FRAGENKATALOG

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒ Verband: ☐ Organisation: ☐ Übrige: ☐
Absender: Sicherheitsdirektion Kanton Zürich Neumühlequai 10 8090 Zürich
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als **Word**-Dokument bis am 26. Oktober 2017 an folgende E-Mail-Adresse: pzv@astra.admin.ch

Vorbemerkungen:

Die nachfolgend verwendeten Funktions- und Personenbezeichnungen beziehen sich auf beide Geschlechter.

Folgende Abkürzungen werden verwendet:

- EG-RL: Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein
- asa: Vereinigung der Strassenverkehrsämter
- SARI: (EDV-)System für die Administration, Registrierung und Information der asa

A. Entwurf der Personenzulassungsverordnung (E-PZV)

1.	Hauptpunkte

1.1	Handlungskompetenzen		
	Sind Sie einverstanden, dass in den obligatorischen Ausbildungen, an den Führerprüfungen und in der Weiterausbildung die vorgeschlagenen Handlungskompetenzen vermittelt und geprüft werden (Art. 110 i.V.m. Anh. 9, Art. 67 und 70 i.V.m. Anh. 10, Art. 72 i.V.m. Anh. 11 Ziff. I, II und III)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Anh. 11	Der Anhang 11 könnte kürzer gefasst und auf die wesentlichen Regelungen beschränkt werden. Die Details zu den praktischen Führerprüfungen (insbesondere auch die Handlungskompetenzen) können flexibler und praxisnäher in den asa-Richtlinien Nr. 7 (Abnahme von Führerprüfungen) geregelt und vereinheitlicht werden.		Anhang 11 kürzen.
	Bei der praktischen Führerprüfung soll das Schwergewicht weiterhin bei der Fehlererkennung liegen.		Der Schwerpunkt bei den praktischen Führerprüfungen ist bei der Fehlererkennung zu belassen.

1.2	**Prüfung der Basistheorie**		
	Sind Sie einverstanden, dass die Themen «Fahrzeug», «Fahrtechnik» und «Umwelt»[1] nicht mehr an der Prüfung der Basistheorie, sondern an der praktischen Führerprüfung (mit mündlichen Fragen) geprüft werden (Anh. 11 Ziff. VI.1.a)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Anh. 11 Ziff. VI 1 Bst. a	Mündliche Fragen stören und beeinträchtigen die praktischen Führerprüfungen sowohl aufseiten der Verkehrsexperten wie auch aufseiten der zu Prüfenden. Sie führen zu Sprach- und Verständnisproblemen und damit zu Chancenungleichheit, was dann sogar zu Forderungen nach Dolmetscherbegleitung führen könnte.		Bst. a streichen.

1.3	**Praktische Führerprüfung**		
	Sind Sie mit den neuen Prüfungsmethoden einverstanden (Art. 74 i.V.m Anh. 11 Ziff. VI)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Anh. 11 Ziff. VI 1 Bst. d	Ob bei praktischen Motorradprüfungen aufgesessen wird, ist den Kantonen zu überlassen. Es gibt für beide Varianten gute Argumente. Es ist deshalb auf eine bundesrechtliche Pflicht zum Aufsitzen zu verzichten.		Bst. d als Kann-Vorschrift formulieren.
Anh. 11 Ziff. VI 2	Im Einleitungssatz wird verlangt, dass der Motorradparcours auf einem Gelände ausserhalb des öffentlichen Strassenverkehrs stattfinden muss. Dies ist aufgrund der weiten bundesgerichtlichen Definition der öffentlichen Verkehrsflächen in den wenigsten Kantonen realisierbar.		«An Motorradprüfungen muss vor der Prüfungsfahrt ~~***auf einem Gelände ausserhalb des öffentlichen Strassenverkehrs***~~ ein Parcours mit …»
Bst. a–e	Die hier angeführten Manöver für den Motorradparcours überzeugen nicht. Es wird angeregt, die Manöver gemäss den Darstellungen in Ziff. 12 der asa-Richtlinien Nr. 7 zu formulieren.		Bst. a–e analog Ziff. 12 der asa-Richtlinien Nr. 7 formulieren.
Art. 75	Es sollen nur die nicht erfüllten Kompetenzen bei negativen Prüfungsergebnissen protokolliert werden müssen. Andernfalls sind die Verkehrsexperten aufgrund der stetigen Protokollierung während der praktischen Prüfung gar nicht mehr in der Lage, diese korrekt durchzuführen.		Art. 75 durch den geltenden Art. 12a VZV ersetzen.
Art. 76			
Abs. 1	Siehe oben bei Art. 75. Zudem wäre der Verweis unrichtig. Richtig wäre Ziff. VII statt VI von Anhang 11.		Abs. 1 durch den geltenden Art. 12a VZV ersetzen.
Abs. 2	Der zweite Satz enthält eine zu starre Regelung für die Bewertung der Prüfung. Dieser Punkt kann praxisnäher in den asa-Richtlinien Nr. 7 geregelt werden.		Zweiten Satz streichen.

[1] Im geltenden Recht: Anh. 11 Ziff. II.1.6, Anh. 11 Ziff. II.1.3 und Anh. 11 Ziff. II.1.2.3 der Verkehrszulassungsverordnung, SR 741.51

1.4	**Zulassungsverfahren**		
1.4.1	Sind Sie mit dem Anmeldeverfahren einverstanden (Art. 4 i.V.m. Anh. 1 und 2)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Sollte der heutige Zeitpunkt der Verkehrskunde gemäss unserem Antrag belassen werden, so erübrigt sich das neue Anmeldeverfahren und es kann weiterhin ein Lernfahrausweisgesuch eingereicht werden.		
1.4.2	Sind Sie mit den allgemeinen Erteilungsvoraussetzungen einverstanden (Art. 3 und 5 - 8)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 3	Der Übernahme der Wohnsitzregelung von Art. 12 EG-RL in Abs. 1 Bst. a–c ist als Grundsatz die schweizerische Wohnsitzbestimmung (siehe Art. 23 ZGB) voranzustellen, weil durch diese in den weitaus meisten Fälle der Wohnsitz einfach und klar feststellbar ist. Die Definition der EG-RL versagt in diesen klaren Fällen vielfach und ist nur in Fällen heranzuziehen, wo der Wohnsitz nicht nach der schweizerischen Grundregel eindeutig bestimmt werden kann.		Als Grundsatz ist im Abs. 1 Bst. a–c voranzustellen, dass der Wohnsitz sich dort befindet, wo eine Person einwohnerrechtlich angemeldet ist bzw. sich ihr räumlicher Lebensmittelpunkt befindet.
Art. 5 Abs. 1	Für den Vollzug der Anforderung der zweifelsfrei feststehenden Identität braucht es wie heute auch unter dem neuen Recht eine Konkretisierung durch Weisungen des ASTRA.		Abs. 1: Konkretisierung durch Weisungen des ASTRA (heute: Überarbeitete Weisung betreffend die Überprüfung der Identität vor der erstmaligen Erteilung eines schweizerischen Lernfahr- und Führerausweises vom 14. Juni 2017)
Abs. 3	Der dritte und vierte Satz sind nicht vollziehbar und widersprechen auch der heutigen Praxis.		Abs. 3: Dritten und vierten Satz streichen.
Art. 6	Siehe bei Frage 3.1.		Streichen.
Art. 8 Abs. 2	Das Erfüllen der entsprechenden Mindestanforderungen an das Sehvermögen nach Anhang 3 wird bei Motorfahrzeugen, für die ein Führerausweis nicht erforderlich ist, in der Praxis nie kontrolliert und stellt auch sonst kein Praxisproblem dar.		Abs. 2 streichen.
1.4.3	Sind Sie mit elektronischen Kursbestätigungen einverstanden (Art. 112 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 9.321)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Anh. 9 Ziff. 9.321	Diese Bestimmung zu den elektronischen Kursbestätigungen ist verbindlicher zu formulieren.		«Die Bestätigung für die kantonale Behörde ~~***darf***~~ ***muss auf Verlangen der kantonalen Behörde*** elektronisch übermittelt werden.»
Art. 112 Abs. 1	Es ist eine Aufbewahrungspflicht der Präsenzkontrolle durch die Ausbildungsanbieter von drei		Aufbewahrungspflicht für Präsenzkontrolle von drei Jahren ergänzen.

	Jahren nach Ausstellung der Bestätigung zu verlangen.		
1.4.4	Sind Sie einverstanden, dass der Lernfahrausweis von Fahrschülern und Fahrschülerinnen, die auf Lernfahrten begleitet sein müssen, grundsätzlich unbeschränkt gültig ist (Art. 11 Abs. 1)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 11 Abs. 1	Europaweit geht die Tendenz dahin, dass alle Ausweise im Strassenverkehr befristet erteilt werden. Die Bewirtschaftung von unbefristeten Lernfahrausweisen in den kantonalen Systemen wäre aufwendig und fehleranfällig. Hingegen ist eine längere Gültigkeit dieser Lernfahrausweise als heute sinnvoll.		Alle Lernfahrausweise, die zu begleiteten Lernfahrten berechtigen, sind 5 Jahre gültig.
Art. 11 Abs. 3 und Art. 10 Abs. 3 Bst. b	Die Möglichkeit eines die Fahreignung bestätigenden Tests (wie z.B. Schuhfried) muss bleiben. Immerhin ist gerade der Schuhfried-Test wissenschaftlich validiert, was von einzelnen heute eingesetzten, verkehrspsychologischen Tests nicht gesagt werden kann. Er hat sich auch in der Praxis bewährt.		«… erteilt, wenn die Fahreignung ***durch einen Test der kantonalen Behörde oder*** durch ein Gutachten eines Verkehrspsychologen oder …» Art. 10 Abs. 3 Bst. b ist analog anzupassen.
Art. 10 und 11	Es sollte klargestellt werden, dass bei einem zweiten, nach zwei nicht bestandenen Prüfungen ausgestellten Lernfahrausweis die erste Prüfung mit dem zweiten Lernfahrausweis rechtlich die dritte nicht bestandene Führerprüfung darstellt.		Klarstellung der Bestimmung der Prüfungszahl beim zweiten Lernfahrausweis.
1.4.5	Sind Sie einverstanden, dass eine einmal abgeschlossene obligatorische Ausbildung grundsätzlich unbeschränkt gültig ist (Art. 113)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Hier erscheint die gleiche Gültigkeitsdauer wie bei den Lernfahrausweisen, die zu begleiteten Lernfahrten berechtigen, sinnvoll.		Gültigkeitsdauer 5 Jahre.
1.4.6	Sind Sie einverstanden, dass eine einmal bestandene Theorieprüfung grundsätzlich unbeschränkt gültig ist (Art. 66)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Hier erscheint die gleiche Gültigkeitsdauer wie bei den Lernfahrausweisen, die zu begleiteten Lernfahrten berechtigen, sinnvoll.		Gültigkeitsdauer 5 Jahre.

1.5	**Qualitätssicherung**		
	Sind Sie mit den Mindestmassnahmen einverstanden (Art. 136 - 140 i.V.m Anh. 9 Ziff. 8 und 9)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

Art. 136	Es fehlen an dieser Stelle Aussagen über die Qualitätsstandards. Diese Standards und die Durchführung der Qualitätssicherung sollten für alle Bereiche, abgesehen von spezifischen Anforderungen, identisch sein. Wir schlagen deshalb einen entsprechenden zusätzlichen Absatz vor. *Begründung*: Zahlreiche Organisationen bieten Aus- und Weiterbildungskurse in verschiedenen Bereichen gleichzeitig an. Für die Wahrnehmung der Aufsichtspflicht müssen die Einzelheiten der Umsetzung detailliert geregelt sein (wie z.B. in den Richtlinien der asa für die obligatorischen Weiterbildungen).	***[5] Für alle Bereiche der Aus- und Weiterbildungen gemäss Absatz 2 gelten die gleichen Qualitätsanforderungen, abgesehen von spezifischen inhaltlichen Unterschieden.***
	Die im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Strassen am 18. Januar 2013 erlassenen Richtlinien Aufsicht und Qualitätssicherung Obligatorische Weiterbildung sollten an die Vorgaben der PZV angepasst und in eine Weisung des Bundesamts für Strassen umgewandelt werden. Wir schlagen deshalb einen entsprechenden zusätzlichen Absatz vor. *Begründung*: Die Praxis der Qualitätssicherung für die obligatorischen Weiterbildungen zeigt, dass zu wenig konkret formulierte Vorgaben des Bundes zu unterschiedlichen Interpretationen und damit zu Differenzen unter den Beteiligten führen. Soweit möglich sollten zudem Lücken geschlossen werden, um Missbräuche zu verhindern.	***[6] Das ASTRA erlässt Weisungen zu den Standards und zur Umsetzung der Qualitätssicherung.***
Abs. 2 Bst. f	Diese Aufgabe soll den Organisationen der Arbeit zugewiesen werden, so wie sie auch heute ohne Mitwirkung der Kantone umgesetzt wird.	Streichen.
Abs. 3	Die Erstattung der Meldungen erfolgt nach einer Delegation von Qualitätssicherungsaufgaben durch die kantonalen Behörden an eine Drittorganisation sinnvollerweise durch die Drittorganisation. Diese sollte deshalb ausdrücklich erwähnt werden.	«Die für die Qualitätssicherung zuständige kantonale Behörde ***oder die delegierte Drittorganisation*** erstattet …»
Anh. 9 Ziff. 8.111	Ziff. 8.1111: Die heute schon verwendete Formulierung «einwandfreie Führung» ist für die Umsetzung der Qualitätssicherung zu wenig spezifisch. Diese Aussage sollte entweder gestrichen oder dann umformuliert werden. Die Einzelheiten könnten in den Weisungen des ASTRA geregelt werden (vgl. oben). Es ist z.B. zwingend erforderlich, dass definiert wird, was «erforderliche» fachliche und pädagogisch-didaktische Fähigkeiten sind bzw. welche Ausbildungsnachweise (z.B. SVEB 1) erbracht werden müssen. Wir schlagen deshalb eine vollständig neue Formulierung für Ziff. 8.111 Allgemein vor.	Neuer Wortlaut für die gesamte Ziff. 8.111 «Allgemein»: ***Anbieter von obligatorischen Aus- und Weiterbildungen müssen für eine einwandfreie Führung der Organisation und Durchführung des Unterrichts die Voraussetzungen gemäss den Weisungen des ASTRA erfüllen. Dies betrifft insbesondere die:*** ***a. Geschäftsführung;*** ***b. Qualifikationen der Lehrpersonen;*** ***c. Lehrpläne mit Lernzielen und -inhalten;*** ***d. Infrastruktur (Unterrichtslokal, Anlagen);*** ***e. didaktisch-methodische Hilfsmittel, Fahrzeuge;*** ***f. Kursadministration;*** ***g. Qualitätssicherung.***
Art. 137–	Im Vergleich zu den Ausführungen der Qualitätssicherungspflicht der Kantone werden hier die	Art. 137–139 durch einen einzigen neuen Artikel

139	Audits detailliert, für die praktische Umsetzung aber doch nicht ausreichend genug, beschrieben. Insbesondere im Teil Qualitätssicherung muss festgehalten sein, was auf Verordnungsstufe vorgeschrieben und was in Weisungen konkretisiert wird. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit der Qualitätssicherung in der Zweiphasenausbildung (seit 2005), der Chauffeurweiterbildung (seit 2009) und der Fahrlehrerweiterbildung (seit 2007) steht ein Anliegen im Vordergrund: eindeutige bzw. unmissverständliche Vorgaben, seien diese nun restriktiv oder liberal. Im Gegensatz zur Einführungsphase ist nun bekannt, wo Vorgaben unterschiedlich interpretiert werden könnten und die Gefahr von Missbräuchen besteht. Mit einer sauberen Darstellung der Qualitätsstandards und der Ausführungsbestimmungen könnten sich die Aufsichtsbehörden stärker mit der Verbesserung von Qualität befassen, statt laufend neue Lücken zu schliessen und Missbräuche zu bekämpfen. Anstelle der Artikel 137–139 über die Audits wäre es also sinnvoller, an dieser Stelle sämtliche Aufgaben der Qualitätssicherung aufzuführen und auf die Umsetzungsbestimmungen (im Anhang oder in Weisungen) zu verweisen. Wir beantragen deshalb, die vorgeschlagenen Art. 137–139 durch einen einzigen neuen Artikel (137) zu ersetzen.	ersetzen. ***Art. 137 Durchführung der Qualitätssicherung*** ***[1] Die Qualitätssicherungspflicht der Kantone gemäss Artikel 136 Absatz 2 umfasst folgende Aufgaben:*** ***a. Bewilligung von Aus- und Weiterbildungsstätten;*** ***b. Anerkennung von Aus- und Weiterbildungsangeboten;*** ***c. Bewilligung von Lehrkräften;*** ***d. Registrierung von Kursteilnehmenden und Lehrkräften (Tätigkeitsnachweise);*** ***e. Abgabe von Kursbestätigungen;*** ***f. Ausstellen von Fähigkeitsausweisen und ADR-Schulungsbescheinigungen;*** ***g. Prüfungsaufsicht;*** ***h. Audits bei Kursanbietern bzw. von Kursen;*** ***i. Weiterentwicklung von Katalogen mit Handlungskompetenzen, Lernzielen und Ausbildungsthemen;*** ***j. Behandlung der Beschwerden von Kurs- und Prüfungsteilnehmenden;*** ***k. Aus- und Weiterbildung von Expertinnen und Experten der Qualitätssicherung;*** ***l. Information der verschiedenen Zielgruppen über Vorgaben und Erkenntnisse der Qualitätssicherung;*** ***m. Betrieb eines Systems für die Administration, Registrierung und Information (SARI).*** ***[2] Spezifische Anforderungen, Fristen, Gebühren und Prozesse werden von den Kantonen im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA festgelegt und können den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden.***
Art. 137 Abs. 1	Sollte der Bundesrat am im E-PZV vorgeschlagenen Art. 137 grundsätzlich festhalten, drängen sich zu Abs. 1 folgende Bemerkungen auf: Die Tragweite des Erfordernisses der Unabhängigkeit der Qualitätssicherungs-Experten ist nicht klar. Es muss möglich und zulässig bleiben, dass die im Rahmen der asa tätigen Mitarbeitenden von Strassenverkehrsämtern die Anbieter und Lehrpersonen der Aus- und Weiterbildungen gemäss Art. 136 Abs. 2 auditieren. Auch die EG-RL schliesst dies z.B. bei der Aus- und Weiterbildung der Verkehrsexperten im Anh. IV Ziff. 4 keineswegs aus. Ohne den Einbezug dieser «asa-Personen» ist die neu vorgeschriebene Qualitätssicherung personell nicht umsetzbar und würde zudem horrende Kosten verursachen. Diese «grosszügigere» Regelung ist umso mehr gerechtfertigt, als die Qualitätssicherungs-Experten zusätzlich die Erfordernisse von Art. 138 Abs. 3 erfüllen müssen.	Die im Rahmen der asa tätigen Mitarbeitenden von Strassenverkehrsämtern müssen die Anbieter und Lehrpersonen der Aus- und Weiterbildungen gemäss Art. 136 Abs. 2 auditieren können und dürfen. Nötigenfalls ist das Erfordernis der Unabhängigkeit der Qualitätssicherungs-Experten zu präzisieren.
Art. 140 Abs. 1	Wir beantragen, dass sich Bst. b auf die Vorgaben von EG-RL Anh. IV Ziff. 4.1.3 beschränkt und	«sorgen … tätig sind, ***~~mindestens einmal jährlich~~ einmal alle fünf Jahre für einen Mindestzeitraum***

Bst. b	diese nicht verschärft. Die jährliche Überwachung der «Fahrprüfer» ist bereits in Bst. a vorgesehen. Daneben verlangt die EG-RL, dass jeder «Fahrprüfer» einmal alle fünf Jahre für einen Mindestzeitraum von insgesamt einem halben Tag bei der Abnahme von «Fahrprüfungen» beobachtet wird, so dass mehrere «Fahrprüfungen» beobachtet werden können. Diese Überwachung ist in den Kantonen zudem nur umsetzbar, wenn sie auch durch Verkehrsexperten des jeweiligen Strassenverkehrsamtes durchgeführt werden können, sofern sie die Voraussetzungen von Art. 138 Abs. 3 erfüllen. Die nebenan vorgeschlagene Formulierung gibt den nötigen Spielraum für eine angemessene Umsetzung, ja bringt sogar eine Qualitätssteigerung.	***von insgesamt vier Stunden*** bei der Durchführung ~~***einer***~~ ***mehrerer*** praktische***r*** Führerprüfung***en*** ~~***in einer Ausweiskategorie***~~ von einem ~~***unabhängigen***~~ Qualitätssicherungs-Experten oder einer ~~***unabhängigen***~~ Qualitätssicherungs-Expertin auditiert wird. …»
Bst. d	Diese neue Vorgabe bei einem Unterbruch in der Prüfungstätigkeit eines Verkehrsexperten ist nicht vollziehbar.	Streichen.

1.6	**Änderungen bei den Führerausweiskategorien**		
1.6.1	Sind Sie einverstanden, dass die Definitionen der Motorradkategorien AM, A1, A2 und A gemäss der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein autonom übernommen werden (Art. 12, 14 Abs. 3, 15 Abs. 4 und 17 Abs. 2)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 12 Abs. 1	Die Motorradkategorien A1 und A2 werden hier genau definiert, die Kategorien M, AM und A aber nicht. Für M, AM und A müssen die rechtlichen Definitionen in anderen Artikeln bzw. Verordnungen gesucht werden, was nicht benutzerfreundlich ist.		Die genauen rechtlichen Definition sind nicht nur bei den Kategorien A1 und A2, sondern auch bei M, AM und A anzuführen.
Art. 13 und 14 Abs. 2	Hier wird nur eine angepasste Basistheorieprüfung verlangt. Vgl. Art. 67.		«Der Führerausweis wird nach Bestehen der ***angepassten*** Basistheorieprüfung erteilt. …»
Art. 15–17	Beim Erwerb von Motorradkategorien soll es keine Motorwagenkategorien geschenkt geben (z.B. Kat. F).		Erwerb von Motorradkategorien berechtigt nicht zu Motorwagenkategorien.
1.6.2	Sind Sie einverstanden, dass für die Einteilung in die Kategorien B, C1, D1, C und D nicht mehr die Anzahl «Sitzplätze», sondern die Anzahl «Plätze» massgebend ist (Art. 18, 22 und 28)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Diese neue Platzzählung ist klar und bringt Rechtssicherheit.		
Art. 19 und 20	Elektro-Rikschas sind in der Kat. B nicht am richtigen Ort. In Art. 36 tauchen sie zudem in der Kat. F auf. Elektro-Rikschas gehören ausschliesslich in die Kat. B1.		Elektro-Rikschas ausschliesslich in die Kategorie B1 einteilen.
Art. 19	Kat. F und G nicht schenken.		F und G streichen.

Art. 20 Abs. 3	Siehe Frage 2.1.5	Streichen.
Art. 21 Abs. 1 2. Satz	Es sollte vermieden werden, dass Inhaber der Lernfahrausweise der Kat. B und BE nach Bestehen der Führerprüfung der Kat. B den Strassenverkehrsämtern den Lernfahrausweis der Kat. BE zum Eintrag der neuen Befristung vorlegen müssen. Die Gültigkeit des Lernfahrausweises der Kat. BE ist zudem dann auf 18 und nicht auf 12 Monate festzulegen. Diese nachträgliche 18-monatige Befristung bei bestandener Führerprüfung der Kat. B sollte von Anfang an im Lernfahrausweis der Kat. BE eingetragen werden. Die anfängliche Gültigkeit des Lernfahrausweises der Kat. BE soll nicht unbeschränkt sein, sondern wie bei Frage 1.4.4 vorgeschlagen 5 Jahre betragen. Dieses Vorgehen sollte sinngemäss auch bei den anderen Anhängerkategorien vorgesehen werden.	Im Lernfahrausweis der Kat. BE sollte sinngemäss bei dessen Ausstellung folgender Eintrag erfolgen: «***Zusammen mit einem Lernfahrausweis der Kat. B 5 Jahre gültig. Ab bestandener Führerprüfung der Kat. B noch 18 Monate gültig.***»
Art. 21 Abs. 3	Erster Satz genügt.	Sätze 2 und 3 streichen.
Art. 24 Abs. 3	Im zweiten Satz kann die Kat. BE gestrichen werden, die besitzt der Inhaber der Kat. C1E bereits.	Im zweiten Satz BE streichen.
Art. 30 Abs. 3	Im zweiten Satz kann Kat. C1E gestrichen werden, die besitzt der Inhaber der Kat. D1E bereits.	Im zweiten Satz C1E streichen.
1.6.3	Sind Sie einverstanden, dass bei den Kategorien C1E und D1E das Kriterium, wonach das Gesamtgewicht des Anhängers das Leergewicht des Zugfahrzeugs nicht übersteigen darf, wegfällt (Art. 22 und 28)?	
	☒ JA ☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
1.6.4	Sind Sie einverstanden, dass zum Führen einer Fahrzeugkombination aus einem Zugfahrzeug der Kategorie B und einem Anhänger mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3'500 kg, deren Gesamtzugsgewicht 12'000 kg nicht übersteigt, die Kategorie C1E notwendig ist (Art. 24 Abs. 3 Bst. a)?	
	☒ JA ☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
1.6.5	Sind Sie einverstanden, dass die Codes 121 und 122 durch die Kategorien P und P1 ersetzt werden (Art. 28, 33, 34)?	
	☒ JA ☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Wir begrüssen, dass für die bereits ausgestellten Führerausweise im Kreditkartenformat keine Umtauschpflicht vorgesehen wird. Bei den neu auszustellenden Führerausweisen ist insbesondere für die polizeilichen Kontrollen wichtig, dass dort die neuen Kategorien P und P1 analog den übrigen Kategorien angeführt werden.	Die neuen Kategorien P und P1 sind im Führerausweis im Kreditkartenformat analog zu den übrigen Kategorien anzuführen.

1.6.6	Sind Sie einverstanden, dass die Codes 109 und 118 durch die Kategorie Kat. C2 ersetzt werden (Art. 22

	und 25)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe Bemerkungen zur Frage 1.6.5.		
Art. 22	Die Wohnmotorwagen gehören nicht in die neue Kat. C2. Die Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3'500 kg sind separat analog zum geltenden Recht zu regeln.		Wohnmotorwagen in der Kat. C2 streichen und separat analog zum geltenden Recht regeln.
Art. 23 Abs. 4	Beim Bestehen der Führerprüfung der Kat. C1 darf nicht auch die Kat. C2 erteilt werden, weil die Kat. C2 Einsatzfahrzeuge unabhängig von Gesamtgewicht und Platzzahl umfasst.		«Nach Bestehen der praktischen Führerprüfung wird der Führerausweis der Kategorie~~n~~ C1 ~~***und C2***~~ erteilt. Die …»
1.6.7	Sind Sie einverstanden, dass die Spezialkategorie G40 durch die Kategorie G ersetzt wird (Art. 35, 37, 67 Abs. 2 und 127 - 129 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 5)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 35	Aus Sicherheitsgründen soll geprüft werden, ob bei der Kat. F nicht eine Beschränkung für das höchstzulässige Gesamtgewicht eingeführt werden soll, nachdem mit der Kat. F heute Motorfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h ohne spezifische Gewichtsbeschränkung geführt werden können und damit ohne Kat. C und ohne CZV-Fähigkeitsausweis. Bei der Kat. G sollte klargestellt werden, dass nur landwirtschaftliche Ausnahmefahrzeuge gemeint sind.		Prüfung der Einführung einer spezifischen Beschränkung des höchstzulässigen Gesamtgewichts für die Kat. F. «G: landwirtschaftliche Motorfahrzeuge inklusive ***landwirtschaftliche*** Ausnahmefahrzeuge …»
Art. 36 Abs. 2	Hier geht es um die angepasste Basistheorieprüfung (vgl. Art. 67). Der Lernfahrausweis soll auch hier 18 Monate gültig sein.		«Nach dem Bestehen der ***angepassten*** Basistheorieprüfung wird ein Lernfahrausweis erteilt, der ~~***zwölf***~~ ***18*** Monate gültig ist.»
Art. 37 Abs. 2	Wie bereits bei Frage 1.4.4 allgemein ausgeführt, ist auch hier nur ein einziger Lernfahrausweis, und zwar gültig für 18 Monate auszustellen. Zudem ist auch hier von angepasster Basistheorieprüfung zu schreiben (vgl. Art. 67).		«Nach dem Bestehen der ***angepassten*** Basistheorieprüfung wird ein Lernfahrausweis erteilt, der ~~***sechs***~~18 Monate gültig ist.»
Abs. 3	Kann aufgrund der Ausführungen zu Abs. 2 gestrichen werden.		Abs. 3 streichen. Abs. 4 wird zu Abs. 3.

2.	**Weitere wesentliche Änderungsvorschläge**

2.1	**Erste Ausbildungsphase**

2.1.1	**Kurs Verkehrskunde**
	Sind Sie einverstanden, dass der Kurs Verkehrskunde (Art. 118 - 120 und Anh. 9 Ziff. 2) vor der Prüfung

	der Basistheorie besucht werden muss (Art. 15 Abs. 2, 16 Abs. 2 und 20 Abs. 2)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 15, 16, 19 und 20, je Abs. 2	Das jetzige System mit dem Besuch der Verkehrskunde nach dem Erwerb des Lernfahrausweises hat sich bewährt und sollte deshalb beibehalten werden. Zudem würde der Wechsel der zeitlichen Reihenfolge auch die Erfassung in SARI (keine eindeutige Identifizierung über FABER) erheblich erschweren.	Beibehaltung der heutigen zeitlichen Lösung.
	Weiter sollte der Inhalt der Verkehrskunde überarbeitet werden.	Überarbeitung des Inhalts der Verkehrskunde.
Art. 119		
Abs. 1	Hier sollte die effektive Ausbildungszeit (ohne Pausen) vorgeschrieben werden. Dann entstehen keine Diskussionen, wie lange kleine Pausen während der Brutto-Ausbildungszeit sein dürfen usw.	Netto-Ausbildungszeit (d.h. ohne die Pausen) vorschreiben.
Abs. 2	Für eine erfolgreiche Verkehrskunde genügt es, wenn die vier Module auf mindestens zwei Tage verteilt werden. Den Anbietern der Verkehrskunde soll für die zeitliche Gestaltung der Verkehrskunde darüber hinaus mehr Freiheit gewährt werden.	«~~***Der Präsenzunterricht ist***~~ ***Die vier Module sind*** auf ~~***vier***~~ ***mindestens zwei*** verschiedene Tage zu verteilen~~***, bei Angebot eine eLearning-Moduls auf drei verschiedene Tage***~~.»
Anh.9		
2.31	Zur Form der Anzeige und des Einreichens der Dokumentationen ist festzuhalten, dass dies auf Verlangen der kantonalen Behörde elektronisch zu geschehen hat. Eine entsprechende EDV-Applikation haben die Strassenverkehrsämter bereits entwickelt. Es macht keinen Sinn, dass in den Kantonen, in denen diese im Einsatz ist, Anzeigen und Unterlagen noch schriftlich eingereicht werden.	«Anbieter haben der kantonalen Behörde das Datum der Kursaufnahme ***vorzeitig*** schriftlich ***beziehungsweise auf Verlangen der kantonalen Behörde elektronisch*** anzuzeigen und folgende Dokumentationen ~~***beizulegen***~~ ***entsprechend einzureichen***: …»
Ziff. 2.41, 2.42 und 2.46	Enthalten gegenüber den geltenden Weisungen des ASTRA betreffend den Verkehrskunde-Unterricht teilweise unklarere Regelungen oder nicht überzeugende Neuerungen. Bei diesen Ziffern sollten die entsprechenden Formulierungen aus den geltenden Weisungen übernommen werden.	Entsprechende Regelung aus den geltenden Weisungen des ASTRA betreffend den Verkehrskunde-Unterricht vom 12. Dezember 2007 übernehmen.
Ziff. 2.43	Hier ist die Delegationsmöglichkeit für die Genehmigung der Unterrichtsmaterialien durch die Kantone ausdrücklich zu ergänzen.	Die Delegationsmöglichkeit der kantonalen Behörden betreffend Genehmigung der Unterrichtsmaterialien ausdrücklich erwähnen.

2.1.2	**Ausbildungsheft**
	Sind Sie mit dem Ausbildungsheft einverstanden (Art. 111, 145 Abs. 2 Bst. b i.V.m. Anh. 9 Ziff. 2.21, 9.322, 9.323, 9.324 sowie Art. 15 Abs. 2 und 23t Abs. 1 des Entwurfs der Fahrausbilderverordnung,

	E-FV)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Das mit dem Ausbildungsheft beabsichtigte Ziel ist zwar nachvollziehbar, aber es existieren in der Praxis auf freiwilliger Basis bereits ähnliche Instrumente. Es ist deshalb unnötig und nicht sinnvoll, dass hier ein Obligatorium geschaffen wird, dass mit einem erheblichen Zusatzaufwand verbunden ist. Es widerspricht zudem dem vom ASTRA selber vorgegebenen Ziel, nach möglichst umfassenden elektronischen Lösungen zu streben.		Verzicht auf ein Ausbildungsheft.
Anh. 9 Ziff. 9.323	Hier werden im Vernehmlassungsentwurf zwei Varianten vorgeschlagen. Sollte das Ausbildungsheft entgegen unserem Vorschlag eingeführt werden, bevorzugen wir hier die Variante «Streichen».		Variante «Streichen» wird bevorzugt.

2.1.3	**Lernfahrausweis (Kat. B)**		
	Sind Sie einverstanden, dass der Lernfahrausweis der Kategorie B ab dem 17. Geburtstag erteilt werden darf (Art. 20 Abs. 1)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Nachdem nur begleitet gefahren werden darf, ist dies vertretbar.		

2.1.4	**Fahrtechnische Grundschulung (Kat. B)**		
	Sind Sie einverstanden, dass für Bewerber und Bewerberinnen um die Kategorie B eine fahrtechnische Grundschulung eingeführt wird (Art. 20 Abs. 2 und 121-123 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 3)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Je eine Lektion Bremsen und umweltschonendes Fahren ergibt weder einen Nutzen noch einen Sinn. Beide Themen sind schon heute ein Bestandteil der praktischen Führerprüfung. Diese Grundschulung würde weiter einen administrativen Aufwand bringen, der in keinem Verhältnis zum sehr bescheidenen Nutzen stehen würde.		Verzicht auf diese fahrtechnische Grundschulung.

2.1.5	**Zulassung zur praktischen Führerprüfung (Kat. B)**		
	Sind Sie einverstanden, dass unter 25-Jährige nur zur praktischen Führerprüfung der Kat. B zugelassen werden, wenn sie den Lernfahrausweis seit mindestens einem Jahr besitzen (Art. 20 Abs. 3)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 20 Abs. 3	Es ist für die Betroffenen nicht nachvollziehbar, warum sie ein Jahr warten müssen. Unterschiedlichste Anforderungen im Rahmen der Berufsbildung werden zu vielen Speziallösungen führen. Die einjährige Frist bringt nichts, da nicht kontrolliert werden kann, ob und wieviel die Fahrschüler tatsächlich in dieser Zeit fahren. Sie stellt eine unnötige Bevormundung der Fahrschüler dar. Beim Umtausch von ausländischen Führerausweisen und nach der Annullierung von Führerausweisen auf Probe wäre sie zudem nicht umsetzbar. Dieser Absatz ist zu streichen.	Streichen.

2.1.6	**Motorräder**		
2.1.6.1	Sind Sie einverstanden, dass der Führerausweis der Kategorie A grundsätzlich nicht ohne Vorbesitz der Kategorie A2 (ggf. unter Anrechnung von max. zwei Jahren Vorbesitz der Kat. A1) erworben werden darf (Art. 17 Abs. 1 und 41 Abs. 2)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 17 Abs. 1	Die Streichung des Direkteinstiegs in die Kat. A wird grundsätzlich begrüsst, weil dadurch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet wird. Es geht zu weit, dass ein mindestens vierjähriger Vorbesitz der Kat. A2 verlangt wird, zwei Jahre sind genügend. Hingegen ist der Besitz der Kat. A1 nicht anzurechnen. Schlussendlich soll – wie an anderen Orten auch beantragt – der Lernfahrausweis bei allen Motorradkategorien 18 Monate gültig sein. Zudem ist Angehörigen der Polizei und den Verkehrsexperten der Strassenverkehrsämter mit einer Ausnahmebestimmung in Art. 17 oder 41 der Direkteinstieg in die Kat. A weiterhin zu ermöglichen. Andernfalls wird der zeitgerechte berufliche Einsatz dieser Personen mit bzw. für die Kat. A deutlich verzögert, was deren Aufgabenerfüllung beeinträchtigt. Diese Ausnahmen sind aufgrund der speziellen organisationsinternen Schulungen dieser Personen auch von der Verkehrssicherheit her gesehen absolut vertretbar.		Der Lernfahrausweis wird Personen erteilt, welche die Kategorie A2 bei der Anmeldung seit mindestens ***~~vier~~ zwei*** Jahren besitzen und … ***~~Der Besitz der Kategorie A1 darf mit höchstens zwei Jahren angerechnet werden.~~*** Der Lernfahrausweis ist ***~~zwölf~~ 18*** Monate gültig.» Mit einer Ausnahmebestimmung in Art. 17 oder 41 ist den Angehörigen der Polizei und den Verkehrsexperten weiterhin der Direkteinstieg in die Kat. A zu ermöglichen.
2.1.6.2a	Sind Sie einverstanden, dass die Anmeldung für den Führerausweis der Kategorie A2 frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag erfolgen darf (Art. 5 Abs. 2 und 16 Abs. 1)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
2.1.6.2b	Bevorzugen Sie die Variante (Art. 16 Abs. 1), dass die Anmeldung erfolgen darf: - frühestens einen Monat vor dem 20. Geburtstag; - frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag für Personen, die den Führerausweis der Kategorie A1 seit mindestens zwei Jahren besitzen.		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

2.1.6.3a	Sind Sie einverstanden, dass die Anmeldung für die Kategorie A1 frühestens einen Monat vor dem 16. Geburtstag erfolgen darf (Art. 5 Abs. 2 und 15 Abs. 1)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
2.1.6.3b	Bevorzugen Sie die Variante, dass die Anmeldung für die Kategorie A1 frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag erfolgen darf (Art. 15 Abs. 1)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
2.1.6.4a	Sind Sie einverstanden, dass die Anmeldung für die Kategorie AM frühestens einen Monat vor dem 15. Geburtstag erfolgen darf (Art. 5 Abs. 2 und 14 Abs. 1)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Es ist zu hoffen, dass durch die Senkung des Mindestalters auf 14 Jahre mehr junge Menschen ab 14 Jahren statt mit dem Motorfahrrad mit einem sichereren Kleinmotorrad fahren.		Mindestalter 14 Jahre wie für die Kategorie M.
2.1.6.4b	Bevorzugen Sie die Variante, dass die Anmeldung für die Kategorie AM frühestens einen Monat vor dem 16. Geburtstag erfolgen darf (Art. 14 Abs. 1)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

2.2	**Zweite Ausbildungsphase**		
2.2.1	Sind Sie einverstanden, dass die Weiterausbildung für Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises auf Probe nur noch einen Tag à sieben Stunden dauert (Art. 134 Abs. 1)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Anh. 9 Ziff. 7.44	Diese Vorgabe ergibt keinen Nutzen und ist weder mess- noch kontrollierbar.		Präzisieren und kontrollierbar formulieren analog der aktuellen Weisung.
2.2.2	Sind Sie einverstanden, dass der Weiterausbildungstag grundsätzlich innerhalb von sechs Monaten seit der Ausstellung des Führerausweises auf Probe besucht werden muss (Art. 134 Abs. 2 und 3 sowie Art. 141 Abs. 3 und 4)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

Art. 134 Abs. 2 und 3	Die vorgeschlagenen sechs Monate erachten wir als zu kurz, da viele Personen aus zwingenden und nachvollziehbaren Gründen nicht in der Lage sein werden, innerhalb dieser Zeit den WAB-Kurs zu absolvieren. Wir sind einverstanden, dass der Weiterausbildungstag innerhalb von zwölf Monaten nach dem Erwerb des Führerausweises auf Probe besucht werden muss.	Der Weiterausbildungstag ist nicht innerhalb von sechs sondern von zwölf Monaten nach Ausstellung des Führerausweises auf Probe zu besuchen.
	Das vorgeschlagene Vorgehen, dass die Strassenverkehrsämter über die Befreiung von der vorgegebenen Frist auf Gesuch hin beim Vorliegen der nur beispielhaft, d.h. nicht abschliessend aufgezählten Sachverhalte zu entscheiden haben, ist durch die Strassenverkehrsämter nicht vollziehbar. Die Strassenverkehrsämter müssten jährlich mit Tausenden solcher Gesuche rechnen, die teilweise für die Beurteilung aufwendige Sachverhaltsabklärungen benötigen würden. Diese Regelung ist zu streichen.	In Abs. 2 den zweiten Satz inkl. Aufzählung sowie Abs. 3 streichen.
Art. 141 Abs. 3 und 4	Tatsächliche Verhinderungen können durch die Betroffenen geltend gemacht werden, wenn gegen sie ein Bussenverfahren (Art. 141 Abs. 3) eingeleitet wird.	
	Die Regelung des Bussentatbestandes der fehlenden oder nicht rechtzeitigen Absolvierung des Weiterbildungstages ist den oben beantragten Streichungen in Art. 134 anzupassen.	Anpassung an die oben beantragten Streichungen in Art. 134.

2.2.3	Sind Sie einverstanden, dass der Weiterausbildungstag hauptsächlich praktische Übungen beinhaltet und dabei vor allem die Themen «jugendtypische Unfälle und deren Vermeidung» sowie «Weiterentwicklung der energieeffizienten Fahrweise» behandelt (Anh. 9 Ziff. 7.2)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

3. Weitere grundsätzliche Änderungsvorschläge

3.1	**Nothilfekurs**		
3.1.1	Sind Sie einverstanden, dass die externe Qualitätssicherung den Kantonen übertragen wird, welche diese Aufgabe ihrerseits delegieren können (Art. 136 Abs. 1, 2 Bst. a und Abs. 4)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
3.1.2	Sind Sie einverstanden, dass nicht mehr die Ausbildenden, sondern die Anbieter eine Anerkennung für die Kursdurchführung benötigen (Art. 117 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 1.3)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

3.2	**E-Learning**

	Sind Sie einverstanden, dass die Integration von E-Learning im Nothilfekurs und im Kurs über Verkehrskunde ausdrücklich erlaubt wird (Art. 116 und 119 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8.12)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	

3.3	**Praktische Grundschulung in der Motorradausbildung**		
3.3.1	Sind Sie einverstanden, dass die praktische Grundschulung aus den vorgeschlagenen drei Modulen besteht (Art. 125 Abs. 1)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
Anh. 9	Zu den Detailregelungen der praktischen Motorradgrundschulung in Anh. 9 haben wir folgende Bemerkungen und Anträge:		
Ziff. 4.3	Für eine wirksame Kontrolle der Anbieter durch die kantonalen Behörden müssen die Anbieter das Datum der Kursaufnahme vorzeitig der kantonalen Behörde anzeigen. Zur Form der Anzeige und des Einreichens der Dokumentationen ist festzuhalten, dass dies auf Verlangen der kantonalen Behörde elektronisch zu geschehen hat. Eine entsprechende EDV-Applikation haben die Strassenverkehrsämter bereits entwickelt. Es macht keinen Sinn, dass in den Kantonen, in denen diese im Einsatz ist, Anzeigen und Unterlagen noch schriftlich eingereicht werden.	«Anbieter haben der kantonalen Behörde ***das Datum der ~~die~~*** Kursaufnahme ***vorzeitig*** schriftlich ***beziehungsweise auf Verlangen der kantonalen Behörde elektronisch*** anzuzeigen und folgende Dokumentationen ***~~beizulegen~~ entsprechend einzureichen:***»	
Ziff. 4.41	Der Fahrlehrer ist selber in der Lage zu beurteilen, wie viel Ausbildung er den Fahrschülern zumuten kann und darf. Diese Ziffer ist deshalb überflüssig.	Streichen.	
Ziff. 4.46	Es ist nicht nachvollziehbar, dass hier eine Mindestteilnehmerzahl von zwei Fahrschülern vorgeschrieben wird. Wenn ein Fahrlehrer die Motorradgrundschulung im Einzelunterricht durchführt, führt dies in der Regel sogar zu einer Steigerung des Lernerfolges.	Die Mindestteilnehmerzahl von zwei Personen ist zu streichen.	
3.3.2	Sind Sie einverstanden, dass die praktische Grundschulung insgesamt zwölf Stunden dauert (Art. 125 Abs. 2)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
3.3.3	Sind Sie einverstanden, dass die praktische Grundschulung nur noch beim Erwerb der ersten Motorradkategorie (A1 oder A2) und dem «Direkteinstieg» in die Kategorie A vorgeschrieben wird (Art. 15 Abs. 3, 16 Abs. 3 und 41 Abs. 2)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	

3.4	**Prüfung der Basistheorie und Prüfung der Zusatztheorie**

3.4.1a	Sind Sie einverstanden, dass Personen, welche die Prüfung der Basistheorie oder der Zusatztheorie dreimal nicht bestanden haben, erst nach einer Wartefrist von je drei Monaten zu einer weiteren Prüfung zugelassen werden (Art. 65)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
3.4.1b	Bevorzugen Sie die Variante (Art. 65v), wonach eine nicht bestandene Theorieprüfung ohne Wartefrist beliebig oft wiederholt werden darf?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 64 Abs. 1	Neu wird vorgeschrieben, dass auch die Basistheorie und die Zusatztheorieprüfung von Verkehrsexperten abgenommen werden muss. Dies entspricht nicht der heutigen Praxis in vielen Kantonen. Die Beaufsichtigung der heutigen elektronischen Prüfung der Basis- und Zusatztheorieprüfungen erfordert nicht zwingend den Einsatz von Verkehrsexperten. Dies hat die Praxis schon längere Zeit bewiesen.		«Die ~~**Prüfung der Basistheorie, die Prüfung der Zusatztheorie und die**~~ praktische Führerprüfung ~~**sind**~~ **ist** von Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen abzunehmen,…»
Abs. 2	Heute sind verschiedene Themen betreffend Theoriefragen wie Veröffentlichung, Urheberrechte usw. nicht geregelt, was in der Vergangenheit zu Problemen und Rechtsstreitigkeiten bis hin zu Gerichtsverfahren führte. Wir beantragen deshalb folgende Klarstellung in einem neuen Absatz vor dem Abs. 2.		Dem Abs. 2 soll ein neuer Absatz mit sinngemäss folgendem Inhalt voran gestellt werden: ***Die kantonalen Behörden erarbeiten die Prüfungsfragen. Die Prüfungsfragen inkl. Bilder und Illustrationen sind nicht öffentlich und urheberrechtlich geschützt. Die kantonalen Behörden können die Erarbeitung der Prüfungsfragen und das Urheberrecht Dritten übertragen. Von den Prüfungsfragen dürfen höchstens 80% veröffentlicht werden.***
Art. 65 und 65v	Wegen der doch im Verhältnis zur Gesamtzahl relativ geringen Anzahl von Personen, welche die Basistheorie mehr als dreimal absolvieren, rechtfertigt es sich nicht, dass heutige System gegen ein System mit Wartefristen, die zudem bei einem Kantonswechsel gar nicht kontrollierbar wären, auszuwechseln. Zudem hat die Zahl der absolvierten Theorieprüfungen keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit, da der Lernfahrausweis erst nach bestandener Theorieprüfung erteilt wird.		
Art. 67 bis 71	Der Begriff «Handlungskompetenzen» ist bei Theorieprüfungen nicht passend. Handlungskompetenzen können nur bei praktischen Prüfungen gefordert und geprüft werden. In einer Theorieprüfung geht es um Lernziele.		Der Begriff «Handlungskompetenzen» ist überall durch «Lernziele» zu ersetzen.
	Für die leider doch in nicht unerheblicher Zahl vorkommenden Betrügereien bei den Theorieprüfungen ist eine Grundlage für eine administrativrechtliche Sanktionierung zu schaffen. Zum Beispiel könnte in dieser Verordnung für versuchte und vollendete Prüfungsbetrügereien eine Wartefrist für eine weitere Prüfung von mindestens einem Jahr festgelegt werden.		

3.5	**Personen in der beruflichen Grundbildung «Kleinmotorrad- und Fahrradmechaniker/in», «Motorradmechaniker/in», «Strassentransportpraktiker/in» und «Strassentransportfachmann/Strassentransportfachfrau»**		
3.5.1	Sind Sie mit der Überführung der Erleichterungen aus den Weisungen vom 20. Januar 2017 des Bundesamtes für Strassen betreffend Erleichterungen für Personen in der beruflichen Grundbildung einverstanden?		
3.5.1a	Kleinmotorrad- und Fahrradmechaniker/in (Art. 41 Abs. 1 und Art. 43)		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
3.5.1b	Motorradmechaniker/in (Art. 41 Abs. 2 und 3 sowie Art. 43)		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
3.5.1c	Strassentransportpraktiker/in (Art. 39 und 42 Abs. 1 - 3)	
	☒ JA ☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
3.5.1d	Strassentransportfachmann / Strassentransportfachfrau (Art. 40 und 42 Abs. 1, 3 und 4)	
	☒ JA ☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

3.6	**Praktische Führerprüfung**		
3.6.1	Sind Sie einverstanden, dass die praktische Führerprüfung für den Erwerb des Führerausweises für Motorräder neu mindestens 60 Minuten (inkl. Begrüssung und Verabschiedung) dauert (Anh. 11 Ziff. V.1.1)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
3.6.2	Sind Sie einverstanden, dass bei der praktischen Führerprüfung für den Erwerb des Führerausweises für Motorräder oder Personenwagen neu eine Mindestdauer (45 Min.) für das Fahren im öffentlichen Strassenverkehr vorgeschrieben wird (Anh. 11 Ziff. V.1.1)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
3.6.3	Sind Sie mit den Vorschriften über die Prüfungsfahrzeuge einverstanden (Anh. 11 Ziff. IV)?	

	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Anh. 11 Ziff. IV	Motorräder: Alle Motorradprüfungsfahrzeuge sollten hier übereinstimmend mit der EG-RL Anh. II Ziff. 5.2 angeführt werden. Weiter sollten die Konkretisierungen betreffend Doppelräder aus den asa-Richtlinien Nr. 7 zu den Prüfungsfahrzeugen der Kat. A1, A 2 und A übernommen werden. Schlussendlich sollten bei den Prüfungsfahrzeugen der Kat. AM und A1 die Prüfungsfahrzeuge gemäss Art. 73 Abs. 2 ergänzt werden. Automatikgetriebe: Wer die praktische Führerprüfung in einem Motorwagen mit Automatikgetriebe absolviert hat, soll auch weiterhin nur die entsprechenden Motorwagen mit Automatikgetriebe führen dürfen. Kategorien BE und C1E: Ist der geschlossene Körper des Anhängers weniger breit als das Zugfahrzeug, ist die Sicht nach hinten über die Aussenspiegel des Zugfahrzeuges immer gegeben. Die entsprechende Vorschrift ist überflüssig. Um die Sicherheit des Prüfungskandidaten und des Verkehrsexperten zu gewährleisten, müssen die Prüfungsfahrzeuge der Kat. B mit Doppelpedalen ausgerüstet sein; insbesondere auch weil immer mehr Personenwagen elektronische Handbremsen haben.		Motorradprüfungsfahrzeuge gleich wie in der EG-RL Anh. II Ziff. 5.2. Übernahme der Konkretisierungen betreffend Doppelrädern aus den asa-Richtlinien Nr. 7. Bei Prüfungsfahrzeugen der Kat. AM und A1 Prüfungsfahrzeuge gemäss Art. 73 Abs. 2 ergänzen. Nach praktischer Führerprüfung mit Automatikgetrieben sind die heutigen Einschränkungen beizubehalten. Vgl. Art. 88a Abs. 1 und 3 VZV. Bei den Kategorien BE und C1E je den zweitletzten Satz streichen. Die Prüfungsfahrzeuge der Kat. B müssen mit Doppelpedalen ausgerüstet sein.
3.6.4	Sind Sie einverstanden, dass Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises der Kategorie B, die den Führerausweis der Kategorie A1 erwerben wollen, nicht mehr von der praktischen Führerprüfung befreit werden (keine Ausnahme in Art. 15 Abs. 4)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

3.7	**Moderatoren und Moderatorinnen des Weiterausbildungstages**		
3.7.1	Sind Sie einverstanden, dass der Kreis der Personen, die zur Moderatorenausbildung zugelassen werden, erweitert wird, wenn sich diese Personen die fehlenden Kenntnisse in einem Vormodul aneignen (Art. 23b Abs. 2 E-FV)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
3.7.2	Sind Sie einverstanden, dass vor der Moderatorenprüfung ein Praktikum absolviert werden muss (Anh. 1a Ziff. 2.1611 E-FV)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

3.7.3	Sind Sie mit den Voraussetzungen für die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Moderatorenbewilligung einverstanden (Anh. 1a Ziff. 2.17 E-FV)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	

3.8	**Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen**		
	Sind Sie mit den Vorschriften betreffend die Ausbildung, Prüfung und Weiterbildung der Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen einverstanden (Anh. 13)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
Anh. 13			
Ziff. 3.1 und 3.2	Siehe unten bei Ziff. 5.1 und 5.2.	Die Kategorie BE aus den Ziffern 5.1 und 5.2 in die Ziffern 3.1 und 3.2 verschieben.	
Ziff. 3.11	Es überzeugt nicht, dass das Mindestalter in der Schweiz ein Jahr höher sein soll als in der EG-RL gemäss Anh. IV Ziff. 2.1 Bst. b.	«das ***~~24.~~ 23.*** Altersjahr vollendet haben; und»	
Ziff. 3.13	Obwohl der fahrerische Leumund in der EG-RL kein Kriterium ist, lehnen wir diese Voraussetzung für den Beruf des Verkehrsexperten nicht ab. Die hier gewählte Formulierung ist aber zu streng, da sehr viele Bagatellübertretungen im Strassenverkehr mit einer (erhöht abstrakten) Verkehrsgefährdung verbunden sind. Es sollte die gleiche Formulierung verwendet werden, wie im geltenden Art. 8 Abs. 6 VZV zur Fahrpraxis. Dadurch kann auch die heute unterschiedliche Praxis in den Kantonen zu dieser Voraussetzung vereinheitlicht werden.	«seit mindestens … sein, ohne während dieser Zeit mit einem Motorfahrzeug eine ***~~verkehrsgefährdende Verletzung von Verkehrsvorschriften~~ Widerhandlung gegen die Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts*** begangen zu haben, ***die zu einem Entzug des Führerausweises führt oder geführt hat***;»	
Ziff. 3.15	Aufgrund der langjährigen Erfahrungen mit den nur zum Teil überzeugenden verkehrspsychologischen Untersuchungen im Rahmen der Auswahlverfahren für Verkehrsexperten bringt auch ein Assessment, worunter zudem ganz Verschiedenes verstanden werden kann, nichts. Die übrigen Anforderungen in Ziff. 3 genügen. Die EG-RL kennt auch keine solche Voraussetzung.	Streichen.	
Ziff. 4.12, 4.2, 5.12 und 5.2	Diese Ziffern orientieren sich an Ziff. 2.2. im Anh. IV der EG-RL. Sie sind mit dem bewährten Aus- und Weiterbildungsmodell für die Verkehrsexperten in der Schweiz nicht vereinbar. Das schweizerische Modell baut darauf auf, dass viele Verkehrsexperten Kategorie B relativ kurze Zeit nach Erwerb dieser Befähigung die Kategorien A und/oder C und dann auch gleich die zusätzliche Befähigung für den entsprechenden Verkehrsexperten erwerben. Diese Verkehrsexperten werden danach seit vielen Jahren mit Erfolg ohne Karenzfrist als Verkehrsexperten Kategorie A und/oder C eingesetzt. Die in den angeführten Ziffern vorgesehenen Karenzfristen würden dies verunmöglichen und zu unnötigen Engpässen bei den Füh-	Alle Ziffern streichen.	

	rerprüfungen für diese Kategorien führen.	
Ziff. 5.1 und 5.2	Der Verkehrsexperte Kategorie B soll auch Führerprüfungen der Kategorie BE abnehmen können. Die Details für den Erwerb der entsprechenden Befähigung können durch das asa-Bildungskonzept geregelt werden.	Die Kategorie BE aus den Ziffern 5.1 und 5.2 in die Ziffern 3.1 und 3.2 verschieben.
Ziff. 6–8	Die Ausbildung und Prüfung wird in der EG-RL deutlich weniger detailliert geregelt. In der Schweiz ist dies im Bildungskonzept der asa gut geregelt.	Auf das Wesentlichste reduzieren und dadurch deutlich verkürzen. Verweis, dass die Ausbildung im Übrigen nach einem von den kantonalen Behörden gemeinsam festgelegten Bildungskonzept durchzuführen ist.
Ziff. 8.1	Die Karenzfrist von sechs Monaten ist zwar heute grundsätzlich Praxis, es gibt aber Ausnahmefälle, in denen eine kürzere Frist sinnvoll ist.	«Nach Abschluss eines Kurses~~***, frühestens aber nach sechsmonatiger Tätigkeit bei einer kantonalen Behörde***~~ hat der angehende Verkehrsexperte …»
Ziff. 9.1	Die EG-RL enthält im Anhang IV Ziff. 4.2.1, in welcher die Weiterbildung für die Verkehrsexperten festgelegt wird, bei den innert fünf Jahren vorgeschriebenen mindestens 15 Tagen zu Recht keine Stundenzahl pro Tag, weil dies die Flexibilität in der zeitlichen Zusammensetzung dieser Weiterbildung unnötig einschränkt. Die französische Fassung ist nicht kongruent zur deutschen Fassung.	«Verkehrsexperten … während insgesamt mindestens fünfzehn Tagen ~~***zu sieben Stunden***~~ weiterbilden. …» Französischer und deutscher Wortlaut soll gleichen Inhalt wiedergeben.
Ziff. 9.13	Bei der Weiterbildungspflicht in Ziff. 9 geht es ausschliesslich um die Verkehrsexperten für Führerprüfungen.	«Gewährleistung von … Führer***prüfungen*** ~~***und/oder Fahrzeugprüfungen***~~;»
Ziff. 9.14	In der Klammerbemerkung sollte präzisiert werden, dass es hier um einen Teil der 15 Weiterbildungstage geht.	«Erhaltung … Fahrfähigkeiten (mindestens fünf Tage ***der fünfzehn Tage nach Ziff. 9.1***)»
Ziff. 9.3	Hier ist sicherzustellen, dass auch amtsinterne Rapporte, Fachsitzungen usw. zu den anrechenbaren Weiterbildungsveranstaltungen gehören.	«Die Ziele der Weiterbildung können ***insbesondere*** in Besprechungen, …»
Ziff. 10.2	Bei der Zusammensetzung der Prüfungsgremien muss in Ausnahmefällen eine gewisse Flexibilität gegeben sein.	«Die … Kantonen. Die Prüfung wird durch kantonale oder interkantonale Kommissionen abgenommen, denen ***Fach***~~***Kader***~~personen der kantonalen Behörden und weitere Fachleute angehören ~~***müssen***~~ ***sollen***.»

3.9	**Ausländische Führerausweise**		
	Sind Sie einverstanden, dass Personen mit Wohnsitz in einem EU- oder EFTA-Staat, die berufsmässig in der Schweiz immatrikulierte Motorfahrzeuge der Kategorien C1, C, D1, D, P1 oder P führen, keinen schweizerischen Führerausweis mehr erwerben müssen (Art. 105 Abs. 1 Bst. b)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Diese Neuerung bringt für die kantonalen Zulassungsbehörden eine klare administrative Entlastung.		

Art. 105	Im Interesse der Rechtssicherheit sollte hier noch ausdrücklich klargestellt werden, dass auch die Kontrollfahrt im Rahmen des Umtausches eines ausländischen in einen schweizerischen Führerausweis nicht wiederholt werden darf.	Neuer Abs. 6: «***Die Kontrollfahrt darf nicht wiederholt werden.***»

3.10	**Übergangsrecht**		
3.10.1	Sind Sie einverstanden, dass Papierführerausweise in Plastikkarten im Kreditkartenformat umgetauscht werden müssen (Art. 146)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 146 Abs. 2	Ende 2016 waren noch rund 1,2 Millionen blaue Führerausweise im Umlauf. Für diese sehr grosse Zahl sollte ein möglichst einfaches und erfolgversprechendes Umtauschverfahren gewählt werden. Gemäss Abs. 2 müssen die kantonalen Behörden alle Personen, die den blauen Führerausweis nicht innerhalb der dreijährigen Frist von Abs. 1 in den Führerausweis im Kreditkartenformat umschreiben lassen, zum Umschreiben auffordern. Was bei den Personen zu geschehen hat, die dieser Aufforderung nicht nachkommen, ist nicht geregelt. Ein Entzugsverfahren kommt dann wohl kaum infrage, weil hierfür die rechtliche Grundlage fehlt und dies mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden wäre sowie öfters bei den betroffenen Personen Verärgerung und Widerstand provozieren würde. Hier ist ein einfacheres und wirksameres Verfahren zu finden. Eine mögliche Variante wäre, dass in der PZV bestimmt wird, dass die blauen Führerausweise nach Ablauf der dreijährigen Frist ihre Gültigkeit als Legitimationspapier für die Fahrberechtigung verlieren. Dann müsste nur breitflächig über diese Folge informiert werden. Die Rechtsfolge würde automatisch ohne individuelle Korrespondenz seitens der kantonalen Behörden eintreten. Die Fahrberechtigung würde erhalten bleiben. Die betroffenen Personen würden lediglich bei einer Polizeikontrolle eine Busse treffen, weil sie keinen gültigen Führerausweis vorweisen können.	Abs. 2 durch eine einfachere und wirksamere Regelung ersetzen.

3.10.2	Sind Sie mit dem Übergangsrecht für Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises nach dem bisherigen Recht einverstanden (Art. 147 - 151)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 147 Abs. 3		
Bst. b	Es ist vertretbar, hier etwas grosszügiger zu sein und allen Inhabern der bisherigen Kat. G die neue Kat. G zu geben, ohne dass diese einen Traktorfahrkurs nach Art. 127 besucht haben müssen.	Zweiten Halbsatz streichen.
Bst. i	Aufgrund unseres Antrages bei Frage 2.1.6.1	«die durch Umschreiben erworbene neue Kategorie

	schlagen wir hier die entsprechende Anpassung vor. Zudem sollte unter einem eigenen Buchstaben auch die Übergangsregelung für Personen analog erfolgen, die bei Inkrafttreten des neuen Rechts im Besitze der jetzigen Kat. A beschränkt sind.	A2 nach mindestens ***~~vierjähriger~~ zweijähriger*** Besitzdauer …;» Separate Übergangsregelung für den Besitz der altrechtlichen Kat. A beschränkt: Gewährung der Möglichkeit, unter den altrechtlichen Voraussetzungen in die neurechtliche Kat. A umzutauschen und zwar während zweier Jahre nach Inkrafttreten des neuen Rechts.

3.10.3	Sind Sie mit dem Übergangsrecht für Personen, die ein Gesuch um einen Lernfahr- oder Führerausweis nach dem bisherigen Recht gestellt haben, einverstanden (Art. 152 - 154)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 152 und 153	Sollte der heutige Zeitpunkt der Verkehrskunde gemäss unserem Antrag belassen werden, so können beide Artikel gestrichen werden. Wird unserem Antrag nicht entsprochen, so ist Art. 152 einfacher auszugestalten. In den dort geregelten Fällen wird ohne Weiteres ein neurechtlicher Lernfahrausweis ausgestellt, was das Vorgehen für die kantonale Behörde deutlich vereinfacht.	Streichen.
Art. 148 und 154	Die Übergangsregelung ist grosszügiger zu gestalten. Alle Personen, die bei Inkrafttreten des neuen Rechtes in einer Phase des altrechtlichen Führerausweiserwerbes stehen und deren Probezeit des Führerausweises auf Probe noch nicht abgelaufen ist, müssen nur einen Tag WAB-Kurs besuchen. Haben diese Neulenker bereits einen Tag nach altem Recht besucht, genügt dies.	Art. 148 ist so auszugestalten, dass übergangsrechtlich ein Tag WAB-Kurs genügt.

3.10.4	Sind Sie mit dem Übergangsrecht für Inhaber und Inhaberinnen eines Lernfahrausweises nach dem bisherigen Recht einverstanden (Art. 155 und 156)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 156	Es würde für Klarheit und eine einheitliche Praxis sorgen, wenn in einem zusätzlichen Absatz klargestellt wird, welches Übergangsrecht bezüglich den unter dem alten Recht absolvierten Kursen und Prüfungen gilt.	Zusätzlicher Absatz, der bestimmt, dass bei Ablauf eines altrechtlichen Lernfahrausweises nach Inkrafttreten des neuen Rechts die unter dem alten Recht absolvierten obligatorischen Ausbildungen und bestandenen Prüfungen gemäss dem neuen Recht 5 Jahre gültig sind.

3.10.5	Sind Sie mit dem Übergangsrecht zum Nothilfekurs einverstanden (Art. 157 und 158)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 157 und 158	Siehe bei Ziff. 3.1.1	Streichen.

3.10.6	Sind Sie mit dem Übergangsrecht zum Prüfungsfahrzeug der Kategorie B einverstanden (Art. 159)?		
	☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 159	Dieser Artikel hat im Vernehmlassungsentwurf keinerlei Text.	
3.10.7	Sind Sie mit dem Übergangsrecht betreffend die Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen einverstanden (Art. 160 - 164 i.V.m. Anh.14 Ziff. I.1 und II)?	
	☐ JA ☒ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Art. 160 Anh. 14 Ziff. I 1	Eine Nachqualifizierung von sechs Tagen für die Fahrlehrer ist stark übertrieben. Sie ist deutlich zu verkürzen oder ganz zu streichen.	Nachqualifizierung deutlich verkürzen oder ganz streichen.
Art. 160 Abs. 2	Die Formulierung mit Anrechnung des Nachqualifizierungskurses «an die laufende oder an die folgende Weiterbildungsperiode» stipuliert ein Wahlrecht. Die entsprechende Programmierung in SARI wäre aufwendig und teuer. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen, dass ein Grossteil der Fahrlehrer die Weiterbildung erst gegen den Schluss der Weiterbildungsperiode vollständig besucht, würde wohl sowieso durchgehend die laufende Weiterbildungsperiode gewählt werden.	«Erfüllt … der Nachqualifizierungskurs an die laufende ~~***oder folgende***~~ Weiterbildungsperiode …»
Art. 160 und 161 Anh. 14	Für die Fahrlehrer der Kat. C ist keine Übergangsbestimmung vorhanden. Auch hier fehlen die Fahrlehrer der Kat. C.	Für die Inhaber der Fahrlehrerbewilligung der Kat. C ist auch eine Übergangsregelung aufzunehmen. Inhaber der Fahrlehrerbewilligung der Kat. C ergänzen.
Art./Anh.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

3.10.8	Sind Sie mit dem Übergangsrecht betreffend die Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen einverstanden (Art. 165 i.V.m. Anh.14 Ziff. I.2)?	
	☐ JA ☒ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Art./Anh.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 165 Anh. 14 Ziff. I 2	Die EG-RL verlangt in Art. 10 und Anh. IV Ziff. 5 keine Nachqualifizierung bei den Verkehrsexperten, sondern lässt den Schutz der erworbenen Rechte zu. Nachdem die Verkehrsexperten schon heute regelmässig an amtsinternen und asa-Weiterbildungen teilnehmen, ist nicht nachvollziehbar, wieso hier trotzdem bundesrechtlich eine Nachqualifizierung vorgeschrieben und detailliert geregelt wird. Die Verkehrsexperten werden ohne bundesrechtlich vorgeschriebene und geregelte Nachqualifizierung genügend qualifiziert für das neue Recht sein. So ist z.B. zum im Entwurf vorgeschriebenen Schulungstag in umweltschonendem und energieeffizientem Fahren festzuhalten, dass die Verkehrsexperten diese Kenntnisse schon heute insbesondere aufgrund von EcoDrive-Kursen besitzen.	Nachqualifizierung, d.h. Art. 165 und Anh. 14 Ziff. I 2, vollständig streichen.
3.10.9	Sind Sie mit dem Übergangsrecht betreffend die Moderatoren und Moderatorinnen einverstanden (Art.166 i.V.m. Anh.14 Ziff. I.3)?	

	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art./Anh.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

4. Änderung anderer Erlasse

4.1	**Chauffeurzulassungsverordnung**		
	Sind Sie mit den Änderungen einverstanden?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Art./Anh.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 18	Wie überall im Vernehmlassungsentwurf, wo Kurs- bzw. Schulungszeiten vorgegeben werden, wird auch hier die vorgeschriebene Zeit «einschliesslich kurzer Pausen» festgelegt. Dies ergibt unterschiedliche Interpretationen und unterschiedliche effektive Kurs- und Schulungszeiten. Es sollte immer die Nettozeit, d.h. exklusive die Pausenzeiten, vorgeschrieben werden.	Es sind hier und bei allen vorgegebenen Kurs- und Schulungszeiten immer die Nettozeiten, d.h. die Kurs- und Schulungszeiten exklusive die Pausen, vorzuschreiben.
Art. 26 Abs. 3	Aufgrund des zur VZV ergangenen Bundesgerichtsentscheides 1C_45/2014 vom 13. November 2014, wonach das ASTRA nicht (mehr) individuell-konkrete Ausnahmen von der VZV verfügen darf, werden im E-PZV gestützt auf Art. 106 Abs. 2 SVG in Art. 145 Abs. 5 die kantonalen Behörden hierzu ermächtigt. Diese Ermächtigung ist auch hier aufzunehmen.	Neuer Abs. 4: «***Die kantonalen Behörden können zur Vermeidung von Härtefällen Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen bewilligen.***»
Anh. Ziff. 2.1223	Hier geht es um die Staplerkurse, die gestrichen werden sollten.	Streichen.
Ziff. 4.5	Es macht Sinn, die delegierten Organisationen ausdrücklich zu erwähnen.	«Für die … der Kompetenzkatalog der kantonalen Behörde ***oder der delegierten Drittorganisation*** massgeblich.»

4.2	**Fahrlehrerverordnung**		
4.2.1	Sind Sie mit den Vorschriften betreffend die Ausbildungsbewilligung einverstanden (Art. 23j-23o)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
4.2.2	Sind Sie mit den übrigen Änderungen einverstanden?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Art.	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 2b Abs. 3	Die elektronische Übermittlung von Kursbestätigungen ist verbindlicher zu regeln.		«Die Bestätigung für die kantonale Behörde ~~***darf***~~ ***muss auf Verlangen der kantonalen Behörde*** elektronisch übermittelt werden.»

Abs. 4	Es ist eine Aufbewahrungspflicht der Präsenzkontrolle durch die Ausbildungsanbieter von drei Jahren nach Ausstellung der Bestätigung zu verlangen.	Aufbewahrungspflicht für die Präsenzkontrolle von drei Jahren ergänzen.
Art. 5 Abs. 1 Bst. b der heutigen FV	Wir beantragen, die Voraussetzung der ungetrübten Fahrpraxis wie bei den Verkehrsexperten anzupassen. Siehe Bemerkungen bei Frage 3.8 zu Anh. 13 Ziff. 3.13.	«den … besitzen und während den vergangenen zwei Jahren Motorfahrzeuge geführt haben, ohne eine ~~***verkehrsgefährdende Verletzung von Verkehrsvorschriften***~~ ***Widerhandlung gegen die Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts*** begangen zu haben, ***die zu einem Entzug des Führerausweises führt oder geführt hat***;»
Art. 22a, 23g und 23q	Siehe oben bei Ziff. 4.1 zu Art. 18.	Siehe oben bei Ziff. 4.1 zu Art. 18.
Art. 24 Abs. 2	Bei der vorgeschlagenen Regelung betreffend Aufsicht über die Erfüllung der Weiterbildungspflicht der Fahrlehrer ist zu präzisieren, dass sich die kantonale Zuständigkeit nach dem Wohnsitz der Fahrlehrer richtet.	«Die Kantone beaufsichtigen die Erfüllung der Weiterbildungspflicht der ~~***bei ihnen gemeldeten***~~ ***in ihrem Kanton wohnhaften*** Fahrlehrer …»
Art. 27 und 29c	Gewisse kantonale Rekursinstanzen sehen die heutige Rechtsgrundlage auf Verordnungsstufe für befristete Entzüge von Fahrlehrerbewilligungen als ungenügend an und schützen entsprechende, gestützt auf den geltenden Art. 26 FV ergehende Verfügungen der kantonalen Behörde nicht. Die gleiche Problematik wird sich bei den neuen Ausbildungsbewilligungen ergeben. Bei der nächsten SVG-Revision sollte auf Gesetzesstufe die entsprechende Rechtsgrundlage geschaffen werden.	Schaffung einer Rechtsgrundlage im SVG für befristete Entzüge der Fahrlehrer- bzw. Ausbildungsbewilligung.
Art. 30	Aufgrund des zur VZV ergangenen Bundesgerichtsentscheides 1C_45/2014 vom 13. November 2014, wonach das ASTRA nicht (mehr) individuell-konkrete Ausnahmen von der VZV verfügen darf, werden im E-PZV gestützt auf Art. 106 Abs. 2 SVG in Art. 145 Abs. 5 die kantonalen Behörden hierzu ermächtigt. Diese Ermächtigung ist auch hier aufzunehmen.	Neuer Abs. 2: «***Die kantonalen Behörden können zur Vermeidung von Härtefällen Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen bewilligen.***»

5. Fragen an die Kantone, Fahrlehrer, Fahrlehrerinnen, Moderatoren und Moderatorinnen zur Umsetzung der vorgeschlagenen Änderungen (vgl. Bst. C im erläuternden Bericht)

5.1	**Auswirkungen**		
	Gibt es aus Ihrer Sicht Auswirkungen, die im erläuternden Bericht nicht beschrieben sind?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen
	<u>Allgemeine Auswirkungen:</u> Es ist mit Nachdruck darauf hinzuweisen, dass diese Verordnungsänderungen massive Auswirkungen auf EDV-Applikationen von Kantonen und Bund, Schulungen, Bildungskonzept für Verkehrsexperten, Prüfungsberichte, Formulare, Merkblätter, Kundeninformationen in Papier- und elektronischer Form usw. der kantonalen Behörden, insbesondere der Strassenverkehrsämter und der Polizei, haben und einen entsprechend grossen Anpassungsbedarf auslösen werden. Nicht zu vergessen sind auch die grossen Auswirkungen auf das Layout, das Rohmaterial, die Druckersoftware CarD usw. betreffend den Führerausweis im Kreditkartenformat. Dafür muss vor der Inkraftsetzung des neuen Rechts die nötige Zeit zur

	Verfügung stehen. Bei der Anpassung der EDV-Applikationen werden zudem die jeweiligen Release-Zyklen zu berücksichtigen sein. <u>Qualitätssicherung:</u> Aus der Sicht der Kantone ist die Durchführung der Qualitätssicherung zu wenig konkret beschrieben. Aufgrund der Erfahrungen in den letzten ca. zehn Jahren bei der Zweiphasenausbildung, der Fahrlehrer-aus- und -weiterbildung sowie der Chauffeurweiterbildung sollten *für alle Aufgaben der Kantone gemäss Art. 136 PZV gleiche Grundlagen (Qualitätsstandards, Prozesse)* gelten. Verschiedene Akteure (z.B. Kursanbieter, Lehrpersonen) sind in mehreren Aufgabenbereichen gleichzeitig tätig bzw. versuchen die gleichen Kurse verschiedenen Zielgruppen (z.B. Fahrlehrer und Chauffeure) anzubieten. Es muss deshalb sichergestellt sein, dass trotz unterschiedlicher Inhalte überall mit der gleichen Elle gemessen wird. Mit den im Einvernehmen mit dem ASTRA am 18.1.2013 erlassenen «Richtlinien Aufsicht und Qualitätssicherung Obligatorische Weiterbildung» hatte die asa dazu einen ersten wichtigen Grundstein gelegt. Es würde wesentlich zum Erreichen der Ziele der PZV beitragen, wenn die Qualitätssicherung darin entsprechend ihres Stellenwerts für das Erfüllen der vom Bund den Kantonen übertragenen Aufgaben Rechnung getragen wird. Dies könnte erreicht werden, wenn die Aufgaben der Qualitätssicherung in der PVZ allgemein umschrieben (vgl. Art. 137 neu) und in Weisungen konkretisiert werden. Grundlage der Weisungen könnten die oben erwähnten Richtlinien sein. Möglich wäre auch, dass in der PZV ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass die Kantone im Einvernehmen mit dem ASTRA verbindliche Richtlinien für die Durchführung der Qualitätssicherung erlassen.
5.2	**Planung der Umsetzung**
	Sind Sie mit einer Staffelung des Inkrafttretens der neuen Vorschriften einverstanden?
	☒ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen
	Eine Staffelung des Inkrafttretens wird begrüsst. Der Inhalt und die zeitliche Abfolge der einzelnen Pakete müssen in enger Absprache mit den Kantonen bestimmt werden. Die im E-PZV vorgesehene Streichung des heutigen Art. 9 Abs. 4 VZV sollte möglichst rasch in Kraft gesetzt werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet.

B. Ihre übrigen Bemerkungen

	Hinweis: Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem unter Buchstabe A keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.	
1.	**E-PZV**	
Art./Anh.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 10–37	Wie bereits vorstehend wiederholt bei einzelnen Bestimmungen angeführt, beantragen wir, dass alle Lernfahrausweise, die zu unbegleiteten Lernfahrten berechtigen, eine einheitliche Gültigkeit von 18 Monaten haben. Dies führt zu einer deutlichen Vereinfachung für die Lernfahrausweis-Antragsteller und -Besitzer sowie für die kantonalen Behörden. Es können auch viele heute auftretenden Fragen und Unklarheiten vermieden werden.	Alle Lernfahrausweise, die zu unbegleiteten Lernfahrten berechtigen, sind 18 Monate gültig.
Art. 18	Bei der Kombination Zugfahrzeug der Kat. B und Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, wofür ein Führerausweis der Kat. C1E/CE notwendig ist, wird auf-	Gemäss dem praktischen Bedürfnis Beschränkung auf den Binnenverkehr.

	grund des höheren Gewichts des Anhängers neu ein CZV-Fähigkeitsausweis für das Ausland benötigt. Dies würde in SARI für mögliche Auslandfahrten, die in der Praxis mit diesen Kombinationen aber gar nicht stattfinden, aufwendige Anpassungen erfordern.	
Art. 42 Abs. 4	Aus Gründen der Verkehrssicherheit streichen. Der Verweis auf Art. 63 Abs. 3 macht zudem keinen Sinn, weil es dort gar nicht um das Bremsen auf Lernfahrten geht.	Streichen.
Art. 46 Abs. 1 und 2	Bei der Anwendung dieser sehr offen formulierten Bestimmung zum Unterschreiten des Mindestalters gibt es schon heute laufend Schwierigkeiten. Als Ausnahmebestimmung sollten die beiden Absätze viel enger gefasst sein; insbesondere sollten die Voraussetzungen für das Unterschreiten der Mindestalter genauer umschrieben und altersmässige absolute Untergrenzen festgelegt werden.	Genauere Umschreibung der Voraussetzungen für das ausnahmsweise Unterschreiten der Mindestalter sowie Festlegen von altersmässig absoluten Untergrenzen.
Abs. 3	Die Regelung für das Führen von leeren Fahrzeugen ist hier sachfremd und separat bzw. in einem anderen Artikel zu regeln.	Abs. 3 ist in einen passenderen Artikel zu überführen.
Art. 47 Abs. 3 Anh. 1 Ziff. 5.5	Die Praxis hat gezeigt, dass die Kundschaft bei der Anmeldung für die Kat. C vielfach auch den Sehtest ausfüllt und sich mit dieser Augenuntersuchung bei Augenarzt/Optiker, die ohnehin Bestandteil der zwingenden Stufe-2-Beurteilung bildet, unnötige Kosten aufbürdet. Diesbezüglich ist missverständlich, dass der Anhang 1 in Ziff. 5.5 Felder für die 2. medizinische Gruppe enthält. Ziff. 5.5 macht bei der Anmeldung für die Kategorien der 2. medizinischen Gruppe keinen Sinn. Vgl. zum Ganzen auch Art. 8 Abs. 3 und 4.	Titel von Ziff. 5.5 «Sehtest (gültig: 24 Monate): ***nur für die 1. medizinische Gruppe (Kategorien AM, A1, A2, A, B, B1, F, G und M) erforderlich***:»
Art. 49 Abs. 1	In der heutigen Praxis können nur e-medko-Kantone Informationen über frühere Fahreignungsabklärungen an den untersuchenden Arzt abgeben; aber auch hier nur Stichworte. Ganze Akten können dem Arzt in der Praxis nur auf Bestellung im Einzelfall zur Verfügung gestellt werden.	«Die kantonale Behörde ***~~stellt~~ darf*** dem Arzt, … alle Akten zur Verfügung ***stellen***, welche die …»
Abs. 3	Es gilt heutige Praxisprobleme zu vermeiden, die dadurch entstehen, dass Ärzte den Betroffenen die Untersuchungsergebnisse nicht eröffnen, wodurch die Betroffenen dann von der Verfügung der kantonalen Behörde überrascht werden. Ebenso diejenigen Fälle, in denen Ärzte das Meldeformular den Betroffenen aushändigen, statt es der kantonalen Behörde einzureichen. Die Meldung der Untersuchungsresultate erfolgt im Jahr 2017 bereits in einer Mehrzahl von Kantonen elektronisch und der elektronische Meldeweg wird sich noch weiter ausbreiten. Deshalb gehört diese Meldemöglichkeit bzw. Meldepflicht auch in die Verordnung, sie hilft den Kantonen bei der Akzeptanz der Ärzteschaft hinsichtlich e-medko.	«Die Ärzte, … haben die Untersuchungsergebnisse ***den untersuchten Personen mündlich zu eröffnen und*** den kantonalen Behörden ***direkt schriftlich oder auf Verlangen der kantonalen Behörde elektronisch*** mitzuteilen.»
Abs. 4	In Art. 79 Abs. 2 wird neu eine Vorinformation der Kantone an die Adresse der Betroffenen vorgeschrieben, während das eigentliche Aufgebot nach Art. 49 Abs. 4 – zumindest beim 70. Altersjahr – erst mit der Vollendung des entsprechenden Alters-	Verlängerung der ordentlichen Frist für die Einreichung des Untersuchungsergebnisses von zwei auf drei Monate nach Vollendung des massgeblichen Altersjahres in Art. 49 Abs. 4.

	jahres ergehen darf. Der Wortlaut dieser Bestimmungen ist nicht völlig klar und wird erst mit den Erläuterungen und dem dortigen Verweis auf Art. 15d Abs. 2 SVG klarer. Das aus diesen beiden Bestimmungen resultierende Verfahren ist zu kompliziert und zu teuer. Die Frist von zwei Monaten für die Einreichung des Untersuchungsergebnisses nach Vollendung des massgeblichen Altersjahres ist zu kurz bemessen. Im Übrigen wird die Vereinheitlichung begrüsst.	Verzicht auf die obligatorische Vorinformation in Art. 79 Abs. 2.
Art. 50 Abs. 2	Nachdem nur ein Arzt der Stufe 4 eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt beantragen darf, soll diese auch immer von einem Arzt der Stufe 4 begleitet werden. Dies ist aufgrund der doch relativ geringen Zahl praktisch durchaus umsetzbar.	«… bei der kantonalen Behörde eine Kontrollfahrt beantragen, an der ein Arzt oder eine Ärztin ***mit der Anerkennung der Stufe 4*** und ein Verkehrsexperte…»
Art. 51 Abs. 2	In einem zweiten Satz ist zu präzisieren, dass auch bei Beizug eines Facharztes die abschliessende Beurteilung der Fahreignung immer durch einen Arzt mit entsprechender Anerkennungsstufe zu erfolgen hat.	«Fachärzte …. keine Anerkennung. ***Die abschliessende Beurteilung der Fahreignung hat immer durch einen Arzt mit entsprechender Anerkennungsstufe zu erfolgen.***»
Art. 62 Abs. 2	Die Regelung betreffend Passagiere bei Lernfahrten geht bezüglich die Motorfahrzeugkombinationen zu weit.	«Der Inhaber oder die … oder in anderen Motorfahrzeugen ~~***oder Motorfahrzeugkombinationen***~~, mit …»
Art. 63 Abs. 2 Abs. 3	 In diesem Absatz ist Art. 27 Abs. 2 VRV nicht nur teilweise, sondern ganz zu übernehmen. Die Hand- oder Feststellbremse ist die einzige Möglichkeit, im Notfall durch die Begleitperson direkt auf die Fahrzeuggeschwindigkeit Einfluss zu nehmen. Ist gerade in städtischen Gebieten bei Lernfahrten nicht mehr umsetzbar.	 «Auf Lern- und Prüfungsfahrten … beim Parkieren. ***Die Begleitperson muss wenigstens die Handbremse leicht erreichen können.***» Streichen.
Art. 79 Abs.1 und 2	Zur Vorinformation vergleiche die ablehnende Stellungnahme bei Art. 49 Abs. 4. Sehr gut finden wir, dass schweizweit einheitlich geklärt wird, wann die Aufgebote zu den verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchungen ergehen müssen und in welcher Periode die Folgeaufgebote erlassen werden (vgl. auch bei Art. 49 Abs. 4). Materiell werden die in Abs. 1 Bst. a–c festgelegten Intervalle begrüsst. Der Wortlaut erscheint aber teilweise verbesserungsfähig. Die Intervalle in Bst. a berücksichtigen korrekt die bundesgerichtliche Rechtsprechung hierzu, sind aber für den Laien kaum verständlich formuliert. Art. 79 Abs. 1 Bst. b sollte etwas präziser formuliert werden. (Sollte Abs. 2 nicht gestrichen werden: Der Hinweis auf Art. 49 Abs. 3 ist unzutreffend.)	 In Abs. 1 im Einleitungssatz die Vorinformation und Abs. 2 ganz streichen. Abs. 1 Bst. a einfacher formulieren. Abs. 1 Bst. b: «… Führerausweiskategorie: ab dem vollendeten 70. Altersjahr alle zwei Jahre, **immer *gerechnet ab dem Geburtsdatum***; (Richtigerweise muss in Abs. 2 auf Art. 49 Abs. 4 verwiesen werden.)
Art. 80	In der Praxis führt die Missachtung der in Abs. 2 festgelegten Meldepflicht der Wohnsitzverlegung bei Personen, die einer verkehrsmedizinischen Kontrollpflicht unterstehen, öfters dazu, dass die zuständigen kantonalen Behörden sie wegen ungekannten Aufenthalts teilweise über Jahre nicht zur fälligen verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung aufbieten können. Im Interesse der Verkehrssicherheit ist es wichtig, dass für diese Fälle	Neuer Abs. 3: «***Trifft die Person, die der Meldepflicht nach Absatz 2 nicht nachkommt, eine verkehrsmedizinische Kontrollpflicht nach Artikel 79, kann ihr Lernfahr- oder Führerausweis vorsorglich bis zum Nachweis der Fahreignung entzogen werden***.»

	eine ausdrückliche rechtliche Grundlage für einen vorsorglichen Entzug des Lernfahr- und Führerausweises geschaffen wird.	
Art. 81	Es ist unnötig, dass die kantonalen Behörden diese Berechtigungen im Lernfahrausweis ausdrücklich eintragen. Es genügt, dass diese Berechtigungen bestehen.	«~~***Die kantonale Behörde hat folgende Berechtigungen einzutragen***~~ ***Es bestehen folgende Berechtigungen***:»
Art. 87 Abs. 1	In französischer Fassung ist «Fahrkompetenz» falsch übersetzt.	«compétence» statt «qualification».
Art. 88 Abs. 1 Bst. c	Der Begriff «neu aufgetreten» ist unglücklich und bietet in der Praxis Raum für Missverständnisse. Die Wortwahl sollte das Gegenteil von schleichend zum Ausdruck bringen. Weiter macht hier eine Kontrollfahrt nur Sinn, wenn sie ärztlich begleitet ist.	«bei neu ***und plötzlich*** aufgetretener Einäugigkeit … Zeugnisses und eine ***ärztlich begleitete*** Kontrollfahrt mit einem Verkehrsexperten …»
Art. 89 Abs.2 Bst. a	Nach einer nicht bestandenen Kontrollfahrt kann auch ohne vorsorglichen Entzug direkt ein definitiver Sicherungsentzug verfügt werden, sodass der erste Satz entsprechend anzupassen ist (vgl. die Formulierung im geltenden Recht). Der neue zweite Satz, der nur die zwingende Konsequenz einer nicht bestandenen Kontrollfahrt umschreibt, ist eigentlich überflüssig. Wenn er trotzdem belassen wird, ist er aber als Muss-Vorschrift zu formulieren.	«der Führerausweis ~~***vorsorglich***~~ auf unbestimmte Zeit entzogen oder der ausländische Führerausweis aberkannt. Die kantonale Behörde ~~***darf***~~ ***muss*** die Wiedererteilung vom …»
Abs. 3	Das Wiederholungsverbot der Kontrollfahrt sollte vor den Folgen des Nichtbestehens stehen.	Abs. 3 zu Abs. 2 und Abs. 2 zu Abs. 3 machen.
Art. 90 Abs. 1	Gemäss der heutigen Rechtsprechung muss bei ernsthaften Zweifeln an der Fahreignung oder Fahrkompetenz ein vorsorglicher Entzug des Lernfahr- oder Führerausweises erfolgen. Mildere Massnahmen sind nur möglich, wenn die Zweifel nicht ernsthaft sind.	«Bestehen ernsthafte Zweifel … Person, so ~~***kann***~~ ***muss*** der Lernfahr- oder Führerausweis vorsorglich entzogen werden.»
Abs. 2	Abs. 2 wird ausdrücklich begrüsst, da er den kantonalen Behörden sehr dient, wenn Untersuchungsresultate nicht eingereicht werden.	
Art. 95 Abs. 1 Bst. b	Heute müssen – wie hier unverändert vorgesehen – die ADMAS-Behörden Strafurteile wegen Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften im Einzelfall bei den Strafbehörden verlangen, was einen ungeheuren administrativen Aufwand bewirkt. Nachdem Warnungsmassnahmen gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung durch entsprechende Strafentscheide gedeckt sein müssen und gestützt auf Art. 104 Abs. 1 SVG, ist deshalb zu fordern, dass die Strafbehörden alle Strafentscheide wegen Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften unaufgefordert den ADMAS-Behörden melden müssen.	«~~***auf Verlangen im Einzelfall***~~ Urteile wegen Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften.»
Art. 96	Hier wird materiell unverändert das geltende Recht übernommen, das eine Verlängerung der Probezeit bei langem Sicherungsentzug wegen mangelnder Fahreignung, der z.B. eine Woche vor Ablauf der Probezeit endet, nicht zulässt, obwohl die betroffene Person während eines grossen Teils der Probezeit gar nicht fahren durfte.	Die Möglichkeit einräumen, eine Probezeit, die wegen eines lange anhaltenden Sicherungsentzugs wegen fehlender Fahreignung (ohne Widerhandlung) noch nicht oder noch nicht voll zum Tragen gekommen ist, nach Ermessen, aber höchstens um die Dauer des Sicherungsentzugs, zu verlängern.
Art. 101, 114, 136 usw.	In diesen und weiteren Artikeln wird festgelegt, dass die kantonalen Behörden bestimmte Aufgaben delegieren können. Dabei werden die Delegations-	In allen Delegationsbestimmungen die Delegationsempfänger ausschliesslich mit dem Begriff «Dritte» bezeichnen.

	empfänger ohne Notwendigkeit mit unterschiedlichen Begriffen bezeichnet wie Dritte, andere Stellen, Fachgremium usw. In allen diesen Delegationsbestimmungen sollten die Delegationsempfänger einheitlich mit dem Begriff «Dritte» umschrieben werden.	
Art. 105 Abs. 1 Bst. a	Siehe Bemerkungen bei Frage 1.4.2 zu Art. 3 betr. Definition des Wohnsitzes. Wir beantragen in der Folge, hier in Bst. a für die Umtauschpflicht des ausländischen Führerausweises das geltende Recht zu belassen, d.h. ein Jahr ab Wohnsitznahme. Das im Entwurf vorgeschlagene Vorgehen über zuerst 185 Tage und dann zusätzlich sechs Monate ist aus den neuen Bestimmungen nicht einfach ersichtlich und zu kompliziert.	Geltende Regelung von Art. 42 Abs. 3bis Bst. a VZV beibehalten.
Art. 107 Abs. 4 Bst. b	Die aktuelle bundesgerichtliche Rechtsprechung zur Aushändigung des aberkannten ausländischen Führerausweises beim Verlassen der Schweiz (Bst. b) macht in der Praxis grosse Probleme und führt nicht selten zu stossenden oder wenig überzeugenden Resultaten. Wir schlagen deshalb einen neuen zusätzlichen Absatz vor.	Neuer Abs.: «***Auf unbestimmte Zeit aberkannte ausländische Führerausweise können der Ausstellungsbehörde zurückgesandt werden***.»
Art. 119, 125, 128, 134 usw.	Wie überall im Vernehmlassungsentwurf, wo Kurs- bzw. Schulungszeiten vorgegeben werden, wird auch hier die vorgeschriebene Zeit «einschliesslich kurzer Pausen» festgelegt. Dies ergibt unterschiedliche Interpretationen und unterschiedliche effektive Kurs- und Schulungszeiten. Es sollte immer die Nettozeit, d.h. exklusive die Pausenzeiten vorgeschrieben werden.	Bei allen vorgegebenen Kurs- und Schulungszeiten immer die Nettozeiten, d.h. die Kurs- und Schulungszeiten exklusive die Pausen vorschreiben.
Art. 141 bis 144	Diese spezifischen Strafbestimmungen sollten mit einer ergänzenden allgemeinen Strafbestimmung (z.B. analog zur Art. 96 VRV) ergänzt werden, da für die meisten dieser Zulassungsvorschriften Art. 90 SVG, der sich nur auf die Missachtung von Verkehrsregeln bezieht, nicht anwendbar ist.	Ergänzung durch eine allgemeine Strafbestimmung: «***Wer Vorschriften dieser Verordnung verletzt, wird, wenn keine andere Strafbestimmung anwendbar ist, mit Busse bestraft.***»
Art. 141 Abs. 3 und 4	Siehe Bemerkungen bei Frage 2.2.2 zu Art. 134 Abs. 2 und 3. Die Bussenhöhen sind zu tief, um eine präventive Wirkung erzielen zu können.	Anpassungen an die bei Art. 134 Abs. 2 und 3 beantragten Streichungen. Erhöhung der Bussenbeträge.
Art. 145 Abs. 1	Viele Kantone arbeiten bereits mit elektronischer Meldung von Untersuchungsresultaten an die kantonale Behörde (e-medko), die restlichen Kantone werden in den nächsten Jahren noch dazu stossen. Denjenigen Kantonen, in denen eine explizite kantonale Rechtsgrundlage fehlt, um von den Ärzten verbindlich die – durchaus zumutbare und der Qualitätssicherung dienende – elektronische Meldung zu verlangen, würde eine entsprechende Grundlage im Bundesrecht sehr dienen.	«Die kantonalen Behörden … frei~~.~~ ***und können verlangen, dass ärztliche Untersuchungsergebnisse elektronisch an die Behörde gemeldet werden.***»
Abs. 3	Im Führerausweis im Kreditkartenformat sind gar keine Eintragungen mehr möglich.	«Eintragungen in den Lernfahrausweis ~~***und den Führerausweis***~~ dürfen …»
Neu	Die heutige Übergangsbestimmung zur VZV-Änderung vom 27. Oktober 2004 betreffend Führerausweis auf Probe fehlt, obwohl weiterhin die dort geregelten Übergangskonstellationen vorkommen können.	Den heutigen Art. 151f Abs. 1 VZV in die PZV übernehmen.

Anh. 1 Ziff. 1	«Allfällige frühere Namen»	Diese Zeile macht keinen Sinn und wird schon heute in vielen Kantonen nicht mehr verwendet.
	«Namen der Eltern»	Überprüfen, ob es den Namen der Eltern wirklich braucht. Wenn nein, diese Zeilen streichen.
	«Aktuelle Passfoto»: Ergänzen, dass es eine farbige Passfoto sein muss.	«Aktuelle ***farbige*** Passfoto»
Ziff. 3	Diesen Teil «Fahrpraxis» braucht es nicht.	Streichen.
Ziff. 5	Vgl. oben die Bemerkungen bei Art. 47 Abs. 3	Vgl. oben den Antrag bei Art. 47 Abs. 3.
Ziff. 5.5	Die Unterschriftsformel am Schluss von Ziff. 5.55 muss deutlich machen, dass der Augenarzt oder Optiker und nicht die anmeldende Person unterzeichnen muss.	Unterschriftsformel: «Stempel und Unterschrift ***von Ärztin/Arzt/Optikerin/Optiker*** …»
Anh. 2	Wird unserem Antrag betr. Beibehaltung der heutigen Reihenfolge Verkehrskunde gefolgt, fällt dieses Formular weg.	Fällt weg.
Anh. 9 Ziff. 1	Bei der Übertragung der Qualitätssicherung für die Nothilfekurse vom Bund auf die Kantone, ist im Vollzug anzustreben, dass die Kantone diese Aufgabe dem Interverband für Rettungswesen (IVR) delegieren.	Übertragung der konkreten Durchführung der Qualitätssicherung an den IVR.
Ziff. 4.11	Die gute und angemessene Sicherheitsausrüstung muss motorradspezifisch sein, wie es in Ziff. 4.50 gefordert wird.	«überprüfen … und ziehen eine qualitativ gute und angemessene, ***motorradspezifische*** Sicherheitsausrüstung an;»
Ziff. 8.321	Die provisorische Anerkennung ist bürokratisch und ergibt keinen Mehrwert und auch nicht eine bessere Qualität. Diese Ziffer kann gestrichen werden.	Streichen.

2.	**Änderung der Verkehrsregelnverordnung**	
Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

3.	**Änderung der Verkehrsversicherungsverordnung**	
Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

4.	**Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge**	
Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

5.	**Änderung der Verkehrszulassungsverordnung**

Art./Anh.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Nachdem hier die meisten Artikel nicht geändert werden, begrüssen wir, dass die bisherigen Artikelnummern beibehalten werden. Dies erspart den Vollzugsbehörden entsprechende Anpassungsarbeiten. Wie in der deutschen Sprache die Abkürzung «VZV» sollte auch in den anderen Landessprachen die bisherige Abkürzung beibehalten werden, weil sonst allein wegen dieser Abkürzung umfangreiche Anpassungsarbeiten erforderlich werden.	Beibehaltung der bisherigen Abkürzung für diese Verordnung auch in der französischen und italienischen Fassung.
Art. 82 geltende VZV	Es besteht ein praktisches Bedürfnis, dass hier ein zusätzliches Kontrollschild eingeführt wird. Dieses soll für das Anbringen an Anhängen hinten an Fahrzeugen dienen, welche das hintere Kontrollschild des Fahrzeuges verdecken. Dieses neue Kontrollschild soll sich im Aussehen von den übrigen Kontrollschildern klar unterscheiden z.B. durch eine auffällige Farbe.	Neues Kontrollschild einführen für Anhänge hinten an Fahrzeugen.
Art. 150 Abs. 4	Die Verwendung des Wortes «Duplikat» ist wie beim Führerausweis im Kreditkartenformat auch beim Fahrzeugausweis nicht mehr sinnvoll, weil beim Ausstellen eines neuen Fahrzeugausweises nach Verlust eines Fahrzeugausweises im MOFIS das Datum des neuen Fahrzeugausweises eingetragen wird. Abs. 4 ist analog zu Art. 86 Abs. 2 E-PZV zu formulieren.	Analog zu Art. 86 Abs. 2 E-PZV formulieren.
Art. 143 Abs. 1 Bst. b	Diese Bestimmung ist im Wortlaut entsprechend anzupassen.	Anpassung an obigen neuen Wortlaut.
Art. 151i	Beim ASTRA ist ein Antrag der asa auf Anpassung des geltenden Art. 83 Abs. 3 Bst. d VZV hängig. In der Folge kann diese Bestimmung gestrichen werden. Zudem wäre die Frist zur Abgabe der alten Kontrollschilder in Art. 151i «bis zum 31.12.2017» bereits überholt, da in den Weisungen des ASTRA vom 14. Juni 2017 zur Erteilung neuer Kontrollschilder für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge diese Frist bis 31. Dezember 2021 verlängert wurde.	Streichen.

6.	**Änderung der Verordnung über das Fahrberechtigungsregister**	
Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
Art. 5a Abs. 3	Die Anpassungen in dieser Bestimmung werden ausdrücklich begrüsst, weil sie die rechtlichen Grundlagen für die zentrale Wahrnehmung aller ihrer Qualitätssicherungsaufgaben durch die kantonalen Behörden über SARI vervollständigen.	

7.	**Änderung der Verordnung über das automatisierte Administrativmassnahmen-Register**	
Art.	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)