

Problématique relative aux freins de remorque

Depuis le 1^{er} mai 2019, seules les remorques avec frein à double conduite sont autorisées à circuler en Suisse. Tandis que les milieux spécialisés se querellent au sujet du moyen de transmission (huile ou air), des remorques non conformes sont mises en circulation dans notre secteur de manière presque inaperçue.

Cela s'est passé dans le canton de Lucerne: un collègue constate qu'un distributeur dans son entourage propose à la vente des remorques agricoles dotées de freins hydrauliques à conduite unique. Il s'adresse alors au service des automobiles en indiquant que le principe d'égalité est violé et que la concurrence s'en trouve faussée. Voici la réponse qu'il a obtenue: « Dans le canton de Lucerne, aucune remorque jusqu'à 30 km/h, équipée de freins hydrauliques à conduite unique et importée ou fabriquée en Suisse après le 01.05.2019, n'est contrôlée et ne peut donc pas faire l'objet d'une immatriculation. Si la société XY vend des remorques de ce type, importées ou fabriquées en Suisse après cette date et n'ayant pas été immatriculées, ce n'est pas à nous qu'il faut le signaler mais à la police. » Toni Schwab, responsable du contrôle des mouvements Service des automobiles de Lucerne, souligne: « Le principe selon lequel tous les véhicules routiers sont soumis à la loi sur la circulation routière (et, par conséquent, aux exigences techniques de l'OETV), ne doit pas être ignoré. »

Les remorques avec freins à conduite unique sont illégales

La police cantonale confirme l'information et ajoute: « Sur le plan légal, les remorques avec freins à conduite unique, nouvellement construites ou importées en Suisse, ne peuvent plus être mises en circulation depuis le 1^{er} mai 2019. Mais le fait est que certains distributeurs se sont constitués un stock de remorques avant le 30 avril 2019 afin de contourner les nouvelles dispositions. Ces remorques peuvent bien évidemment être mises en circulation aujourd'hui encore. Par ailleurs, la durée de fonctionnement dans le secteur de l'agriculture peut parfois être très longue. Néanmoins, le système de freins à conduite unique expire lentement mais sûrement. Et c'est une

bonne chose pour la sécurité routière. Nous prenons bien note de vos commentaires. Une enquête sera menée si nous constatons ou apprenons concrètement que de nouvelles remorques avec systèmes de freins à conduite unique ont été produites, transformées, importées puis vendues après la date du 1^{er} mai 2019 dans le canton de Lucerne. »

Le prétexte de « la machine d'entrepôt »

Paul Andrist, responsable du Centre de formation d'Aarberg, connaît la situation: « Il est vrai qu'aujourd'hui encore, des remorques (notamment limitées à 30 km/h) avec freins à conduite unique sont mises en service. Jusqu'ici, c'est encore autorisé sous le couvert de « machine d'entrepôt ». Souvent, le fait est que les remorques sont équipées de cylindres combinés à air comprimé et passent les frontières avec un dispositif de freinage pneumatique. La conduite d'huile unique est alors équipée à postériori par le distributeur sur place. »

Remorques sans contrôle officiel

La situation demeure très insatisfaisante. Pour les remorques limitées à 40 km/h, le service des automobiles – en tant qu'autorité d'immatriculation – vérifie si les remorques nouvellement mises en circulation satisfont aux exigences techniques. Cela n'est pas le cas pour les remorques limitées à 30 km/h soumises à la nouvelle réglementation des freins à double conduite en vigueur depuis le 1^{er} mai 2019, puisque les remorques sont mises en service sans contrôle officiel.

Un rééquipement dangereux

Dans le cas où une remorque limitée à 30 km/h a été importée ou fabriquée en Suisse avant le 1^{er} mai 2019, un frein à conduite unique est suffisant. En effet, avant cette date butoir, de nombreux distributeurs ont constitué un important stock de marchandises, qui devrait

Problematik Anhängerbremsen

Seit dem 1. Mai 2019 dürfen in der Schweiz nur noch Anhänger mit Zweileiterbremse in Verkehr gebracht werden. Während sich die Fachwelt beim Übertragungsmedium über Öl oder Luft streitet, werden in unserer Branche fast unbemerkt Anhänger in Verkehr gebracht, welche illegal sind.



Eine wahre Begebenheit im Kanton Luzern: Ein Berufskollege stellt fest, dass ein Händler in seiner Umgebung Landwirtschaftsanhänger mit hydraulischer Einleiterbremsanlage verkauft. Er wendet sich ans Strassenverkehrsamt mit dem Hinweis, dass dadurch die Rechtsgleichheit verletzt und der Wettbewerb verzerrt werde. Die Antwort lautet: «Im Kanton Luzern werden keine Anhänger bis 30 km/h, die mit H1L-Bremsen ausgerüstet sind und nach dem 01.05.2019 importiert oder in der Schweiz hergestellt wurden, geprüft und können somit auch nicht eingelöst werden. Falls die Firma X.Y. solche Anhänger verkauft, die nach diesem Datum importiert oder in der Schweiz hergestellt wurden und nicht eingelöst werden müssen, sind wir leider nicht der richtige Ansprechpartner. In diesem Fall wäre die Polizei zuständig.» Toni Schwab, Bereichsleiter Verkehrsprüfungen Strassenverkehrsamt Luzern, hält fest: «Der Grundsatz,

dass alle am Strassenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge dem Strassenverkehrsgesetz (und somit u.a. auch den technischen Anforderungen der VTS) unterliegen, darf nicht ignoriert werden.»

Anhänger mit Einleiterbremsanlage sind illegal

Die kantonale Polizei bestätigt die Auskunft und ergänzt: «Legal dürfen seit dem 01.05.2019 neu hergestellte oder allenfalls von irgendwoher importierte Anhänger mit einer Einleiterbremsanlage nicht mehr in Verkehr gebracht werden. Tatsache ist aber auch, dass etliche Händler sich vor dem 30.04.2019 noch mit Anhängern auf Lager eindeckten, um die neuen Bestimmungen zu umgehen. Diese können natürlich noch heute in Verkehr gebracht werden. Bei der Landwirtschaft ist die Laufzeit zudem oftmals überlang. Trotzdem läuft das Einleiterbremssystem langsam, aber sicher aus. Das ist auch gut so für die Verkehrssicherheit. Wir nehmen Ihre

Rückmeldung zur Kenntnis. Würde uns auffallen oder konkret zu Ohren kommen, dass nach dem 01.05.2019 im Kanton Luzern noch neue Anhänger mit Einleiterbremssystemen produziert, umgebaut, importiert und diese so verkauft würden, so müssten wir Ermittlungen einleiten.»

Deckmantel «Lagermaschine»

Paul Andrist, Leiter Bildungszentrum Aarberg, kennt die Situation: «Es ist in der Tat so, dass heute immer noch Anhänger, vor allem 30 km/h, mit Einleiterbremse in Betrieb kommen. Bis jetzt geht das noch unter dem Deckmantel «Lagermaschine». Oftmals ist es auch so, dass die Anhänger mit Druckluftkombizylinder ausgerüstet sind und mit der pneumatischen Bremsanlage die Grenze passieren. Vom Händler vor Ort wird dann die Einleiterölleitung nachgerüstet.»

Anhänger ohne amtliche Prüfung

Die ganze Situation ist im höchsten Masse unbefriedigend. Bei den

toutefois être quasiment épuisé. À l'heure actuelle, de nouvelles remorques dotées de freins à double conduite sont partiellement importées. Au départ usine, ces véhicules sont commandés avec des cylindres combinés. Ils passent la frontière et en Suisse, une entreprise se charge alors de monter une conduite pour la commande avec des freins hydrauliques à conduite unique. Cette procédure est illégale et peut avoir des conséquences majeures pour l'entreprise exécutante. En pratique, de telles actions ne sont décelées que lorsque l'exploitant est soumis à un contrôle de police ou en cas d'accident.

Responsabilité du conducteur

En cas d'accident, l'exploitant peut exercer, via la responsabilité du fait des produits, un droit de recours auprès de la société qui a procédé au rééquipement illégal. Toutefois, la responsabilité de l'exploitation lui incombe et pour le conducteur, les conséquences peuvent être graves en cas de circulation sur route ou dans les champs avec un véhicule illégal. Il risque ainsi des amendes, d'éventuels retraits de permis, des demandes de recours des assurances ou encore des litiges juridiques excessivement longs à traiter en cas de dommage. L'exploitant du véhicule peut répercuter le dommage sur l'atelier qui a procédé au rééquipement. L'atelier devra alors prendre en charge les frais importants, si tant est qu'il n'ait pas cessé son activité au moment du dommage.

Attention : informer les clients !

La compétitivité constitue un problème supplémentaire. Les entreprises spécialisées qui mettent en service des véhicules conformes aux exigences légales, proposent des produits plus chers en phase d'offre, ce qui peut inciter à acheter auprès d'un autre distributeur. Ici, seul le positionnement comme entreprise spécialisée aide le client. Un effort d'information soutenu est nécessaire pour que les clients prennent conscience du problème. Pour équilibrer le marché, l'entreprise spécialisée qui souhaite rester sur le marché en proposant des produits corrects, peut déposer une plainte auprès de la police. ■

Résumé: Rob Neuhaus

40-km/h-Anhängern überwacht das Strassenverkehrsamt als Zulassungsbehörde, ob die neu in Verkehr gebrachten Anhänger den technischen Anforderungen genügen. Bei den 30-km/h-Anhängern, für die die neue Regelung der Zweileiterbremse seit dem 01.05.2019 ebenfalls gilt, ist das nicht der Fall, weil die Anhänger ohne amtliche Prüfung in Betrieb kommen.

Gefährliche Nachrüstung

Wenn 30 Km/h-Anhänger noch vor dem 01.05.2019 in die Schweiz eingeführt oder hier produziert wurden, genügt eine Einleiterbremse. Es ist so, dass viele Händler vor dem 01.05.2019 einen massiven Warenvorrat angelegt haben. Dieser dürfte nun aber allmählich aufgebraucht sein. Im Moment werden zum Teil neue Anhänger mit einer pneumatischen Zweileiterbremse importiert. Ab Werk werden diese Fahrzeuge mit Kombizylinder bestellt. Sie passieren die Grenze und in der Schweiz montiert ein Betrieb die Leitung zur Ansteuerung mit einer hydraulischen Einleiterbremse. Dieses Vorgehen ist illegal und kann für den ausführenden Betrieb weitreichende Konsequenzen haben. In der Praxis wird dies erst aufgedeckt, wenn der Betreiber in eine Kontrolle der Polizei gerät oder einen Unfall hat.

Verantwortung des Fahrzeugführers

Bei einem Unfall kann der Betreiber über die Produkthaftung einen Rückgriff auf die Firma vornehmen,

welche die illegale Nachrüstung vorgenommen hat. Die Verantwortung für den Betrieb liegt aber bei ihm, und für den Fahrzeugführer kann es grosse Konsequenzen haben, wenn er mit einem illegalen Fahrzeug auf der Strasse oder dem Feld verkehrt. Das heisst, er sieht sich konfrontiert mit Bussen, allfälligen Ausweisentzügen, Regressforderungen von Versicherungen, langen Rechtsstreitigkeiten im Schadenfall. Der Betreiber des Fahrzeuges kann den daraus entstandene Schaden seiner Werkstatt, welche die Nachrüstung vorgenommen hat, weiterreichen. Diese wird die hohen Kosten übernehmen müssen, sofern beim Eintretenden Schaden die Geschäftstätigkeit nicht eingestellt ist.

Wichtig: Kunden aufklären!

Ein weiteres Problem stellt auch die Wettbewerbsfähigkeit dar. Die Fachbetriebe, welche dem Gesetz entsprechende Fahrzeuge in Betrieb bringen, sind in der Offertphase mit ihrem Produkt etwas teurer, was dann den Ausschlag geben kann, bei einem anderen Händler zu kaufen. Hier hilft nur die Profilierung als Fachbetrieb beim Kunden. Er muss intensive Aufklärung betreiben, damit sich die Kunden der Problematik bewusstwerden. Um ein Marktgleichgewicht herzustellen, bleibt dem Fachhändler, welcher mit korrekten Produkten am Markt bleiben will, nur eine Anzeige bei der Polizei. ■

Zusammenfassung: Rob Neuhaus

Reifen | Räder | Achsen | Zubehör



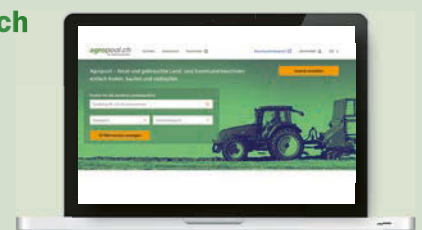
**Ihr Spezialist und besonderer Partner
im Reifenfachhandel für**
• Landwirtschaft • Industrie • Umrüstungen

Rutschmann & Co. | Schulstrasse 17 | CH-8564 Wäldi TG
Telefon +41 (0)71 657 17 66 | Fax +41 (0)71 657 16 85
info@rutschmann-reifen.ch | www.rutschmann-reifen.ch

agropool.ch
Die Maschinenbörse.

Die führende
Landmaschinenbörse

www.agropool.ch



Ein Produkt der BAUERNZEITUNG