



Ordonnance sur la conduite automatisée (OCA)

Questionnaire

(classés selon la systématique du rapport explicatif)

Avis déposé par :

Canton Association Organisation Autres

Expéditeur :

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Effingerstrasse 8 | Case postale
3001 Berne

Important :

Veuillez envoyer votre prise de position électronique sous forme de document Word et PDF jusqu'au
2 février 2024 à l'adresse électronique suivante : svg@astra.admin.ch

1. Règlement sur la conduite automatisée

1. avez-vous des remarques de fond sur le projet ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

La numérisation et l'automatisation marquent la transformation actuelle de la mobilité et du trafic routier. Outre les gains d'efficacité escomptés (meilleure exploitation des ressources et des capacités routières existantes), cette transformation offre des chances et des risques pour la sécurité routière. Ce dernier aspect doit impérativement être mis au premier plan dans le cadre de la présente consultation.

L-drive Suisse salue donc expressément l'engagement du Conseil fédéral de créer suffisamment tôt des bases légales.

Automatisation du trafic routier et sécurité routière : l'automatisation croissante offre à la fois des chances et des risques pour la sécurité routière. L'évolution des véhicules montre que les conducteurs et conductrices ont besoin de plus de sécurité. -Le conducteur doit répondre à des exigences de plus en plus élevées en matière d'utilisation du véhicule : Autrefois, il s'agissait du volant, des clignotants et des essuie-glaces. Aujourd'hui, il faut commander la climatisation, tous les systèmes d'assistance ainsi que les systèmes de divertissement (téléphone, musique, navigation) - et dans tous les véhicules, cela est différent et spécifique au constructeur, d'autant plus qu'il n'existe pas de normes. Les exigences croissantes posées aux conducteurs en matière d'utilisation et de surveillance des véhicules nécessitent une formation continue, à l'instar de la pratique des pilotes. Sur la base de notre longue expérience pratique dans ce domaine, nous avons mis en place une formation continue.
nous partons du principe que cela ne fonctionnera que s'il y a rapidement une

formation continue obligatoire. Cette obligation n'est peut-être pas très populaire (politiquement). Mais elle est indispensable si l'on considère que la sécurité routière est un mandat constitutionnel.

Statistiques des accidents et sécurité routière : malgré le potentiel de réduction des accidents, le potentiel de sécurité de la conduite automatisée reste limité avec l'automatisation croissante. Selon les statistiques d'accidents, environ 90% des accidents de la route sont encore liés à la conduite automobile.

% des accidents de la route sont dus à une erreur humaine. De ce point de vue, les opportunités offertes par une conduite de plus en plus automatisée semblent évidentes au premier abord. Cependant, l'étude "Automatisiertes Fahren / Auswirkungen auf die Strassenverkehrssicherheit" réalisée en 2018 par EPB Suisse SA arrive déjà à la conclusion que "le potentiel de sécurité n'augmente que de manière limitée avec l'automatisation croissante". Il n'est pas exclu, surtout au niveau 3 des véhicules partiellement automatisés, que les pertes de sécurité dépassent même les gains de sécurité de la conduite automatisée. "La raison en est surtout les nouvelles causes d'accident dans le domaine de l'interaction homme-véhicule : si, dans une situation donnée, le véhicule veut redonner les commandes au conducteur, mais que ce dernier n'est pas en mesure de les reprendre dans le temps imparti, des situations dangereuses, voire des accidents, peuvent survenir en raison de ce problème de reprise. Ce n'est qu'à partir du niveau 4 sur un total de cinq niveaux que les gains de sécurité devraient être nettement supérieurs aux pertes correspondantes. Mais même à ce niveau, les pertes de sécurité attendues sont considérables. Cela est principalement dû aux conséquences de la nouvelle cause d'accident "trafic mixte" : un nombre croissant de conflits entre les véhicules hautement et entièrement automatisés et les véhicules conventionnels ainsi que les motos, les piétons et les cyclistes".

