



## Message 2021-DSJ-58

9 novembre 2021

### du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de loi supprimant la Commission des mesures administratives en matière de circulation routière (CMA)

|   |          |
|---|----------|
| <b>1 Etat de la situation</b>   | <b>1</b> |
| 1.1 Mission de la Commission des mesures administratives              | 1        |
| 1.2 Composition de la CMA   | 1        |
| 1.3 Fonctionnement de la CMA  | 2        |
| <b>2 Origine et nécessité de la révision</b>                          | <b>2</b> |
| 2.1 Nécessité d'accélérer le traitement des nombreux cas              | 2        |
| 2.2 Diminution de la marge d'appréciation dans le traitement des cas  | 2        |
| 2.3 Alignement sur la pratique de la très grande majorité des cantons | 2        |
| <b>3 Contenu de la révision</b>                                       | <b>2</b> |
| <b>4 Résultats de la consultation</b>                                 | <b>2</b> |
| <b>5 Conséquences du projet</b>                                       | <b>3</b> |
| <b>6 Commentaires d'articles</b>                                      | <b>3</b> |

## 1. Etat de la situation

### 1.1. Mission de la Commission des mesures administratives

La Commission des mesures administratives en matière de circulation routière (ci-après: CMA), autorité administrative rattachée à l'administration cantonale, est compétente depuis 1982 pour prononcer en première instance toutes les mesures administratives prévues par la législation fédérale en la matière (avertissements, refus ou retraits du permis de conduire, interdictions de conduire, etc.) (cf. art. 8 de la loi du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière; LALCR; RSF 781.1 et art. 5 de l'arrêté du 6 juillet 1999 d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière; RSF 781.11). Auparavant, cette compétence appartenait au Conseil d'Etat, respectivement à son Département de Police, lesquels étaient amenés à s'entourer d'avis de commissions consultatives sur les retraits ou refus de permis et des recours en cette matière.

### 1.2. Composition de la CMA

La CMA est composée d'un président ou d'une présidente, d'un président suppléant ou d'une présidente suppléante et de huit membres. Elle siège à trois membres (cinq membres jusqu'à fin 2010). Elle est présidée par le directeur ou la directrice de l'Office de la circulation et de la navigation ou le ou la chef-fe de son service juridique et son secrétariat est assuré par cet Office (cf. art. 8 al. 2 et 3 de la LALCR). Le Conseil d'Etat a précisé ses règles d'organisation et de fonctionnement dans le cadre d'un règlement spécifique (Règlement du 24 août 1982 concernant la Commission des mesures administratives en matière de circulation routière; RSF 781.12).

Actuellement, la CMA est présidée par le chef du service juridique de l'Office de la circulation et de la navigation, le directeur de cet Office assurant la suppléance. Les huit autres membres représentent différents groupes d'intérêts en lien avec la mobilité au sens large du terme (Automobile Club de Suisse, Touring Club Suisse, Association transports et environnement, Association suisse des transports routiers, Association fribourgeoise pour l'équipement technique de l'agriculture, représentant du monde des seniors, du monde médical et de la police cantonale).

### 1.3. Fonctionnement de la CMA

La CMA se réunit à trois membres toutes les deux semaines. Seuls les cas d'avertissements et de retraits du permis de conduire d'une durée d'un mois sont prononcés directement par le président ou la présidente ou son suppléant ou sa suppléante dans le cadre d'une procédure simple et rapide.

Pour l'année 2020, ce sont au total 8851 mesures (1898 en 1983) qui ont été rendues, dont en particulier 2545 avertissements (883 en 1983) et 4029 retraits de permis (976 en 1983). Mis à part les cas traités directement par le président ou la présidente (2474 cas en 2020) qui peuvent faire l'objet d'une simple opposition et ensuite d'un examen en séance plénière, les mesures prononcées par la CMA peuvent faire l'objet d'un recours directement auprès du Tribunal cantonal. En 2020, 74 recours ont été déposés, six ont été admis totalement ou partiellement.

## 2. Origine et nécessité de la révision

### 2.1. Nécessité d'accélérer le traitement des nombreux cas

Afin de pouvoir organiser vie privée, sociale ou encore professionnelle, les conducteurs et conductrices souhaitent connaître le plus vite possible leur «sort» en matière administrative. Le fait que la CMA se réunisse toutes les deux semaines ralentit le traitement des cas devenus de plus en plus nombreux au fil des années (1983: 1898; 1990: 2443; 2000: 4336; 2010: 8920).

Ainsi, si le mode de fonctionnement de la CMA a donné satisfaction durant près de quarante ans, il doit aujourd'hui être remis en cause. Il est en effet indispensable d'assurer un prompt traitement des très nombreux dossiers afin de répondre dans des délais raisonnables aux attentes des administré-e-s.

### 2.2. Diminution de la marge d'appréciation dans le traitement des cas

Si les commissions composées de «laïcs» étaient à l'origine prévues pour permettre la prise de décisions plus abouties issues de discussions, force est de constater, au vu d'abord du volume de cas traités, qu'elles vont à l'encontre d'une évolution aujourd'hui voulue vers une plus grande technicité et rapidité.

Ensuite, l'évolution législative régulière, celle de la jurisprudence aussi bien cantonale que fédérale, de la collaboration toujours plus étroite entre l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Association des services des automobiles (asa) tend à uniformiser de plus en plus les pratiques et mesures prises en matière administrative. Cela a indiscutablement pour conséquence la réduction de la marge d'appréciation de

l'autorité administrative. Plus de 80% des mesures d'admonestation prononcées le sont conformément au minimum légal applicable.

### 2.3. Alignement sur la pratique de la très grande majorité des cantons

Une enquête menée auprès des cantons suisses montre que, mis à part Fribourg, seul Neuchâtel fonctionne avec une commission. Dans vingt cantons, la compétence appartient à l'Office responsable de l'admission des personnes et des véhicules à la circulation. Dans quatre cantons, la compétence administrative en matière de circulation routière est octroyée à un service du Ministère public ou encore à la police cantonale. Ces différents constats conduisent à la conclusion que la procédure actuellement appliquée dans le canton de Fribourg doit faire l'objet d'une adaptation afin d'assurer un traitement plus fluide et rapide des cas devant aboutir au prononcé d'une mesure administrative.

## 3. Contenu de la révision

Afin de simplifier et accélérer la procédure administrative en matière de circulation routière dans le canton de Fribourg, il est prévu de modifier la loi du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR; RSF 781.1) afin de transférer les compétences actuelles de la CMA à l'Office de la circulation et de la navigation.

Ce transfert des compétences directement à l'Office de la circulation et de la navigation permettra un gain d'efficacité dont bénéficiera l'administré-e. Cet alignement sur une pratique largement connue et qui a fait ses preuves permettra aussi d'optimiser l'affectation des ressources.

Au vu de la diminution de la marge d'appréciation dans le traitement des cas, la mise en place de cette nouvelle procédure moins lourde, plus flexible et, partant, plus efficace n'entraînera pas une perte de qualité des décisions rendues.

## 4. Résultats de la consultation

La procédure de consultation portant sur l'avant-projet de loi supprimant la Commission des mesures administratives (CMA) et le projet d'ordonnance y relatif s'est déroulée du 8 juin 2021 au 2 septembre 2021. 40 entités ont été consultées et 33 se sont déterminées.

D'une manière générale, l'avant-projet de loi a été bien accueilli. La quasi unanimité des milieux consultés se sont prononcés en faveur de la suppression de la CMA. Seule une entité, à savoir l'Association suisse des transports routiers, s'est opposée à la suppression pure et simple de la CMA et a demandé son maintien uniquement pour les cas où une marge de manœuvre est laissée aux autorités cantonales.

Cette proposition va totalement à l'encontre du but recherché, à savoir principalement gagner en fluidité et efficacité dans le traitement de dossiers de plus en plus techniques. Elle n'a donc pas été intégrée au projet.

Par ailleurs, quelques entités ont émis des remarques portant sur le délai d'opposition de 10 jours, estimant que celui-ci était trop court et qu'il entraînerait une inégalité de traitement entre les conducteurs qui ont des antécédents et ceux qui n'en ont pas. En effet, le conducteur qui commet une infraction, et qui a des antécédents, bénéficierait du délai ordinaire de 30 jours pour déposer un recours au Tribunal cantonal, contre un délai de 10 jours pour faire opposition auprès de l'OCN dans le cas d'un conducteur sans antécédent. Pour cette raison, cette remarque a été intégrée dans le présent projet et un délai de recours uniforme de 30 jours est désormais prévu. Il a également été demandé d'appliquer la voie de l'opposition pour les mesures qui s'écartent des minimas légaux. Cependant, il s'avère que l'octroi d'une voie d'opposition pour ce type de dossiers, qui exigent déjà une procédure différente, serait disproportionné et entraînerait une surcharge pour l'autorité de première instance. Cette remarque n'a donc pas été retenue.

## 5. Conséquences du projet

Le présent projet de loi ne présente pas de conséquences financières pour l'Etat ou les communes, dans la mesure où l'entier des frais en lien avec l'activité de la CMA est à ce jour déjà entièrement pris en charge par l'Office de la circulation et de la navigation. Dans la mesure où il prévoit la suppression d'une étape procédurale, il n'entraînera aucune augmentation des tâches.

Le présent projet n'aura également pas de conséquences sur le plan de la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Il est conforme à la Constitution cantonale et ne soulève pas non plus de problème de compatibilité avec le droit fédéral, ni avec le droit européen.

## 6. Commentaires d'articles

**Modification de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR), du 12.11.1981; RSF 781.1**

### *Article 2 al. 1 let. b (modifié)*

Etant donné la suppression de la CMA, la précision que le Conseil d'Etat a la compétence d'en nommer les membres doit être supprimée.

### *Article 4 al. 1 (modifié)*

Cet article introduit l'abréviation «l'Office» pour l'Office de la circulation et de la navigation. Il s'agit d'une modification d'ordre purement formel.

### *Article 4 al. 2a (nouveau)*

Le contenu de l'actuel article 8 de la LALCR, qui énumère les compétences de la CMA, est directement intégré dans un alinéa spécifique, à l'article 4 de la LALCR consacré à l'OCN. Les compétences actuellement dévolues à la CMA sont ainsi attribuées à l'OCN.

### *Article 6 al. 2 (modifié)*

Suite à l'introduction de l'abréviation introduite à l'article 4 al. 1 LALCR, l'Office de la circulation et de la navigation est remplacé par le terme «l'Office». Il s'agit d'une modification d'ordre purement formel.

### *Article 8 (abrogé)*

Compte tenu de la suppression de la CMA, cet article qui règle actuellement ses compétences doit être abrogé.

### *Article 12 al. 2 (abrogé)*

La précision selon laquelle les décisions de la CMA sont en particulier sujettes à recours devant le Tribunal cantonal doit être supprimée.

### *Art. 12 al. 3 et 4 (nouveaux)*

Ces dispositions permettent le maintien d'une procédure simple et rapide dans le traitement des cas de mesures administratives ne dépassant pas les seuils minimaux légaux prévus par la LCR.

La gestion administrative de très nombreux cas est ainsi allégée sans pour autant léser les droits des administrés. Ceux-ci auront toujours la possibilité de déposer une opposition/réclamation écrite et motivée ouvrant la voie à une procédure ordinaire.



## Botschaft 2021-DSJ-58

9. November 2021

### des Staatsrats an den Grossen Rat zum Entwurf des Gesetzes über die Auflösung der Kommission für Administrativmassnahmen im Strassenverkehr (KAM)

|  |          |
|--|----------|
| <b>1. Ausgangslage</b>   | <b>4</b> |
| 1.1. Auftrag der Kommission für Administrativmassnahmen            | 4        |
| 1.2. Zusammensetzung der KAM                                       | 4        |
| 1.3. Arbeitsweise der KAM  | 5        |
| <b>2. Ursprung und Notwendigkeit der Revision</b>                  | <b>5</b> |
| 2.1. Schnellere Bearbeitung der zahlreichen Fälle                  | 5        |
| 2.2. Verkleinerung des Ermessensspielraums bei der Fallbearbeitung | 5        |
| 2.3. Angleichung an Praxis der Kantonsmehrheit                     | 5        |
| <b>3. Inhalt der Revision</b>                                      | <b>5</b> |
| <b>4. Ergebnisse der Vernehmlassung</b>                            | <b>5</b> |
| <b>5. Auswirkungen des Entwurfs</b>                                | <b>6</b> |
| <b>6. Kommentar zu den einzelnen Artikeln</b>                      | <b>6</b> |

#### 1. Ausgangslage

##### 1.1. Auftrag der Kommission für Administrativmassnahmen

Die Kommission für Administrativmassnahmen im Strassenverkehr (nachfolgend: KAM), eine der kantonalen Verwaltung angegliederte Verwaltungsbehörde, ist seit 1982 zuständig für erstinstanzliche Entscheide über alle Administrativmassnahmen, die in der entsprechenden Bundesgesetzgebung vorgesehen sind (Verwarnung, Verweigerung oder Entzug des Führerausweises, Fahrverbot usw.) (s. Art. 8 des Gesetzes vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr; AGSVG; SGF 781.1 und Art. 5 des Ausführungsbeschlusses vom 6. Juli 1999 zum Gesetz zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr; SGF 781.11). Davor lag diese Zuständigkeit beim Staatsrat bzw. bei seinem Polizeidepartement. Diese stützten sich bei ihren Entscheiden über Führerausweisentzüge oder -verweigerungen und bei Beschwerden in diesem Bereich auf die Stellungnahmen beratender Kommissionen.

##### 1.2. Zusammensetzung der KAM

Die KAM setzt sich aus einer Präsidentin oder einem Präsidenten, einer stellvertretenden Präsidentin oder einem stellvertretenden Präsidenten und acht Mitgliedern zusammen. Sie tagt mit drei Mitgliedern (bis Ende 2010 fünf). Sie wird von der Direktorin oder vom Direktor des Amtes für Strassenverkehr und Schifffahrt (nachfolgend: ASS) oder von der Vorsteherin oder vom Vorsteher von dessen Rechtsdienst präsiert. Das Sekretariat wird vom ASS geführt (s. Art. 8 Abs. 2 und 3 AGSVG). Der Staatsrat hat Organisation und Arbeitsweise der Kommission in einem Spezialreglement näher ausgeführt (Reglement vom 24. August 1982 betreffend die Kommission für Administrativmassnahmen im Strassenverkehr; SGF 781.12).

Zurzeit wird die KAM vom Vorsteher des Rechtsdiensts des ASS präsiert, während der Direktor als Stellvertreter fungiert. Die übrigen acht Mitglieder vertreten verschiedene Interessengruppen aus dem Bereich der Mobilität im weiten Sinne des Wortes (Automobil Club der Schweiz, Touring Club Schweiz, Verkehrs-Club der Schweiz, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Freiburger Verband für Landtechnik sowie ein/e Vertreter/in der Rentner/innen, der Ärzteschaft und der Kantonspolizei).

### 1.3. Arbeitsweise der KAM

Die KAM tagt alle zwei Wochen mit drei Mitgliedern. Nur Verwarnungen und Führerausweisentzüge für die Dauer von einem Monat werden in einem einfachen und raschen Verfahren direkt von der Präsidentin oder vom Präsidenten oder von deren bzw. dessen Stellvertretung verfügt.

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 8851 Massnahmen (1983: 1898) verfügt, darunter insbesondere 2545 Verwarnungen (1983: 883) und 4029 Führerausweisentzüge (1983: 976). In Fällen, die direkt von der Präsidentin oder vom Präsidenten behandelt werden (2020: 2474 Fälle), kann die betroffene Person eine einfache Einsprache erheben, worauf der Fall in einer Plenarsitzung geprüft wird. Alle übrigen von der KAM verfügten Massnahmen sind direkt beim Kantonsgericht anfechtbar. Im Jahr 2020 wurden 74 Beschwerden eingereicht, wovon sechs ganz oder teilweise gutgeheissen wurden.

## 2. Ursprung und Notwendigkeit der Revision

### 2.1. Schnellere Bearbeitung der zahlreichen Fälle

Um ihr Privat-, Sozial- und Berufsleben organisieren zu können, möchten Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer, die von einer Administrativmassnahme betroffen sind, so rasch wie möglich über ihr «Schicksal» informiert werden. Die Tatsache, dass die KAM alle zwei Wochen tagt, verzögert die Bearbeitung der Fälle, die im Lauf der Jahre zudem immer zahlreicher geworden sind (1983: 1898; 1990: 2443; 2000: 4336; 2010: 8920).

Deshalb muss die Arbeitsweise der KAM, die fast vierzig Jahre lang zufriedenstellend war, nun überdacht werden. Es gilt sicherzustellen, dass die zahlreichen Fälle rasch bearbeitet werden, damit die Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger in einem vernünftigen Zeitrahmen erfüllt werden können.

### 2.2. Verkleinerung des Ermessensspielraums bei der Fallbearbeitung

Ursprünglich sollten die «Laienkommissionen» gründlich diskutierte und deshalb ausgereifte Entscheide ermöglichen. Heute zeigt sich jedoch, dass sie v. a. aufgrund der hohen Fallzahlen nicht mit der angestrebten höheren Fachlichkeit und Geschwindigkeit vereinbar sind.

Ferner führen die regelmässigen Änderungen der Gesetzgebung und der Rechtsprechung von Kantons- und Bundesgericht sowie die immer engere Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) dazu, dass Praxis und Administrativmassnahmen immer mehr vereinheitlicht werden. Dies hat unbestreitbar zur Folge, dass der Ermessensspielraum der

Verwaltungsbehörde schrumpft. Über 80% der Warnungsentzüge werden in Anwendung der geltenden Mindeststrafe verfügt.

### 2.3. Angleichung an Praxis der Kantonsmehrheit

Eine Umfrage unter den Schweizer Kantonen zeigt, dass abgesehen von Freiburg nur Neuenburg über eine Kommission verfügt. In zwanzig Kantonen sind die Administrativmassnahmen Aufgabe des Amtes, das für die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr zuständig ist. In vier Kantonen liegt die Zuständigkeit für Administrativmassnahmen im Strassenverkehr bei einer Dienststelle der Staatsanwaltschaft oder bei der Kantonspolizei. Diese Ergebnisse führen zum Schluss, dass das aktuell im Kanton Freiburg anwendbare Verfahren anzupassen ist, damit eine flüssigere und raschere Bearbeitung der Fälle, die eine Administrativmassnahme erfordern, gewährleistet werden kann.

## 3. Inhalt der Revision

Um das Administrativverfahren im Bereich Strassenverkehr im Kanton Freiburg zu vereinfachen und zu beschleunigen, soll das Gesetz vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG; SGF 781.1) so geändert werden, dass die Kompetenzen der KAM dem ASS übertragen werden.

Die direkte Kompetenzübertragung an das ASS ermöglicht eine Effizienzsteigerung, die den Bürgerinnen und Bürgern zugutekommt. Mit dieser Angleichung an eine wohlbekannte und bewährte Praxis kann auch die Ressourcenverteilung optimiert werden.

Da sich der Ermessensspielraum bei der Fallbearbeitung verkleinert hat, wird die Einführung des neuen, weniger aufwändigen, flexibleren und dadurch effizienteren Verfahrens keinen Qualitätsverlust bei den Entscheiden zur Folge haben.

## 4. Ergebnisse der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung zum Vorentwurf des Gesetzes über die Auflösung der Kommission für Administrativmassnahmen (KAM) und zum dazugehörigen Verordnungsentwurf fand von 8. Juni 2021 bis 2. September 2021 statt. Von den 40 angehörten Stellen haben sich 33 zum Vorentwurf geäussert.

Der Vorentwurf wurde im Allgemeinen positiv aufgenommen. Die angehörten Kreise sprachen sich fast einstimmig für die Auflösung der KAM aus. Einzig der Schweizerische Nutzfahrzeugverband war gegen die einfache Auflösung der KAM und verlangte, dass sie nur für Fälle, in denen die Kantonsbehörden über einen Handlungsspielraum verfügen, beibehalten wird. Dieser Vorschlag steht jedoch in totalem

Widerspruch zum angestrebten Ziel, nämlich hauptsächlich eine flüssigere und effizientere Bearbeitung der immer technischeren Fälle zu erreichen. Er wurde deshalb nicht in den Gesetzesentwurf aufgenommen.

Im Übrigen haben sich einige Stellen zur Einsprachefrist von 10 Tagen geäußert: Sie waren der Ansicht, die Frist sei zu kurz und würde eine Ungleichbehandlung zwischen vorbestraften und nicht-vorbestraften Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern mit sich bringen. Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer, die eine strafbare Handlung begehen und vorbestraft sind, würden so über die ordentliche Frist von 30 Tagen verfügen, um beim Kantonsgericht Beschwerde einzureichen, während Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer ohne Vorstrafen ihre Einsprache beim ASS innert 10 Tagen einreichen müssten. Die Bemerkung wurde deshalb im vorliegenden Entwurf berücksichtigt, indem nun eine einheitliche Beschwerdefrist von 30 Tagen vorgesehen ist. Weiter wurde darum gebeten, den Einspruchsweg auch bei Massnahmen, die von den gesetzlichen Mindeststrafen abweichen, vorzusehen. Die Einführung des Einspruchswegs für diese Fälle, die bereits ein anderes Verfahren erfordern, wäre jedoch unverhältnismässig und würde die erstinstanzliche Behörde überlasten. Der Vorschlag wurde deshalb nicht aufgenommen.

## **5. Auswirkungen des Entwurfs**

Der vorliegende Gesetzesentwurf hat keine finanziellen Auswirkungen auf den Staat oder die Gemeinden, da sämtliche Kosten in Zusammenhang mit der Tätigkeit der KAM schon heute vom ASS getragen werden. Da mit dem Entwurf ein Verfahrensschritt gestrichen wird, hat er auch keine zusätzlichen Aufgaben zur Folge.

Der Vorentwurf hat auch keine Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden. Er steht im Einklang mit der Kantonsverfassung und ist mit dem Bundesrecht und dem europäischen Recht vereinbar.

## **6. Kommentar zu den einzelnen Artikeln**

**Änderung des Gesetzes zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG), vom 12.11.1981; SGF 781.1**

### *Artikel 2 Abs. 1 Bst. b (geändert)*

Da die KAM aufgelöst wird, ist die Bestimmung, wonach der Staatsrat für die Ernennung ihrer Mitglieder zuständig ist, aufzuheben.

### *Artikel 4 Abs. 1 (geändert)*

In diesem Artikel wird für das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt die Kurzform «das Amt» eingeführt. Es handelt sich um eine rein formale Änderung.

### *Artikel 4 Abs. 2a (neu)*

Der Inhalt des aktuellen Artikels 8 AGSVG, in dem die Zuständigkeiten der KAM aufgelistet sind, wird direkt in den neuen Absatz von Artikel 4 AGSVG über das ASS übernommen. Damit werden die heutigen Kompetenzen der KAM dem ASS übertragen.

### *Artikel 6 Abs. 2 (geändert)*

Aufgrund der in Artikel 4 Abs. 1 AGSVG eingeführten Kurzform wird «Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt» auch in diesem Artikel durch «Amt» ersetzt. Es handelt sich um eine rein formale Änderung.

### *Artikel 8 (aufgehoben)*

Da die KAM aufgelöst wird, ist dieser Artikel, der momentan ihre Zuständigkeiten regelt, aufzuheben.

### *Artikel 12 Abs. 2 (aufgehoben)*

Die Präzisierung, wonach insbesondere Entscheide der KAM beim Kantonsgericht anfechtbar sind, ist zu streichen.

### *Art. 12 Abs. 3 und 4 (neu)*

Diese Bestimmungen erlauben die Beibehaltung eines einfachen und beschleunigten Verfahrens für die Bearbeitung von Administrativmassnahmen, die nicht über die gesetzlichen Untergrenzen gemäss SVG hinausgehen.

Damit wird die administrative Bearbeitung in sehr vielen Fällen erleichtert, ohne jedoch die Rechte der Betroffenen zu verletzen. Diese haben weiterhin die Möglichkeit, eine schriftliche und begründete Einwendung/Einsprache einzureichen und damit ein ordentliches Verfahren einzuleiten.

**Loi supprimant la Commission des mesures administratives en matière de circulation routière**

du...

---

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: –  
Modifié(s): **781.1**  
Abrogé(s): –

---

*Le Grand Conseil du canton de Fribourg*

Vu le message 2021-DSJ-58 du Conseil d'Etat du 9 novembre 2021;

*Décète:*

**I.**

L'acte RSF 781.1 (Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR), du 12.11.1981) est modifié comme il suit:

**Art. 2 al. 1**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat a les attributions suivantes:

b) (*modifié*) il nomme les membres de la commission prévue à l'art. 10 de la présente loi;

**Art. 4 al. 1** (*modifié*), **al. 2a** (*nouveau*)

<sup>1</sup> L'Office de la circulation et de la navigation (ci-après: l'Office) est l'autorité d'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière.

**Entwurf des Gesetzes über die Auflösung der Kommission für Administrativmassnahmen im Strassenverkehr**

vom...

---

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu: –  
Geändert: **781.1**  
Aufgehoben: –

---

*Der Grosse Rat des Kantons Freiburg*

nach Einsicht in die Botschaft 2021-DSJ-58 des Staatsrats vom 9. November 2021;

*beschliesst:*

**I.**

Der Erlass SGF 781.1 (Gesetz zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG), vom 12.11.1981) wird wie folgt geändert:

**Art. 2 Abs. 1**

<sup>1</sup> Der Staatsrat hat folgende Befugnisse:

b) (*geändert*) er ernennt die Mitglieder der in Artikel 10 dieses Gesetzes vorgesehenen Kommission;

**Art. 4 Abs. 1** (*geändert*), **Abs. 2a** (*neu*)

<sup>1</sup> Das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (das Amt) ist die zuständige Behörde für die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr.

