



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK**

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bern, 10. Dezember 2021

# **Änderung der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV; SR 741.521)**

## **Erläuterungen**

Die EU hat im April 2018 ihre Bestimmungen über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr geändert. Dies mit der Richtlinie (EU) 2018/645<sup>1</sup>, welche insbesondere Richtlinie 2003/59/EG<sup>2</sup> ändert. Die Mitgliedstaaten der EU hatten bis am 23. Mai 2020 Zeit, die angepassten Bestimmungen in Kraft zu setzen.

Richtlinie 2003/59/EG ist Teil des Landverkehrsabkommens<sup>3</sup> (LVA) zwischen der Schweiz und der EU. Das LVA basiert auf dem Mechanismus der gegenseitigen Anerkennung der Gleichwertigkeit der schweizerischen und der EU-Gesetzgebung, d.h. auf der Tatsache, dass jede Partei anerkennt, dass die Gesetzgebung der anderen Partei in ihren Wirkungen und ihrem Geltungsbereich der eigenen gleichwertig ist, ohne dass sie notwendigerweise identisch sein muss. Die Schweiz muss daher über Rechtsvorschriften verfügen, die mit dem EU-Recht gleichwertig sind, um von dem im LVA vorgesehenen Mechanismus der gegenseitigen Anerkennung profitieren zu können. Die Schweiz hat deshalb in ihrem nationalen Recht, der Chauffeurzulassungsverordnung<sup>4</sup> vom 15. Juni 2007 (CZV), gleichwertige Vorschriften erlassen.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat die Weiterentwicklung des EU-Rechts für die Aus- und Weiterbildung der Berufsfahrerinnen und -fahrer geprüft und erachtet eine entsprechende Anpassung der schweizerischen Bestimmungen in der CZV als sinnvoll. Mit den Änderungen wird auch das Ziel verfolgt, die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern und die umweltschonende Fahrweise zu fördern.

Sobald die nationalen Rechtsvorschriften angepasst sind, können die EU-Rechtsakte zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG ins LVA aufgenommen werden, falls die EU die angepassten Regelungen als gleichwertig mit ihren eigenen erachtet. Somit können die Vorschriften schliesslich auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der EU und der Schweiz zur Anwendung gelangen, womit dieser vereinfacht wird.

Mit vorliegender Rechtsanpassung soll zudem weiterer Revisionsbedarf erfüllt werden. Teile dieses Revisionsbedarfs hatte der Bundesrat bereits im Rahmen des vom 26. April bis 26. Oktober 2017 dauernden Vernehmlassungsverfahrens<sup>5</sup> betreffend die Revision der Führerausweissvorschriften zur Diskussion gestellt. Dabei stimmte die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden den entsprechenden Vorschlägen zu, z.B. die Festlegung von neuen Handlungskompetenzen im Anhang zur CZV<sup>6</sup>, weshalb diese Anpassungen in die vorliegende CZV-Änderung aufgenommen worden sind.

*Art. 2 Abs. 3*

Fähigkeitsausweise, die von einem EU- oder EFTA-Mitgliedstaat ausgestellt werden, beruhen auf der Richtlinie 2003/59/EG. Da sich die Grundlagen im EU-Recht und im schweizerischen Recht entsprechen, ist es konsequent, wenn Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer mit Wohnsitz in einem Mitgliedstaat der EU oder der EFTA keinen schweizerischen Fähigkeitsausweis benötigen (auch dann nicht, wenn sie von einem in der Schweiz niedergelassenen Unternehmen beschäftigt werden), vgl. auch Artikel 5 und 7 CZV. Anders als bisher sollen Personen, die von einem in der Schweiz niedergelassenen Unternehmen beschäftigt werden, den schweizerischen Fähigkeitsausweis nur noch dann benötigen, wenn sie Wohnsitz ausserhalb eines EU- oder EFTA-Mitgliedstaates haben. Wie bisher sollen alle Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer aus dem Ausland (inklusive EU- und EFTA-Mitgliedstaaten), die ihren Wohnsitz in die Schweiz verlegen, einen schweizerischen Fähigkeitsausweis benötigen (vgl. Art. 7 CZV).

