bediensteten haben. Dies erfolgt auf Landes- und in der Regel nicht auf Bundesebene.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Das Inkrafttreten der im Zusammenhang mit § 23 StVG stehenden Änderungen richtet sich nach dem Inkrafttreten der zugrunde liegenden europarechtlichen Bestimmungen.

Anlage 2**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat die Entwürfe auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit den Entwürfen werden keine Informationspflichten für Wirtschaft, Bürger und Verwaltung eingeführt, geändert oder aufgehoben. Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfungsauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 846. Sitzung am 4. Juli 2008 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 1 (StVG)**1. Zu Nummer 2 (§ 23 Abs. 1)**

In Artikel 1 Nr. 2 ist § 23 Abs. 1 wie folgt zu ändern:

- a) Die Wörter „gewerbsmäßig feilbietet“ sind zu streichen.
- b) Vor dem Wort „obwohl“ sind die Wörter „gewerbsmäßig feilbietet,“ einzufügen.

Begründung

Die Einzelbegründung zu Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzentwurfs erweckt den Eindruck, als solle die Bußgeldbewehrung in § 23 Abs. 1 StVG unverändert beibehalten werden. Der Gesetzentwurf sieht jedoch eine Verschiebung des Satzteils „obwohl sie nicht mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Kennzeichen gekennzeichnet sind“ an das Satzende vor. Vorteile dieser Änderung gegenüber der geltenden Gesetzesfassung sind nicht erkennbar. Im Gegenteil: Während die bisherige Fassung zweifellos erkennen lässt, dass sich die Tathandlung des gewerbsmäßigen Feilbietens auf Fahrzeugteile bezieht, die nicht mit einem erforderlichen Prüfzeichen versehen sind, könnte die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Fassung den – wohl unerwünschten – Eindruck erwecken, der mit „obwohl“ eingeleitete Nebensatz beziehe sich nicht auf die Tathandlung, sondern auf den vorangestellten Relativsatz. Es wird daher vorgeschlagen, § 23 Abs. 1 StVG unverändert zu lassen.

2. Zu Nummer 5 (§ 26 Abs. 2)

Artikel 1 Nr. 5 ist wie folgt zu fassen:

„5. In § 26 Abs. 2 werden die Wörter „das Kraftfahrt-Bundesamt“ durch die Wörter „die Behörde, die von der Landesregierung durch Rechtsverordnung näher bestimmt wird“ ersetzt.“

Begründung

Die durch den Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Änderung gestattet den Ländern, durch Rechtsverordnung die Zuständigkeit auf Behörden und Dienststellen der Polizei zu übertragen. Diese Beschränkung durch den Bund erscheint hier nicht zweckmäßig.

Mit der daher sachlich gebotenen Änderung wird sichergestellt, dass die Länder die Verwaltungsbehörden, die für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten zuständig sein sollen, durch Rechtsverordnung selbst bestimmen können.

3. Zu Nummer 6 – neu – (§ 29 Abs. 8 Satz 4 – neu –)

Dem Artikel 1 ist folgende Nummer anzufügen:

„6. Dem § 29 Abs. 8 wird folgender Satz angefügt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Eintragungen wegen strafgerichtlicher Entscheidungen, die für die Ahndung von Straftaten herangezogen werden; insoweit gelten die Regelungen des Bundeszentralregistergesetzes.“

Begründung

Die vorgeschlagene Ergänzung des § 29 Abs. 8 StVG greift ein dringendes Anliegen auf. Das Oberlandesgericht (OLG) München hat in seinem Beschluss vom 20. Dezember 2007 (- 4 St RR 222/07 -, NZV 2008, 216) unter Berufung auf das umfassend zu verstehende Verwertungsverbot nach § 29 Abs. 8 Satz 1 in Verbindung mit § 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG die Auffassung vertreten, dass nach dem Bundeszentralregistergesetz (BZRG) verwertbare Eintragungen über strafgerichtliche Entscheidungen für die Strafzumessung nicht herangezogen werden dürfen, wenn sie wegen ihres Charakters als Straftat im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr auch im Verkehrszentralregister (VZR) eingetragen waren, dort aber schon getilgt sind. Diese Auffassung vermag sich zwar in gewissem Grad auf den Wortlaut der einschlägigen Regelungen berufen. Sie widerspricht jedoch dem Sinn und Zweck der betroffenen Register sowie den darin enthaltenen Verwertungsregelungen und führt zu widersinnigen Ergebnissen. Sie dürfte auch nicht dem Willen des Gesetzgebers entsprechen:

- Zur Tilgung strafgerichtlicher Eintragungen enthält das BZRG für alle Arten von Straftaten differenzierte Regelungen, die sich wesentlich an Art und Höhe der jeweils verhängten Sanktion ausrichten. Sie berücksichtigen, dass der Richter bei der Strafzumessung das Vorleben des Angeklagten umfassend zu würdigen hat (§ 46 Abs. 2 StGB). Vorstrafen bzw. die von ihnen ausgehende Warnwirkung spielen eine herausragende Rolle, wobei sich auch bereits länger zurückliegende Vorverurteilungen auswirken können. Das gilt nicht nur für die Strafhöhenbemessung, sondern auch für die Wahl der Straftat, die Strafaussetzung zur Bewährung sowie die Anordnung von Maßregeln, etwa die Unterbringung in einer Entziehungsanstalt (§ 64 StGB). Der Zweck des VZR ist hingegen auf Belange der Verkehrssicherheit beschränkt. Es ist nicht ersichtlich, warum ein Schweigen des solchermaßen beschränkten VZR die für die Aburteilung von Straftaten bereichsspezifischen Regelungen des BZRG partiell aushebeln und damit die Beurteilungsbasis des Strafrichters künstlich beschneiden sollen.
- Ein umfassend verstandenes Verwertungsverbot des § 29 Abs. 8 StVG würde für eine breite Palette von Straftaten im Ergebnis zu einem Leerlaufen der Verwertungsregelungen des BZRG führen. Der Begriff „Straftat im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr“ in § 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG ist nach der Recht-

- sprechung ebenso weit auszulegen wie im Rahmen der §§ 44, 69 StGB (vgl. OLG Zweibrücken, Beschluss vom 13. August 2001 - 1 VAs 4/01 -, NZV 2001, 482; OLG Jena, Beschluss vom 13. Juli 2006 - 1 VAs 6/05 -, DAR 2007, 402; OLG Nürnberg, Beschluss vom 9. August 2007 - 1 VAs 10/07 -, BeckRS 2008, 07969). Betroffen ist deshalb eine Vielzahl von Straftaten, von der Beleidigung und Körperverletzung im oder anlässlich des Straßenverkehrs über die eigentlichen Verkehrsdelikte nach § 315b ff. StGB einschließlich des § 316a StGB bis hin zur Kraftfahrzeugbenutzung zu allgemein deliktischen Zwecken, z. B. zu Drogen-, Beutetransport, Vergewaltigung oder gar Mord. Selbst Verurteilungen zu mehrjährigen Freiheitsstrafen dürften nach Ablauf von fünf Jahren (§ 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVG) u. U. nicht mehr für die Strafzumessung herangezogen werden.
- Eine Auslegung im Sinne des Beschlusses des OLG München (a. a. O.) zieht beträchtliche praktische Verwerfungen und eine erhöhte Revisionsanfälligkeit tatrichterlicher Urteile nach sich. Betroffen sind dabei nicht nur Aburteilungen wegen Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr, sondern wegen aller Arten von Straftaten. In allen Fällen, in denen die Strafliste des Angeklagten mehr als eine Verurteilung wegen einer Verkehrsstraftat aufweist (vgl. § 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG), müsste ein Auszug aus dem VZR eingeholt und mit dem Bundeszentralregister (BZR) abgeglichen werden. Erschwerend kommt hinzu, dass aus mancher Eintragung nicht ohne Weiteres deutlich wird, ob die zugrunde liegende Verurteilung eine Zusammenhangstat betrifft.
 - Dem Gesetzgeber des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747), mit dem § 29 Abs. 8 StVG eingeführt wurde, dürfte es bei der Neuregelung in erster Linie um Fälle gegangen sein, in denen die Eintragung im VZR noch enthalten ist, im BZR jedoch nicht mehr erscheint (darauf beschränken Jagow/Burmann/Heß/Janker StVR 20. Aufl., Rn. 2 den Anwendungsbereich des § 29 Abs. 8 StVG). Vor diesem Hintergrund stehen die Einschränkung des § 29 Abs. 8 Satz 2 StVG für Eintragungen mit einer Tilgungsfrist von zehn Jahren und die korrespondierende Regelung des § 52 Abs. 2 BZRG, die die vormalis „ewige“ Verwertung von Entscheidungen über die Entziehung der Fahrerlaubnis ausschließen sollten (vgl. Bundestagsdrucksache 13/6914 S. 76). Es kann nicht angenommen werden, dass der historische Gesetzgeber die oben genannten schwer wiegenden Konsequenzen bewusst hat herbeiführen wollen. Im Gegenteil hat er darauf hingewiesen, dass die Verwertungsregelungen des Bundeszentralregistergesetzes unberührt bleiben sollen (vgl. Bundestagsdrucksache 13/6914 S. 76).
- Nach alledem ist in § 29 Abs. 8 StVG klarzustellen, dass gemäß dem BZRG verwertbare Eintragungen über Strafurteile wegen Zusammenhangstaten für die Ahndung von Straftaten auch dann herangezogen werden dürfen, wenn sie im VZR getilgt sind. Im Hinblick auf die weit reichenden Konsequenzen für die strafrechtliche Praxis und den missverständlichen Wortlaut der einschlägigen Regelungen kann die weitere Entwicklung der Rechtsprechung nicht abgewartet werden.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu den Nummern 1 bis 3

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu.