

93.073

**Botschaft
über die Änderung des Bundesgesetzes über
Ordnungsbussen im Strassenverkehr (OBG)**

vom 8. September 1993

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einer Änderung des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr vom 24. Juni 1970 mit dem Antrag auf Zustimmung. Ferner beantragen wir Ihnen, folgenden parlamentarischen Vorstoss abzuschreiben:

1991 P 90.804 Erhöhung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr
(N 11. 3. 91 Vollmer)

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

8. September 1993

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Ogi
Der Bundeskanzler: Couchepin

Übersicht

Das Bundesgesetz über Ordnungsbussen im Strassenverkehr hat sich seit über 20 Jahren sehr gut bewährt und ist für die Abwicklung von Bagatellwiderhandlungen im Strassenverkehr nicht mehr wegzudenken. Der Hauptgrund für die Revision des Gesetzes liegt denn auch darin, dass der Bundesrat die gesetzliche Höchstgrenze für Ordnungsbussen heute voll ausgeschöpft hat. Trotz der seither eingetretenen Geldentwertung können die Ordnungsbussen deshalb nicht mehr angepasst werden. Die generalpräventive Wirkung schwächt sich zunehmend ab, was die Verkehrssicherheit, aber auch die Umwelt beeinträchtigt. Um diesen negativen Auswirkungen wirksam begegnen zu können, schlägt der Bundesrat vor, die Höchstgrenze von 100 auf 300 Franken zu erhöhen. Er soll zudem ermächtigt werden, die bisher im Gesetz festgelegte Höchstgrenze selber periodisch an die Lebenshaltungskosten anzupassen. Der vorliegende Entwurf sieht ferner folgende Änderungen des Ordnungsbussengesetzes vor:

- Die Polizei darf auch bei Widerhandlungen, die nicht von ihr selber festgestellt wurden (Privatanzeigen), Ordnungsbussen erheben. Die Vorteile liegen darin, dass die Strafverfolgungsbehörden von weiteren Bagatelldelikten entlastet werden und den Fehlbaren, bei Anerkennung des Vorhaltes, das unangenehmere und in der Regel auch teurere ordentliche Verfahren erspart bleibt.*
- Beim Zusammentreffen mehrerer Widerhandlungen werden die anfallenden Ordnungsbussenbeträge – ohne summenmässige Beschränkung – zusammengezählt. Der Bundesrat wird beauftragt, die Ausnahmen zu regeln, da sich dies nicht in jedem Fall rechtfertigt.*
- Die Frist zur Anfechtung oder Bezahlung einer Ordnungsbusse wird von 10 auf 30 Tage verlängert.*
- Der vom Bundesrat verfolgte Grundsatz, dass im Ordnungsbussenverfahren keine Kosten erhoben werden dürfen, wird ins Gesetz überführt.*
- Ordnungsbussen werden heute nicht mehr registriert. Deshalb wird auch die Möglichkeit, Personen zu verzeigen, wenn anzunehmen ist, dass diese wegen mehrfacher Wiederholung der Widerhandlung einer strengeren Strafe bedürfen («Polizei-postenregister»), abgeschafft.*

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Ausgangslage

Das Bundesgesetz vom 24. Juni 1970 über Ordnungsbussen im Strassenverkehr (OBG; SR 741.03) hat sich seit über 20 Jahren sehr gut bewährt. Weder Justiz noch Polizei könnten heute darauf verzichten. Der Hauptgrund für die Revision des Gesetzes liegt denn auch darin, dass der Bundesrat die gesetzliche Höchstgrenze von 100 Franken für Ordnungsbussen heute voll ausgeschöpft hat. Trotz der seither eingetretenen Geldentwertung können die Ordnungsbussen deshalb nicht mehr angepasst werden. Die generalpräventive Wirkung schwächt sich zunehmend ab, was die Verkehrssicherheit, aber auch die Umwelt beeinträchtigt.

Begehren um eine Erhöhung dieser Höchstgrenze gingen sowohl vom Parlament als auch von den Kantonen im Rahmen der Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung aus. Einige Bestimmungen müssen aus praktischen Gründen geändert werden, andere sind als Folge von Änderungen anderer Erlasse anzupassen.

12 Ergebnisse des Vorverfahrens

Der Bundesrat hat am 11. März 1991 das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) beauftragt, bis 1992 eine Botschaft zur Änderung des OBG vorzulegen. Das EJPD hat diesen Auftrag zum Anlass genommen, eine umfassende Revision an die Hand zu nehmen. Um einen möglichst kompletten Überblick über die im Zusammenhang mit dem Ordnungsbussenverfahren bestehenden Probleme zu gewinnen und praxismässige Lösungsvorschläge zur Diskussion stellen zu können, hat es am 13. Januar 1992 eine Arbeitsgruppe «Ordnungsbussen» unter der Federführung des Bundesamtes für Polizeiwesen eingesetzt.

Aufgrund des Berichtes der Arbeitsgruppe, die aus Vertretern der Wissenschaft, Justiz, Polizei und Verwaltung zusammengesetzt ist, hat der Bundesrat am 1. Juli 1992 das EJPD ermächtigt, bei den Kantonen, den politischen Parteien und interessierten Organisationen eine Vernehmlassung durchzuführen.

Die Revisionsvorlage stiess bei den Vernehmlassenden auf grosse Zustimmung. Nach Möglichkeit wurden die geäusserten Wünsche berücksichtigt. Soweit notwendig, werden wir im Besonderen Teil bei der Erläuterung der Änderungen auf die Stellungnahmen eingehen.

Dagegen verzichten wir aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung, das Ordnungsbussenverfahren auf Widerhandlungen auszudehnen, bei denen die Täterschaft eine konkrete Gefährdung als Möglichkeit in Kauf genommen hat («erhöhte abstrakte Gefährdung»). Die praktischen Vorteile wurden zwar durchaus erkannt, die Nachteile aber mehrheitlich als schwerwiegender gewichtet.

So stiessen sich viele an der Tatsache, dass die Polizei Widerhandlungen im Ordnungsbussenverfahren abwickeln könnte, die eine richterliche Behörde in Anwendung des ordentlichen Verfahrens nach Artikel 90 Ziffer 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01), d. h. nicht mehr als Übertretung, sondern als Vergehen ahnden würde. Ein Teil der Vernehmlassenden forderte daher für den Fall der Realisierung des Vorschla-

ges, dass potentiell gefährliche Widerhandlungen aus der Ordnungsbussenliste¹⁾ gestrichen werden oder diese Delikte automatisch zu einer Verwarnung führen. Beide Vorschläge weisen indessen grosse Nachteile auf. Die Streichung von Massendelikten wie Rotlichtmissachtungen und gewisse Geschwindigkeitsübertretungen von der Bussenliste würde die Kantone vor kaum lösbare Vollzugsprobleme stellen. Realistischerweise müssen wir davon ausgehen, dass wegen des grösseren Aufwandes bei einer Verzeigung im ordentlichen Verfahren weniger Widerhandlungen geahndet würden. Dies läuft aber den Bestrebungen um die Erhöhung der Verkehrssicherheit zuwider. Auch die automatische Verknüpfung einer Ordnungsbusse mit einer Verwarnung wäre absolut systemwidrig, denn das SVG kennt heute die obligatorische Verwarnung nicht. Zudem müsste das Prinzip der Anonymität des Ordnungsbussenverfahrens aufgegeben werden.

Ebenfalls nicht in unseren Antrag aufgenommen haben wir eine weitergehende Zulassung von Privaten zur Erhebung von Ordnungsbussen. Das Vernehmlassungsverfahren hat gezeigt, dass eine grosse Mehrheit der Kantone, die meisten Parteien und Verbände zwar die Erhebung von Ordnungsbussen durch Privatpersonen befürworten. Selbst die Zustimmenden brachten aber erhebliche Vorbehalte gegen die Ausdehnung an. So wurde in erster Linie bezweifelt, ob die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer private Bussenkassiererinnen und -kassierer («Hilfsheriffs») akzeptieren würden. Der Vorteil (Entlastung der Polizeiorgane) könnte so durch den Nachteil (häufigere Einsprachen und damit Durchführung des ordentlichen Verfahrens) wettgemacht werden. Vertiefte Abklärungen der Arbeitsgruppe «Ordnungsbussen» zeigten zudem, dass die Kantone die Möglichkeiten, welche das geltende Gesetz für den vermehrten Einsatz von Privatpersonen als Teilzeitangestellte bietet, bei weitem nicht ausgeschöpft haben. Sie können also in den Städten den ruhenden Verkehr auch aufgrund der geltenden Fassung mit vermehrtem Einsatz kontrollieren, wenn sie dies wollen. Dank des durchgeführten Vernehmlassungsverfahrens können sie dies zudem im Wissen tun, dass der Beizug von Privatpersonen zum Erheben von Ordnungsbussen – im Rahmen des heutigen Bundesgesetzes (Emennung zu Polizeiorganen) – weitgehend akzeptiert wird.

13 Erledigung eines parlamentarischen Vorstosses

Der Nationalrat hat ein Postulat Vollmer vom 11. März 1991 (90.804) überwiesen, das die Erhöhung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr verlangt. Der Auftrag wird mit der Vorlage dieser Botschaft erfüllt.

2 Besonderer Teil

Artikel 1 Absatz 2

Wir beantragen Ihnen, den Höchstbetrag für Ordnungsbussen von 100 auf 300 Franken anzuheben.

Seit der Verabschiedung des OBG durch die eidgenössischen Räte im Juni 1970 sind die Lebenshaltungskosten um ca. 150 Prozent²⁾, die Reallöhne um gut 30 Prozent³⁾

¹⁾ Aufzählung der im Ordnungsbussenverfahren behandelten Widerhandlungen mit Angabe der Bussenhöhe in der Ordnungsbussenverordnung (OBV; SR 741.031).

²⁾ Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1993, S. 160.

³⁾ Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1993, S. 124.

gestiegen. Die vorgeschlagene Erhöhung beträgt 200 Prozent. Damit ist zunächst berücksichtigt, dass das OBG frühestens am 1. Januar 1995 in Kraft treten und eine Erhöhung der Höchstgrenze durch den Bundesrat erst fünf Jahre später möglich sein wird. Ferner erhält der Bundesrat in der Ausgestaltung der Ordnungsbussenliste mehr Spielraum. Er kann beispielsweise bisher nicht in der Liste enthaltene Tatbestände aufnehmen (z. B. Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit um mehr als 15 km/h auf Autobahnen, was heute nicht ohne Verminderung der Strafdrohung für die geringeren Geschwindigkeitsüberschreitungen möglich wäre) und bestehende, die für die Verkehrssicherheit von grosser Bedeutung sind, mit einer strengeren Bussenandrohung, die über die gestiegenen Lebenshaltungskosten hinausgeht, versehen (z. B. Missachtung der Lichtsignale).

Die vorgeschlagene Erhöhung fand in der Vernehmlassung eine grosse Mehrheit. Einige Stellungnahmen forderten sogar eine deutlichere Erhöhung (z. B. auf Fr. 500.-). Die Automobilverbände erklärten sich nur mit einer Erhöhung im Rahmen der aufgelaufenen Teuerung einverstanden. Eine eigentliche Verschärfung – insbesondere zur Durchsetzung der Umweltvorschriften und zur Sanierung der Staatskassen – lehnten sie kategorisch ab.

Der Bundesrat erachtet es angesichts der feststellbaren mangelnden Respektierung der Verkehrsregeln als unerlässlich, Ordnungsbussen festzulegen, deren Höhe geeignet ist, Verkehrsteilnehmer von der Missachtung der Verkehrsvorschriften abzuhalten. Die beantragte Erhöhung der Ordnungsbussen dient damit der Verbesserung der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz, nicht aber der Beschaffung von Mehreinnahmen in die Staatskassen. Schliesslich sind Ordnungsbussen im Gegensatz zum Benzinpreis, zur Autobahnvignette, Schwerverkehrsabgabe etc. vermeidbare Kosten. Wer sich im Verkehr korrekt verhält, kann sich strafrechtliche Bussen ersparen.

Absatz 2 gibt dem Bundesrat die Kompetenz, die Höchstgrenze für Ordnungsbussen nach Massgabe der Lebenshaltungskosten regelmässig anzupassen.

Auch die Schweiz muss mit einer Teuerungsrate rechnen, deren Entwicklung kaum voraussehbar ist. Die Festlegung der Höchstgrenze im Gesetz erschwert wegen des personal- und zeitaufwendigen Rechtsetzungsverfahrens dieser Stufe eine regelmässige Anpassung der Ordnungsbussen an die Lebenshaltungskosten weitgehend. Dadurch wird die Wirksamkeit der angedrohten Bussen beeinträchtigt, was nicht im Interesse der Verkehrssicherheit und der Umwelt liegt.

Den Bedenken der Vernehmlassenden wurde insofern Rechnung getragen, als der Bundesrat nicht – wie ursprünglich vorgeschlagen – zur Anpassung verpflichtet, sondern nur ermächtigt wird. Damit kann ein gewisser Schematismus, der bei jeder Indexierung Platz greift, vermieden und auch der Entwicklung der Einkommen Rechnung getragen werden.

Artikel 2

Wir beantragen Ihnen, den bisherigen *Buchstaben b* aufzuheben und auch Widerhandlungen, die nicht von einem ermächtigten Polizeiorgan selber beobachtet worden sind, im Ordnungsbussenverfahren zu ahnden. Der Vorteil liegt darin, dass die Polizei bei klarer Beweislage selber eine Busse verhängen kann. Die Strafjustiz wird von weiteren Bagatelldelikten entlastet und den Fehlbaren bleibt das unangenehmere und in der Regel auch teurere ordentliche Strafverfahren erspart. Ihre Rechte werden dabei vollumfänglich gewahrt. Sie haben weiterhin die Möglichkeit, eine Ordnungsbusse abzulehnen und die Beurteilung durch ein Gericht zu verlangen.

Nach einhelliger Auffassung der Vernehmlassenden soll das Gesetz die Ausschlussgründe des Ordnungsbussenverfahrens abschliessend regeln. Die heute in Artikel 2 der Verordnung über Ordnungsbussen im Strassenverkehr (OBV; SR 741.031) geregelten Ausschlussgründe werden daher ins Gesetz übernommen. Neu soll allerdings das Ordnungsbussenverfahren bei *allen* Widerhandlungen, die der Täterschaft nicht an Ort und Stelle vorgehalten werden können, zur Anwendung gelangen. Heute ist dies nur bei den Delikten im ruhenden Verkehr, der Missachtung von Lichtsignalen und dem Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit möglich.

Artikel 3a (neu)

Artikel 3a regelt neu die Frage der Konkurrenzen auf Gesetzesstufe. Grundsätzlich sind die Bussen mehrerer verwirklichter Tatbestände zusammenzuzählen. Dies rechtfertigt sich indessen nicht in allen Fällen. Dienen die erfüllten Tatbestände dem gleichen Schutzzweck und übersteigt der Unrechtsgehalt denjenigen der schwersten Widerhandlung nicht, so sollen die Betroffenen auch nicht mit einer höheren Busse bestraft werden. Der Bundesrat wird auf Verordnungsstufe festlegen, bei welchen zusammentreffenden Widerhandlungen der Ordnungsbussenliste dies zutrifft.

Heute ist die Kumulation auf Verordnungsstufe summenmässig beschränkt. So muss das ordentliche Verfahren durchgeführt werden, wenn mehrere verwirklichte Ordnungsbussentatbestände mehr als 150 Franken ergeben. Auf eine solche Schranke, die im Gesetz festgelegt werden müsste, wird verzichtet. Es ist nicht notwendig, das ordentliche Verfahren durchzuführen, wenn die Fehlbaren, ohne den Verkehr zu gefährden, mehrere Ordnungsbussentatbestände erfüllen.

Wird das Ordnungsbussenverfahren für eine der vorgeworfenen Übertretungen abgelehnt, so ist aus Gründen der Verfahrensökonomie auf alle Übertretungen das ordentliche Verfahren anzuwenden.

Artikel 5

Ordnungsbussen werden seit der Revision der Strafregister-, Verkehrszulassungs- und Ordnungsbussenverordnung (Erfüllung des Postulates Gadiant SR; 89.417) vom 13. November 1991 nicht mehr registriert. *Artikel 5* hat daher heute keine praktische Bedeutung mehr, weshalb wir dessen Aufhebung beantragen. Damit wird im Bundesrecht jeglicher Registrierung von Ordnungsbussen die Rechtsgrundlage entzogen.

Artikel 6

Für Ordnungsbussen wird neu eine Bedenk- und Zahlfrist von 30 Tagen (bisher 10 Tage) eingeräumt. Damit wird die Tatsache berücksichtigt, dass viele Bürgerinnen und Bürger ihre Rechnungen nur einmal im Monat begleichen. Dies rechtfertigt sich auch im Hinblick auf die höheren Bussen.

Artikel 7

Bisher war der Bundesrat ermächtigt zu bestimmen, ob und in welchem Ausmass bei eintragungspflichtigen Bussen Kosten erhoben werden durften. Nach über 20 Jahren Erfahrungen mit der kostenlosen Ordnungsbusse nach Verordnung beantragen wir Ihnen, diese bewährte Regelung im Gesetz selber zu verankern. Der Aufwand für die Kontrollorgane wird im Bussenbetrag abgegolten. Den Kantonen bleibt es aber selbstverständlich unbenommen, für besondere Leistungen (wie z. B. für das Abschleppen von behindernd abgestellten Fahrzeugen) weiterhin Kosten zu erheben, sofern eine kantonale Rechtsgrundlage vorhanden ist.

Artikel 10

Absatz 3 ist im Zusammenhang mit der Aufhebung von Artikel 5 ebenfalls zu streichen. Wenn schon die von Gerichten ausgesprochenen Übertretungsbussen heute nicht mehr registriert werden, so rechtfertigt sich dies noch viel weniger für polizeiliche Ordnungsbussen, die in der Regel geringfügigere Widerhandlungen betreffen. Die heutige Möglichkeit, statt eine Ordnungsbusse auszusprechen, die Person zu verzeihen, wenn anzunehmen ist, dass sie wegen mehrfacher Wiederholung der Widerhandlung einer strengeren Strafe bedarf, ist auch unter dem Aspekt der Rechtsgleichheit problematisch. Die «Polizei-posten-Register» haben nämlich nur lokale Wirkung. Wer immer wieder, aber an unterschiedlichen Orten die gleichen Widerhandlungen begeht, wird nicht erfasst.

Artikel 11

Es handelt sich um eine redaktionelle Berichtigung des geltenden Textes. Die Anweisung an das Gericht, die Strafe unter Berücksichtigung des bereits bezahlten Betrages zu bestimmen, ist überflüssig. Es genügt, auf das ordentliche Verfahren hinzuweisen.

Artikel 99 Ziffer 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)

Wir schlagen vor, die summenmässige Beschränkung im SVG (Fr. 10.–) zu streichen und die Höhe der Busse wie bei vergleichbaren Tatbeständen durch den Bundesrat in der Ordnungsbussenliste festlegen zu lassen.

3 Auswirkungen für Bund und Kantone

31 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Für den Bund haben die vorgeschlagenen Änderungen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

Für die Kantone dürfte die neue Höchstgrenze für Ordnungsbussen zusammen mit der Festlegung höherer Bussen für die einzelnen Widerhandlungen durch den Bundesrat die Busseneinnahmen steigern. In welchem Umfang ist schwer vorauszusagen, da wir dank der erhöhten generalpräventiven Wirkung schärferer Bussen einen Rückgang der Widerhandlungen erwarten. Der Einbezug von mehr Widerhandlungen in das Ordnungsbussenverfahren führt zu einer Entlastung von Polizei und Gerichten.

32 Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit hängt in hohem Masse von der Einhaltung der Verkehrsvorschriften ab. Neben der verbesserten Ausbildung (obligatorischer Verkehrskunden-Unterricht seit Anfang 1993) und den bestehenden verwaltungsrechtlichen Massnahmen (Verwarnung, Führerausweisentzug, Nachschulung etc.) sind insbesondere auch strengere Strafandrohungen geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und damit die Zahl der Unfallopfer auf unseren Strassen zu vermindern.

4 Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Legislaturplanung 1991–1995 angekündigt (BB1 1992 III 1, Anh. 2, Ziff. 5).

5 Verhältnis zum europäischen Recht

Das EG-Recht regelt weder den Bereich des Strafrechts noch der Ordnungsbussen. Eine solche Regelung ist auch nicht in Vorbereitung.

Ein Vergleich mit den Vorschriften der umliegenden und weiteren europäischen Staaten zeigt, dass die vorgeschlagene Erhöhung der Ordnungsbussen angemessen ist.

6 Verfassungsmässigkeit

Unsere Revisionsvorschläge betreffen Ergänzungen und Präzisierungen bisheriger Vorschriften und stützen sich insoweit – wie diese selbst – auf die im Ingress des OBG angegebenen Verfassungsbestimmungen. Einzig zur vorgeschlagenen Kompetenznorm des *Artikels 1 Absatz 2* bedarf es einer Erläuterung der verfassungsrechtlichen Grundlagen:

Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, die Höchstgrenze der Ordnungsbussen in einer unselbständigen, gesetzesvertretenden Verordnung anzupassen. Diese Delegation ist nach Lehre und Rechtsprechung zulässig, soweit sie nicht von einer Verfassungsbestimmung untersagt, die Delegationsnorm in einem dem Referendum unterstellten Erlass enthalten ist und die Grundzüge der Regelung im delegierenden Gesetz selbst enthalten sind. Diese Voraussetzungen sind erfüllt. Insbesondere setzt der Gesetzgeber den realen Rahmen fest, indem er den bei Inkrafttreten des revidierten Gesetzes geltenden Höchstbetrag beziffert und das für die Anpassung massgebende Kriterium (Entwicklung der Lebenshaltungskosten) definiert. Der Bundesrat vollzieht mithin nur den Willen des Gesetzgebers.

Bundesgesetz über Ordnungsbussen im Strassenverkehr

Entwurf

Änderung vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 8. September 1993¹⁾,
beschliesst:*

I

Das Bundesgesetz vom 24. Juni 1970²⁾ über Ordnungsbussen im Strassenverkehr wird wie folgt geändert:

Titel

Ordnungsbussengesetz (OBG)

Art. 1 Grundsatz

¹ Übertretungen der Strassenverkehrsvorschriften des Bundes können nach diesem Gesetz in einem vereinfachten Verfahren mit Ordnungsbussen geahndet werden (Ordnungsbussenverfahren).

² Die Höchstgrenze der Ordnungsbussen beträgt 300 Franken. Der Bundesrat kann sie, in der Regel alle fünf Jahre, den Lebenshaltungskosten anpassen.

³ *Bisheriger Absatz 2*

Art. 2 Ausnahmen

Das Verfahren nach diesem Gesetz ist ausgeschlossen:

- a. *Betrifft nur den französischen Text.*
- b. wenn dem Täter zusätzlich eine Widerhandlung vorgeworfen wird, die nicht in der Bussenliste aufgeführt ist;
- c. *Betrifft nur den französischen Text.*

Art. 3 Bussenliste

Der Bundesrat stellt nach Anhören der Kantone die Liste der Übertretungen auf, die durch Ordnungsbussen zu ahnden sind, und bestimmt den Bussenbetrag.

¹⁾ BBl 1993 III 769

²⁾ SR 741.03

Art. 3a Zusammentreffen mehrerer Übertretungen (*neu*)

¹ Erfüllt der Täter durch eine oder mehrere Widerhandlungen mehrere Ordnungsbussentatbestände, so werden die Bussen zusammengezählt und eine Gesamtbusse auferlegt. Der Bundesrat regelt die Ausnahmen.

² Lehnt der Täter das Ordnungsbussenverfahren für eine von mehreren vorgeworfenen Übertretungen ab, so wird das ordentliche Verfahren auf alle Übertretungen angewendet.

Art. 5

Aufgehoben

Art. 6 Bezahlung

¹ Der Täter kann die Busse sofort oder innert 30 Tagen bezahlen.

² Bei sofortiger Bezahlung wird eine Quittung ausgestellt, die den Namen des Täters nicht nennt.

³ Bezahlt der Täter die Busse nicht sofort, erhält er ein Bedenkfristformular. Zahlt er innert Frist, wird das Formular vernichtet. Andernfalls leitet die Polizei das ordentliche Verfahren ein.

Art. 7 Kosten

Im Ordnungsbussenverfahren dürfen keine Kosten erhoben werden.

Art. 10 Abs. 3

Aufgehoben

Art. 11 Abs. 2

² Stellt der Richter auf Veranlassung eines von der Tat Betroffenen oder des Täters fest, dass Artikel 2 missachtet wurde, so hebt er die Ordnungsbusse auf und wendet das ordentliche Verfahren an.

II

Das Strassenverkehrsgesetz ¹⁾ wird wie folgt geändert:

Art. 99 Ziff. 3

3. Der Fahrzeugführer, der die erforderlichen Ausweise oder Bewilligungen nicht mit sich führt, wird mit Busse bestraft.

¹⁾ SR 741.01

III

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

6340

Botschaft über die Änderung des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr (OBG) vom 8. September 1993

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	93.073
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.10.1993
Date	
Data	
Seite	769-779
Page	
Pagina	
Ref. No	10 052 791

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.