<sup>1</sup> Richtlinie (EU) 2018/645 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein, Fassung gemäss ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 29.

<sup>2</sup> Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates, ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4; zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2018/645, ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 29.

<sup>3</sup> Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (SR 0.740.72).

<sup>4</sup> SR 741.521

<sup>5</sup> <https://www.fedlex.admin.ch> → Vernehmlassungen → Abgeschlossene Vernehmlassungen → 2017 → UVEK → Revision der Führerausweissvorschriften

<sup>6</sup> Vgl. <https://www.fedlex.admin.ch> → Vernehmlassungen → Abgeschlossene Vernehmlassungen → 2017 → UVEK → Revision der Führerausweissvorschriften → Ergebnisbericht, S. 130 ff.

### *Art. 3 Bst. a*

Die EU hat die Ausnahme, wonach es keinen Befähigungsnachweis braucht, wenn ein Motorfahrzeug «für private Zwecke» eingesetzt wird, mit der Änderungs-Richtlinie (EU) 2018/645 konkretisiert. Die analoge Ausnahme in der CZV führt auch in der Schweiz immer wieder zu Problemen im Vollzug, da nicht klar ist, wann genau ein Transport einen privaten Zweck hat. Die Bestimmung wird in der CH-Praxis so ausgelegt, dass zum Transport von Sachen im Eigentum der Fahrzeugführenden oder im Eigentum einer Person, mit der die Fahrzeugführenden unabhängig vom Zweck der Fahrt auch persönlich verbunden sind (Verwandte, Freunde etc.), kein Fähigkeitsausweis erforderlich ist. Ebenso benötigt keinen Fähigkeitsausweis, wer Personen transportiert, mit denen er unabhängig vom Zweck der Fahrt persönlich verbunden ist. Künftig sollen wie in der EU Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrzeugen, die für nicht gewerbliche Personen- oder Gütertransporte verwendet werden, keinen Fähigkeitsausweis benötigen.

Die gewählte Formulierung entspricht der Definition des Begriffes «nicht gewerbliche Beförderung» im neuen Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe I der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen<sup>7</sup> (Chauffeurverordnung, ARV 1). Als nicht gewerbliche Beförderung gilt jede Beförderung im Strassenverkehr, ausser Beförderungen auf eigene oder fremde Rechnung, die weder direkt noch indirekt entlohnt wird und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht. Beispiele für indirekte Entlohnung sind Naturalien oder Rabatte. Die ARV 1 und die CZV sind inhaltlich eng miteinander verknüpft, so dass eine analoge Verwendung der Begriffe angezeigt ist. Die Inkraftsetzung der geänderten ARV 1 ist für den 1. Januar 2022 vorgesehen und erfolgt somit fast zeitgleich wie die Inkraftsetzung der vorliegenden Änderung der CZV.

Mit der Anpassung soll der Anwendungsbereich der Ausnahme im Vergleich zur heutigen Praxis leicht erweitert werden. So sollen künftig zum Beispiel ohne Fähigkeitsausweis auch Sachen transportiert werden können, die einer Person gehören, zu der keine enge Beziehung besteht. Dies aber nur, sofern der Transport weder direkt noch indirekt entlohnt wird, durch ihn weder direkt noch indirekt ein Einkommen für die Führerin oder den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und er nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht.

### *Art. 3 Bst. c*

Wie in der EU sollen neu Fahrerinnen und Fahrer von unter die CZV fallenden Motorfahrzeugen, die von Kranken- und Verletzentransportdienstleistern oder im Auftrag dieser verwendet werden, vom Erfordernis des Fähigkeitsausweises ausgenommen werden.

### *Art. 3 Bst. e*

Wie in der EU sollen künftig auch Fahrerinnen und Fahrer von unter die CZV fallenden Motorfahrzeugen, mit denen nicht gewerbliche Transporte gemäss Artikel 3 Buchstabe a für humanitäre Hilfe durchgeführt werden, keinen Fähigkeitsausweis benötigen. Die so ergänzte Ausnahmestimmung ist dadurch identisch mit jener in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d ARV 1.

