

23.05.08

Vk - In

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 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

Fristablauf: 04.07.08

Verkehrsministerkonferenz 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 Preisniveau, insbesondere 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.

Bundesrat

Drucksache 348/08

23.05.08

Vk - In

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

**Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsgesetzes**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 23. Mai 2008

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 04.07.08

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.

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).

- (2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Vorschrift einer aufgrund 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 Angabe „Geldbuße bis zu zweitausend Euro“ ersetzt.
 4. In § 24a Abs. 4 wird die Angabe „eintausendfünfhundert Euro“ durch die Angabe „dreitausend Euro“ ersetzt.
 5. § 26 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird die Angabe „Bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24“ durch die Angabe „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 29.04.2009, Artikel 1 Nr. 3 und 4 tritt am 01.01.2009 in Kraft.

Berlin, den

Begründung

A. Allgemeines

Das Gesetz betrifft zwei Sachbereiche. Zum einen wird der rechtliche Rahmen geschaffen, um die in der Bußgeldkatalog-Verordnung 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 es 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) fünfhundert 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 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 ihrer 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 Bußgeldkatalogverordnung (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 Promille-Grenze) und Zuwiderhandlungen, die mit wirtschaftlichen Vorteilen für die Betroffenen verbunden sind (z. B. Überladungen, Fahren mit verkehrsunsicheren 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 Wir-

kung 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 %, die Verbraucherpreise um 34 % und das für die Betroffenen verfügbare Einkommen um etwa 49 % erhöht (Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2007, Wiesbaden). Dieser Entwicklung soll - allerdings nicht linear, sondern nur für aus Verkehrssicherheitssicht 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 Unfälle im Straßenverkehr zu beklagen haben, ist das Sanktionsniveau deutlich höher als in Deutschland. Auch wenn sich die Sanktionen wegen der verfahrensrechtlichen 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 € höchstens ca. 1480 € bei mittelschweren (z. B. mittlere Geschwindigkeitsüberschreitungen), ca. 3700 € bei bedeutenden Zuwiderhandlungen sowie ca. 7400 € 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 weitreichenden 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 09./10.10.2007 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 GG (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 Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Es werden keine neuen Informationspflichten für Bürger, Verwaltung oder Unternehmen eingeführt.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nr. 1 (Änderung des § 6 StVG)

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 Nr. 2 (Änderung des § 23 StVG)

§ 23 StVG 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 StVG geregelt sind.

Zu Nr. 3 (Änderung des § 24 StVG)

In § 24 Abs. 2 wird eine selbständige Bußgeldobergrenze für Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG 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 Nr. 4 (Änderung des 24a StVG)

Die für Verstöße gegen die 0,5-Promille-Grenze 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 StVG und den schwereren Verstößen gegen die 0,5-Promille-Grenze und das Drogenverbot gemäß § 24a StVG wird durch eine Verdoppelung des Bußgeldrahmens Rechnung getragen.

Zu Nr. 5 (§ 26 StVG)

Für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 23 StVG war, im Gegensatz zu Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG, für die die Landeszuständigkeit geregelt ist, bisher das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig. Die Änderung überträgt nunmehr auch die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 23 StVG 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.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:

Überarbeitung der Bußgeldregelsätze für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten

- **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten**
- **Entwurf einer Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV)**

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 Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatler