

Nouveautés apportées à la loi sur la circulation routière concernant les véhicules limités à 45 km/h de par leur construction

Une consultation portant sur les modifications de l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) est en cours jusqu'au 1er mars 2016.

La consultation concerne les points suivants :

- Les véhicules à chenilles qui ne sont pas considérés comme motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur ou voitures à bras équipées d'un moteur sont classés dans le genre de véhicules « voitures automobiles ».
- Définition du tracteur. Dans la législation actuelle, un camion n'est déjà pas considéré comme un tracteur.
- Modification du contrôle obligatoire périodique pour les tracteurs à sellette, les camions et leurs remorques de 1-1-1 à 3-1-1-1 ans ainsi qu'une exemption générale du contrôle périodique obligatoire pour toutes les remorques jusqu'à 750 kg. Pour les véhicules agricoles jusqu'à une vitesse maximale de 40 km/h, aucune modification n'est prévue, bien que, pour des questions de technique de sécurité, les intervalles de contrôle doivent être raccourcis pour les remorques.
- Au lieu du dispositif de fixation pour la sécurisation de la charge selon la norme EN 12640, la résistance plus grande de la structure conformément à la norme EN 12642 devrait aussi être reconnue à l'avenir.
- Les règles relatives à l'éclairage du règlement 167/2013 devraient facultativement être reconnues vis-à-vis de celles de l'OETV (par ex. les feux de circulation diurne).
- Les avertisseurs de recul devraient être autorisés sur les voitures lourdes (de plus de 3,50t) lorsque ceux-ci répondent à la norme EN 7731 et peuvent être coupés depuis le poste de conduite.
- Les 14t de charge par essieu pour les essieux moteurs des récolteuses agricoles devraient à l'avenir s'appliquer à tous les chariots de travail dont les pneumatiques ménagent la chaussée (OETV, art. 60/6, essieux munis de suspensions 15,3 kg/cm², essieux non munis de suspensions 8,2 kg/cm² ou pneumatiques larges).
- Les tracteurs et chariots à moteur munis d'un dispositif de protection certifié doivent à l'avenir être équipés de ceintures de sécurité.
- Un renforcement pour la fourniture de chip-tuning est prévu.

Des changements portés vers l'avenir avec le Règlement (UE) n° 167/2013 (Cars 21)

Le Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers a été repris dans le droit suisse le 1er juin 2015.

Plusieurs articles parus dans la presse écrite ont engendré des incertitudes dans le secteur et nécessitent des éclaircissements. De nouveaux véhicules avec une réception par type selon ce règlement sont à présent pleinement acceptés. Le processus de mise en œuvre en Suisse est en cours. Cette mise en œuvre est faisable du point de vue technique et ne fait l'objet d'aucun problème insoluble. Les exigences de l'objectif poursuivi depuis des années par l'USM ne s'en écartent probablement pas beaucoup. C'est une opportunité pour la branche de mettre en œuvre les modifications techniques.

Des informations concrètes suivront

Un problème essentiel est cependant la compatibilité avec les véhicules déjà en circulation aujourd'hui. La puissance de freinage des remorques sera considérablement plus élevée à l'avenir. Pour réduire les problèmes, il convient dès à présent de veiller à des essieux de freinage correctement dimensionnés au moment de la mise en circulation. Les informations disponibles actuellement reposent encore en partie sur des hypothèses. Nous ne manquerons pas d'informer les membres de l'USM dès que la situation sera plus claire.

Neuerungen im Strassenverkehrsgesetz für Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h

Bis 1. März 2016 läuft eine Anhörung betreffend Änderungen der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).

Die Anhörung betrifft folgende Punkte:

- Raupenfahrzeuge, die nicht als Motorräder, Leicht- oder Kleinmotorfahrzeuge oder Motorhandwagen gelten, sind in der Fahrzeugart als Motorwagen eingeteilt.
- Definition des Traktors – grundsätzlich ist schon in der heutigen Gesetzgebung ein LKW kein Traktor.
- Änderung der periodischen Prüfpflicht von Sattelschlepper, Lastwagen und deren Anhänger von 1-1-1-1 auf 3-1-1-1 Jahre, so wie eine generelle Befreiung von der periodischen Prüfpflicht für alle Anhänger bis 750 kg. Für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge bis v_{max} 40 km/h ist keine Änderung vorgesehen, obwohl aus sicherheitstechnischen Überlegungen bei den Anhängern die Prüfintervalle verkürzt werden sollten.
- An Stelle der Befestigungsvorrichtung für die Ladungssicherung nach EN 12640 soll in Zukunft auch die erhöhte Festigkeit der Aufbaustruktur nach EN 12642 anerkannt werden.
- Beleuchtungsvorschriften nach der Verordnung 167/2013 sollen wahlweise zu jenen der VTS anerkannt werden (z.B. Tagfahrlichter).
- Rückfahrwarner sollen für schwere Motorwagen (ab 3,5t) gestattet werden, wenn diese der Norm EN 7731 entsprechen und vom Fahrersitz aus abschaltbar sind.
- 14t Achslast von getriebenen Achsen bei landwirtschaftlichen Erntemaschinen soll in Zukunft auch für alle Arbeitskarren gelten, wenn die Bereifung fahrbahnschonend ist (VTS Art 60/6, gefederte Achsen 15,3 kg/cm², ungefederte Achsen 8,2 kg/cm² oder Breitreifen).
- Traktoren und Motorkarren mit geprüfter Schutzeinrichtung müssen künftig mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.
- Eine Verschärfung beim Anbieten von Chiptuning ist vorgesehen.

Zukunftsweisende Änderungen mit der Verordnung 167/2013 EU (Cars 21)

Die Verordnung Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen wurde am 1. Juni 2015 im Schweizerrecht aufgenommen.

Mehrere Artikel in Zeitschriften haben zu Unsicherheiten in der Branche geführt und erfordern eine Aufklärung. Neue Fahrzeuge mit einer Typengenehmigung nach dieser Verordnung werden nun vollumfänglich akzeptiert. Der Prozess für die Umsetzung in der Schweiz ist am Laufen. In technischer Hinsicht ist die Umsetzung machbar und bietet keine unlösbaren Probleme. Die Anforderungen von der seit Jahren verfolgten Zielsetzung der SMU weichen voraussichtlich nicht wesentlich davon ab. Es ist eine Chance für die Branche, die technischen Änderungen umzusetzen.

Konkrete Informationen folgen

Ein wesentliches Problem wird jedoch die Kompatibilität mit den heute schon im Verkehr stehenden Fahrzeugen sein, da die Bremsleistung beim Anhänger in Zukunft massiv höher sein wird. Um Probleme zu reduzieren, ist beim Inverkehrbringen heute schon auf gut dimensionierte Bremsachsen zu achten. Die aktuell verfügbaren Informationen beruhen zum Teil noch auf Vermutungen. Sobald mehr Klarheit herrscht, werden wir die SMU-Mitglieder informieren.