### *Art. 3 Bst. f*

In Übernahme von EU-Recht dürfen auf Lern-, Übungs- und Prüfungsfahrten ohne Fähigkeitsausweis grundsätzlich keine gewerblichen Transporte mehr durchgeführt werden. Für gewerbliche Personentransporte galt dies bereits bis anhin (vgl. Art. 17 Abs. 6 und 17a Abs. 2 VZV). Für gewerbliche Gütertransporte auf Lern- und Prüfungsfahrten (Übungsfahrten mit den Führerausweiskategorien C und C1 gibt es nicht) ist dies eine Einschränkung im Vergleich zu heute. Es soll jedoch die gleiche Erleichterung wie in der EU gelten: Fahrzeuglenkende dürfen ohne Fähigkeitsausweis gewerblich Güter auf Lern- und Prüfungsfahrten transportieren, wenn die Begleitperson im Besitz eines gültigen Fähigkeitsausweises oder einer gültigen Fahrlehrerbewilligung der entsprechenden Kategorie ist. Damit wird verhindert, dass die Fähigkeitsausweispflicht umgangen wird. Andernfalls könnten Transportunternehmen gewerblich Güter transportieren, wenn sie einen Bewerber um einen Führerausweis fahren und durch eine Person ohne Fähigkeitsausweis begleiten lassen. Auf Lernfahrten muss die Begleitperson zusätzlich die Anforderungen von Artikel 15 Absatz 1 SVG erfüllen. Wenn die genannten Fahrten als Leerfahrt erfolgen, also kein Gütertransport stattfindet, ist für die Begleitperson selbstverständlich kein Fähigkeitsausweis und keine Fahrlehrerbewilligung der entsprechenden Kategorie erforderlich, da diese Fahrten gar nicht in den Geltungsbereich der CZV fallen.

<sup>7</sup> SR 822.221

### *Art. 3 Bst. f<sup>bis</sup> (neu)*

Motorfahrzeuge, die auf der Fahrt zur amtlichen Fahrzeugprüfung oder im Rahmen der amtlichen Fahrzeugprüfung verwendet werden, dürfen auch weiterhin für gewerbliche Personen- oder Gütertransporte eingesetzt werden, ohne dass dafür ein Fähigkeitsausweis notwendig ist. Materiell wird ein Teil der Regelung des heutigen Artikels 3 Buchstabe f CZV übernommen.

### *Art. 3 Bst. g*

Wie in der EU soll künftig auch der Transport von Maschinen nicht mehr unter die Fähigkeitsausweispflicht fallen, sofern das Führen des Fahrzeugs im Durchschnitt einer Woche höchstens die Hälfte der Arbeitszeit der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers in Anspruch nimmt und sie oder er die transportierte Maschine zur Berufsausübung verwendet. Bei teilzeitangestellten Führerinnen und Führern berechnet sich die Hälfte der Arbeitszeit nach dem jeweiligen Pensum.

### *Art. 3 Bst. i (neu)*

Die neuen Ausnahmetatbestände für Landwirtschafts-, Forstwirtschafts-, und Gartenbaubetriebe im EU-Recht sollen auch in der Schweiz gelten. Die Ausnahme der EU für Gartenbaubetriebe gilt in der Schweiz für Gärtnereibetriebe und Pflanzenbaubetriebe, die namentlich dem Gemüse-, Obst- und Weinbau dienen. Zusätzlich sollen in der Schweiz auch Imkereibetriebe von den Ausnahmen profitieren können. Nicht erfasst sind Fischereibetriebe, weil sie für die Schweiz kaum von Bedeutung sind. Die Ausnahme von Artikel 3 Buchstabe i für die genannten Unternehmen ist restriktiv auszulegen. Unter die Ausnahme sollen ausschliesslich Fahrzeugführerinnen und -führer fallen, die eine der in Artikel 87 Absätze 1 und 2 der Verkehrsregelnverordnung<sup>8</sup> (VRV) genannten Fahrten zur Bewirtschaftung ihres Betriebs durchführen. Es sind dies im Einzelnen:

- Fahrten zwischen den verschiedenen Teilen des Betriebes, namentlich zwischen dem Betrieb und dem bewirtschafteten Einsatzgebiet (Art. 87 Abs. 1 VRV).
- Folgende Fahrten, wenn sie nicht für Lieferanten oder Abnehmer erfolgen, die mit dem Transportgut gewerbsmässig Handel treiben, es gewerbsmässig herstellen oder verarbeiten (Art. 87 Abs. 2 VRV):
  - Zu- und Abfuhr von Betriebsmitteln wie Futter, Streue, Dünger und Samen, von land-, haus- und forstwirtschaftlichen Maschinen oder Geräten, von Hausrat und Baumaterialien;
  - Zu- und Abfuhr von Vieh, z.B. im Zusammenhang mit der Sömmerung, mit Märkten oder Ausstellungen;
  - Abfuhr der Produkte des Betriebes zur Verarbeitung oder Verwertung bis zum ersten Abnehmer;
  - Transporte für eine Kiesgrube, einen Torfstich, eine Schweine-, Geflügel- oder Bienenhaltung, die als Nebengewerbe zu einem Land- oder Forstwirtschaftsbetrieb gehören.

Diese abschliessende Aufzählung gilt sinngemäss auch für die Pflanzenbau-, Gärtnerei- und Imkereibetriebe. Fahrten nach Artikel 86 Absatz 3 VRV fallen nicht unter die Ausnahme. Damit soll verhindert werden, dass es in der Gütertransportbranche zu Wettbewerbsverzerrungen kommt. Unter die Ausnahme fallen können auch von mehreren Betrieben in gemeinsamer Selbsthilfe durchgeführte Sammeltransporte. So zum Beispiel Zuckerrüben, die mit einem Fahrzeug zusammengeführt und zur Verarbeitungsstätte transportiert werden. Die in Ziffer 2 festgelegte Distanz von 20 km um den Standort des Betriebes soll den Radius der von der Ausnahme erfassten Fahrten einschränken. Damit wird auch den entsprechenden Rückmeldungen aus der Konsultation Rechnung getragen.

### *Verzicht auf die Übernahme eines weiteren Ausnahmetatbestandes im EU-Recht*

Das EU-Recht sieht eine weitere Ausnahme von der Fähigkeitsausweispflicht vor, sofern das Führen von Fahrzeugen nicht häufig erfolgt, im ländlichen Raum stattfindet und von Führerinnen und Führern vorgenommen wird, die ihr eigenes Unternehmen versorgen und keine Beförderungsleistungen anbieten. Zudem muss die Strassenverkehrssicherheit unverändert gewahrt bleiben (Art. 2 Abs. 2 der Änderungsrichtlinie (EU) 2018/645). Eine Umsetzung dieses Ausnahmetatbestandes in der Schweiz nicht praktikabel. Aufgrund der Kleinräumigkeit der Schweiz und des praktisch durchgehend ländlichen Charakters ihres Staatsgebietes

<sup>8</sup> SR 741.11

ergäben sich bei der Anwendung unlösbare Abgrenzungsprobleme, wo die Ausnahme zur Anwendung käme und wo nicht. Aufgrund dieser speziellen schweizerischen Ausgangslage wird auf die Übernahme dieses Ausnahmetatbestandes verzichtet, was nicht a priori zu einer Entscheidung der EU führt, die Gleichwertigkeit der schweizerischen Gesetzgebung abzulehnen.

#### *Art. 4 Abs. 1 und Abs. 3*

Der Begriff «Lastwagenführerlehre» soll durch «berufliche Grundbildung Strassentransportfachfrau/Strassentransportfachmann EFZ» ersetzt werden. Zusätzlich werden die neuen Handlungskompetenzen nach dem Anhang der CZV aufgeführt. Diese Handlungskompetenzen hatte der Bundesrat in der Vernehmlassung zur Revision der Führerausweissvorschriften vorgeschlagen, und eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden stimmte ihnen zu. Gemäss Absatz 3 Buchstabe b sollen Personen, die ein Ausbildungsprogramm nach Absatz 2 absolvieren, eine entsprechende Bestätigung der Ausbildungsstätte mitführen müssen. Chauffeurinnen und Chauffeure in der Ausbildung sind oft temporär angestellt, wechseln den Arbeitgeber mehrmals oder sind als Aushilfe bei verschiedenen Arbeitgebern tätig. Im Gegensatz dazu besuchen sie die Ausbildung im Allgemeinen bei einer einzigen Ausbildungsstätte. Letztere soll daher auch die berufsbegleitende Ausbildung bestätigen. Mittels dieser Ausbildungsbestätigung können die Vollzugsbehörden prüfen, ob die betroffene Person zu Fahrten ohne Fähigkeitsausweis berechtigt ist.

#### *Art. 5*

Nur redaktionelle Änderung. Artikel 5 wird der besseren Verständlichkeit wegen in die Buchstaben a und b gegliedert.

#### *Art. 6 Abs. 2 Bst. a*

Nur redaktionelle Änderung.

#### *Art. 7 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 2*

Vergleiche zu Artikel 7 Absatz 1 Einleitungssatz und Absatz 2 die Ausführungen zu Artikel 2 Absatz 3.

#### *Art. 9 Abs. 2<sup>bis</sup>*

Der neue Artikel 9 Absatz 2<sup>bis</sup> übernimmt Ziffer 3 der Weisungen vom 20. Mai 2014 des ASTRA betreffend die Harmonisierung der Ablaufdaten des Fähigkeitsausweises. Da die Gültigkeitsdauer des Fähigkeitsausweises verändert wird, ist eine Regelung auf Verordnungsstufe angezeigt. Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Fähigkeitsausweises ist gerechtfertigt, weil die betreffende Person sich mit einer Prüfung neu für den Fähigkeitsausweis qualifiziert.

#### *Art. 10*

Bei der theoretischen und praktischen CZV-Prüfung wird nebst dem Nachweis von Kenntnissen und Fähigkeiten neu als Lernziel explizit auch der Erwerb der erforderlichen Handlungskompetenzen genannt. Diese Neuerung hatte der Bundesrat in der Vernehmlassung zur Revision der Führerausweissvorschriften vorgeschlagen. Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden stimmte ihr zu.

#### *Art. 12 Abs. 2 und 14 Abs. 2*

Weil der Anhang ergänzt und klarer strukturiert wird, ergibt sich eine Änderung der Nummerierung. Dies macht eine rein redaktionelle Anpassung der entsprechend im Anhang geänderten Ziffern erforderlich.

#### *Art. 15 Abs. 1*

Wer die Theorieprüfung oder den allgemeinen Teil der praktischen Prüfung nicht besteht, kann heute die nicht bestandenen Teile zweimal wiederholen. Bei dreimaligem Nichtbestehen müssen die Bewerberinnen und Bewerber um einen Fähigkeitsausweis in der Regel mit einer Wartefrist von zwei Jahren rechnen, bevor sie wieder zu diesen Prüfungen antreten können. Diese Regelung stösst in der Transportbranche auf Unverständnis und führt auch bei den zuständigen kantonalen Behörden immer wieder zu Entscheidungsschwierigkeiten. Deshalb wird vorgeschlagen, dass diese Prüfungen beliebig oft wiederholt werden können. Dies analog zur Prüfung der Zusatztheorie für Fahrerinnen und Fahrer von Last- und Gesellschaftswagen, die ebenfalls beliebig oft wiederholt werden darf.

#### *Art. 17 Abs. 1 und 2*

Betreffend Artikel 17 Absatz 1 wird auf die Erläuterung zu Artikel 10 verwiesen.

Der Inhalt des Artikels 17 Absatz 2 wird in den Anhang (Ziff. 3.3) verschoben. Aufgrund der Änderungsrichtlinie (EU) 2018/645 wird zudem der Inhalt umformuliert, und es werden darin neu die Sicherheit und der Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz als zusätzliche vorrangig zu vermittelnde Themen aufgenommen.

Das EU-Recht sieht vor, dass neu andere Ausbildungen an die CZV-Weiterbildung angerechnet werden können (Gefahrgut, Tiertransport etc.). Bereits heute werden in der Schweiz Gefahrgut-Kurse gestützt auf Artikel 17 Absatz 2 CZV an die CZV-Weiterbildung angerechnet. Für das Anerkennungsverfahren dieser Kurse sind die Kantone bzw. die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) zuständig. Auch die Anerkennung weiterer Kurse (wie z.B. Tiertransport-Kurse) an die CZV-Weiterbildung ist bereits gestützt auf das geltende Recht möglich (vgl. Art. 17 Abs. 2 Bst. b CZV bzw. Anhang Ziff. 3.32 E-CZV).

#### *Verzicht auf die Übernahme von Art. 10a der Änderungsrichtlinie (EU) 2018/645*

Die Schweiz will sich – zumindest vorerst – nicht am Durchsetzungsnetz gemäss Art 10a der Änderungsrichtlinie (EU) 2018/645 beteiligen. Das Durchsetzungsnetz ist eine elektronische Plattform zum Austausch von Informationen über ausgestellte oder entzogene Befähigungsnachweise, mit denen die Aus- und Weiterbildung bescheinigt wird. Das Durchsetzungsnetz befindet sich am Beginn seiner Aufbauphase. Zum jetzigen Zeitpunkt ist für eine Anpassung des Schweizerischen Rechts noch zu wenig über die konkrete Ausgestaltung dieses Netzwerks bekannt. So ist beispielsweise noch nicht abschliessend definiert, welche Nachweise über das Durchsetzungsnetz ausgetauscht werden sollen. In einem ersten Schritt sollen entgegen des Wortlauts in Artikel 10a der Änderungsrichtlinie (EU) 2018/645 nicht Informationen über Befähigungsnachweise, sondern über Fahrerqualifizierungsnachweise via das Durchsetzungsnetz ausgetauscht werden. Dies ist für die Schweiz mit keinem Mehrwert verbunden, da die von privaten Anbietern ausgestellten Befähigungsnachweise einem viel grösseren Missbrauchspotenzial unterliegen als die von staatlichen Behörden ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweise. Im Weiteren hat sich am EU-Workshop vom 27. Januar 2021 zur Implementierung des Durchsetzungsnetzes, an dem nebst EU-Mitgliedstaaten auch die Schweiz teilnahm, gezeigt, dass sich nicht alle EU-Mitgliedstaaten am Durchsetzungsnetz beteiligen möchten. Gemäss Stand von Anfang Oktober 2021 sind aktuell erst Dänemark, Finnland, Luxemburg und die Slowakei daran beteiligt. Nicht zuletzt entstehen für die Schweiz auch im Vollzug wie insbesondere bei polizeilichen Strassenverkehrskontrollen oder beim Umtausch ausländischer Ausweise in Schweizer Fähigkeitsausweise keine Probleme oder Nachteile, wenn sie sich momentan noch nicht am Durchsetzungsnetz beteiligt.

Eine Regelung der Teilnahme im Schweizerischen Recht ist zum jetzigen Zeitpunkt daher verfrüht. Die Schweiz beobachtet den Aufbau des Durchsetzungsnetzes, dessen Wirksamkeit und allfälligen Mehrwert sowie die Anzahl der teilnehmenden EU-Mitgliedstaaten indessen genau und behält sich vor, eine Teilnahme am Durchsetzungsnetz erneut zu prüfen, sobald dieses fertig ausgestaltet und in den EU-Mitgliedstaaten entsprechend dem Wortlaut von Artikel 10a der Änderungsrichtlinie (EU) 2018/645 operativ ist.

#### *Art. 18 Sachüberschrift, Abs. 2, 3 (neu) und 4 (neu)*

Die Sachüberschrift wird in «Dauer und Struktur» geändert.

Artikel 18 Absatz 2 wird aufgrund der Änderung des EU-Rechts angepasst. Neu wird nicht mehr von Tages-, sondern von Einzelkursen gesprochen. Ein Einzelkurs, der ohne Anrechnung von Pausen mindestens sieben Stunden dauern muss, soll in Zukunft auf zwei aufeinanderfolgende Tage aufgeteilt werden können. Sollte die Erfahrung zeigen, dass diese Aufteilung des Kurses in der Praxis zu Problemen oder zu einer qualitativen Verschlechterung der Weiterbildung führt, könnten entsprechende Anpassungen vorgenommen werden.

Bereits im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision der Führerausweissvorschriften hatte der Bundesrat vorgeschlagen, dass von einem Kurstag à sieben Stunden maximal zwei Stunden in Form eines E-Learning-Moduls angeboten werden dürfen. Das geänderte EU-Recht erlaubt nun einen Anteil von höchstens zwölf Stunden E-Learning an den gesamten 35 obligatorischen Weiterbildungsstunden (Anhang Ziffer 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2018/645). Die Schweiz will bei der 35-stündigen obligatorischen Weiterbildung einen E-Learning-Anteil von 15 Stunden statt wie die EU von höchstens 12 Stunden erlauben. Bereits durchgeführte Pilotkurse haben gezeigt, dass ein E-Learning-Anteil von total 15 Stunden bzw. von drei Stunden pro siebenstündigen Einzelkurs für das Schweizer System am praktikabelsten ist. Über das gesamte Volumen von Kursteilnehmenden betrachtet, kann im Durchschnitt das Verhältnis von E-Learning-Anteil zu Präsenzunterricht von 12 zu 35 Stunden eingehalten werden. Somit wird die vorgesehene Umsetzung nicht a priori zu einer Entscheidung der EU führen, die Gleichwertigkeit der schweizerischen Gesetzgebung abzulehnen.

Neu soll deshalb ein E-Learning-Modul mit einer maximalen Dauer von drei Stunden pro siebenstündigen Einzelkurs möglich sein. Zwischen dem E-Learning-Modul und dem Präsenzunterricht dürfen höchstens fünf Tage liegen (Abs. 3). Damit soll eine gewisse Kontinuität sichergestellt werden. Die Durchführung von Einzelkursen mit E-Learning-Modul wird im Anhang Ziffer 4 detailliert geregelt (Abs. 4). Insbesondere wird dort festgelegt, dass zuerst das E-Learning-Modul durchgearbeitet und mit einem Online-Test abgeschlossen werden muss. Das Bestehen dieses Tests ist Zulassungsvoraussetzung für den Präsenzunterricht. Zu Beginn des Präsenzunterrichts muss zudem ein Einstiegstest bestanden werden. Weiter wird die Anerkennung und Evaluation der Anbieter von Kursen mit E-Learning-Modul geregelt.

#### *Art. 20 Bst. b*

Nur redaktionelle Änderung (Europäische Union statt Europäische Gemeinschaft).

#### *Art. 24*

Dieser Artikel wird aufgehoben, weil der Simulator im Rahmen der ordentlichen Aufsicht durch die Kantone (Art. 26 Abs.1 Bst. e CZV) geprüft wird. Deshalb benötigen die Simulatoren keine Bewilligung mehr durch das ASTRA. Auch in der Fahrlehrerverordnung<sup>9</sup> (FV) soll die analoge Bewilligungspflicht für Simulatoren durch das ASTRA (Art. 12 FV) aufgehoben werden. Die Aufhebung von Artikel 12 FV ist im Rahmen der in Angriff genommenen Revision der FV voraussichtlich im kommenden Jahr vorgesehen.