<sup>2a</sup> Il est également compétent pour prononcer les mesures suivantes:

- a) les avertissements en matière de circulation routière;
- b) l'obligation de suivre un cours d'éducation routière;
- c) le refus ou le retrait du permis de conduire ou d'élève conducteur;
- d) l'interdiction de conduire un cycle ou un véhicule à traction animale;
- e) l'interdiction de faire usage d'un permis de conduire étranger ou international;
- f) l'interdiction de circuler avec des cyclomoteurs, engins assimilés à un véhicule ou encore des véhicules pour lesquels un permis de conduire n'est pas nécessaire;
- g) toutes les autres mesures administratives découlant de la législation fédérale ou cantonale sur la circulation routière.

**Art. 6 al. 2** (modifié)

<sup>2</sup> Ils sont compétents pour accorder l'autorisation d'utiliser des haut-parleurs montés sur des véhicules automobiles. L'Office est toutefois compétent lorsque la publicité se fait en une même tournée dans plusieurs districts.

**Art. 8**

*Abrogé*

**Art. 12 al. 2** (abrogé), **al. 3** (nouveau), **al. 4** (nouveau)

<sup>2</sup> *Abrogé*

<sup>3</sup> Toutefois, l'Office peut rendre directement une décision avec voie de réclamation dans les cas d'avertissements ou de retraits ou interdictions dont la durée correspond aux seuils minimaux légaux prévus par la LCR.

<sup>4</sup> Quiconque est atteint par une décision au sens de l'alinéa 3 a le droit de déposer une réclamation écrite et motivée auprès de l'Office dans un délai de 30 jours dès réception de la décision querrellée.

**II.**

*Aucune modification d'actes dans cette partie.*

<sup>2a</sup> Es ist ausserdem zuständig für folgende Massnahmen:

- a) Verwarnungen im Strassenverkehr;
- b) die Verpflichtung zum Besuch der Verkehrserziehungskurse;
- c) die Verweigerung oder den Entzug des Führerausweises oder Lernfahrerausweises;
- d) das Verbot, ein Fahrrad oder ein Fuhrwerk zu benützen;
- e) das Verbot, einen ausländischen oder internationalen Führerausweis zu benützen;
- f) das Verbot, Motorfahräder, fahrzeugähnliche Geräte oder Fahrzeuge, für die kein Führerausweis erforderlich ist, zu benützen;
- g) alle übrigen administrativen Massnahmen nach der eidgenössischen oder kantonalen Strassenverkehrsgesetzgebung.

**Art. 6 Abs. 2** (geändert)

<sup>2</sup> Sie sind zuständig, die Verwendung von Lautsprechern auf Fahrzeugen zu bewilligen. Bei Lautsprecherwerbung auf einer Fahrt durch mehrere Bezirke ist jedoch das Amt zuständig.

**Art. 8**

*Aufgehoben*

**Art. 12 Abs. 2** (aufgehoben), **Abs. 3** (neu), **Abs. 4** (neu)

<sup>2</sup> *Aufgehoben*

<sup>3</sup> Bei Verwarnungen, Entzügen und Verboten, deren Dauer den gesetzlichen Untergrenzen gemäss SVG entspricht, kann das Amt jedoch direkt einen mit Einsprache anfechtbaren Entscheid erlassen.

<sup>4</sup> Wer von einem Entscheid im Sinne von Absatz 3 betroffen ist, hat das Recht, beim Amt innert 30 Tagen ab Erhalt des Entscheids, eine schriftliche und begründete Einsprache einzureichen.

**II.**

*Keine Änderung von Erlassen in diesem Abschnitt.*



**III.**

*Aucune abrogation d'actes dans cette partie.*

**IV.**

La présente loi est soumise au referendum législatif. Elle n'est pas soumise au referendum financier.

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

**III.**

*Keine Aufhebung von Erlassen in diesem Abschnitt.*

**IV.**

Dieses Gesetz untersteht dem Gesetzesreferendum. Es untersteht nicht dem Finanzreferendum.

Der Staatsrat bestimmt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.