#### *Art. 26 Abs. 1 Buchstabe h und Abs. 3 zweiter Satz*

Anpassung an den Entscheid 1C\_45/2014 vom 13. November 2014 des Bundesgerichts. Da das ASTRA in Folge des Bundesgerichtsentscheids keine Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen zur Vermeidung von Härtefällen mehr bewilligen darf, soll diese Kompetenz den Kantonen eingeräumt werden. Damit verhält es sich künftig gleich wie bei der Verkehrszulassungsverordnung (VZV). Siehe dazu die Weisungen des ASTRA betreffend die Erteilung von Ausnahmbewilligungen gestützt auf die Verkehrszulassungsverordnung (VZV) vom 18. November 2019. Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden zur Revision der Führerausweissvorschriften hatte gefordert, dass die Ermächtigung der kantonalen Behörden zum Erlass von individuell-konkreten Ausnahmen explizit auch in der CZV aufgenommen werden soll.

#### *Art. 27 Abs. 3 und 4*

Diese Bestimmungen sind obsolet und können aufgehoben werden.

#### *Art. 27a Abs. 1 Einleitungssatz und Bst. a und b, Abs. 2, Abs. 3 Einleitungssatz und Bst. a und b sowie Abs. 5*

Die Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 22. Oktober 2008 in Artikel 27a werden wie folgt geändert: Absätze 1 und 3 werden formell angepasst, Absätze 2 und 5 sind obsolet und können aufgehoben werden.

#### *Anhang*

Die Überschrift wird in «Erwerb und Verlängerung der Fähigkeitsausweise» verkürzt.

#### *Anhang Ziffer 1*

Bei der theoretischen und praktischen CZV-Prüfung wird nebst dem Nachweis von Kenntnissen und Fähigkeiten neu als Lernziel explizit auch der Erwerb der erforderlichen Handlungskompetenzen genannt. Dies hatte der Bundesrat in der Vernehmlassung zur Revision der Führerausweissvorschriften vorgeschlagen und eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden befürwortet. Ziffer 1.4 des Anhangs bezieht sich nur auf die Vermittlung und den Erwerb von Kenntnissen im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern und Personen und die damit verbundenen Anforderungen, nicht aber auf Fragen des Haftungsrechts.

#### *Anhang Ziffer 2*

Unter Ziffer 2 «Kenntnisse und Fähigkeiten» werden die geltenden Ziffern 1-3 des bestehenden Anhangs subsumiert. Diese Lerninhalte erfahren aufgrund des EU-Rechts (Änderungs-Richtlinie (EU) 2018/645) Anpassungen (Streichungen, Ergänzungen oder Neuerungen). Davon betroffen sind die Ziffern 2.112, 2.113, 2.114 (gänzlich neu), 2.121, 2.141, 2.142, 2.221, 2.321 und 2.331.

Zu den Kenntnissen und Fähigkeiten gehören auch die Kenntnisse von Fahrerassistenzsystemen und die Fähigkeit zur Optimierung des Treibstoffverbrauchs. Damit soll die Verkehrssicherheit verbessert und die umweltschonende Fahrweise gefördert werden.

<sup>9</sup> SR 741.522

### *Anhang Ziffer 3*

Neu wird detailliert geregelt, wie die Durchführung der Weiterbildung vonstatten zu gehen hat. Ziffer 3.1 beinhaltet die Prinzipien des handlungsorientierten Unterrichts. Ziffer 3.2 regelt die maximale Teilnehmerzahl. Ziffer 3.3 übernimmt den Inhalt von Artikel 17 Absatz 2. Ziffer 3.4 bezieht sich auf Artikel 10.

### *Anhang Ziffer 4*

Bereits durchgeführte Pilotversuche von Einzelkursen mit E-Learning-Modul haben gezeigt, dass sich diese Unterrichtsform in der Weiterbildung bewährt. Um zu verhindern, dass ein Dritter anstelle der Chauffeuse oder des Chauffeurs das E-Learning-Modul absolviert, soll am Ende des E-Learning-Moduls ein Online-Test und zu Beginn des Präsenzunterrichts ein Einstiegstest abgelegt werden müssen. In Ziffer 4 des Anhangs wird die Durchführung von Einzelkursen mit E-Learning-Modul detailliert geregelt, ebenso die Anerkennung und Evaluation der Kursanbieter.