Importance de la formation et de l'information des conducteurs : compte tenu de ces problèmes de sécurité et de l'importance de l'interaction entre l'homme et le véhicule, il convient d'accorder dès le départ une importance particulière à la formation et à l'information des conducteurs. Seule une formation complète et une formation continue permettront aux conducteurs d'être à la hauteur de leurs tâches (en constante évolution) à l'avenir également. Nous renvoyons à cet égard à la pratique de la formation et du perfectionnement des pilotes, qui doit servir de fil conducteur.

Les fabricants et les vendeurs doivent en outre être tenus d'informer, des instructions correspondantes étant obligatoires. Les acheteurs de véhicules doivent être informés des risques et des limites des systèmes, tandis que le législateur doit définir des directives et des responsabilités claires à cet égard et sensibiliser par des campagnes.

Conclusions et recommandations : En résumé, L-drive Suisse met en avant l'importance des prescriptions obligatoires pour une formation et une communication efficaces des conducteurs. L-drive Suisse estime que le projet mis en consultation présente un potentiel d'optimisation à cet égard.

2.Êtes-vous d'accord avec l'objet du nouveau règlement (art. 1) ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

Compte tenu des remarques préliminaires fondamentales et de l'importance particulière de l'interaction homme-véhicule pour la sécurité routière, L-drive Suisse propose de compléter l'art. 1 OFP comme suit :

"La présente ordonnance règle les conditions d'immatriculation et d'utilisation des véhicules à moteur équipés d'un système d'automatisation. Elle tient particulièrement compte des risques et des limites liés à l'interaction homme-véhicule et à la faisabilité technique".

3. êtes-vous d'accord avec les définitions proposées (art. 2) ?

OUI NON pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

-

4. êtes-vous d'accord avec les exigences générales applicables aux véhicules équipés d'un système d'automatisation (art. 3) ?

OUI NON pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

-

5. êtes-vous d'accord avec le fait que le système d'automatisation doit maîtriser tous les scénarios de trafic selon l'alinéa 2 dans le cadre du domaine d'utilisation lié à la construction et que ces exigences se basent sur des réglementations et des normes internationales (art. 4) ?

OUI NON pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

L-drive Suisse propose de compléter l'art. 4, al. 4, par la let. f "Nature du sol", en plus des conditions déjà mentionnées.

6. êtes-vous d'accord pour que l'immatriculation des véhicules sans conducteur soit régie, en dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV, par les prescriptions techniques internationales relatives aux systèmes d'automatisation en vigueur au moment de la première mise en circulation (art. 5) ?

OUI NON pas d'avis / pas concerné

	<p>Remarques / demande de modification :</p> <p>La rencontre de véhicules conventionnels et de véhicules automatisés dans la circulation routière est généralement considérée comme un risque pour la sécurité. La Suisse doit donc pouvoir se réserver le droit de déroger aux prescriptions techniques internationales si nécessaire. Nous proposons donc de compléter l'art. 5 al. 2 OFP comme suit :</p> <p>"En dérogation à l'art. 3b, al. 1, OETV, l'admission des véhicules sans conducteur est régie par les prescriptions techniques internationales applicables aux systèmes d'automatisation en vigueur au moment de la première mise en circulation, <i>pour autant qu'il n'existe aucun risque pour la sécurité.</i>"</p>
--	--

7. êtes-vous d'accord pour que le DETEC puisse, sous certaines conditions, déclarer applicables aux véhicules déjà en circulation des prescriptions nouvellement introduites pour les systèmes d'automatisation (art. 6) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
	Remarques / demande de modification :	
	-	

8.êtes-vous d'accord avec la réglementation concernant la mémoire du mode de conduite (art. 7, 23, 27 et 38) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
	Remarques / demande de modification :	
	-	

9. êtes-vous d'accord avec le fait que les systèmes d'automatisation ne peuvent plus être utilisés lorsqu'il n'existe plus de système de gestion actuel et que cela entraîne l'immobilisation des véhicules sans conducteur (art. 8) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
	Remarques / demande de modification :	
	-	

10. êtes-vous d'accord avec la réglementation concernant la remise du mode d'emploi et l'obligation d'information concernant la mémoire du mode de conduite (art. 9) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification : L-drive Suisse propose de compléter l'art. 9 al. 1 OFP comme suit : "Quiconque confie à des tiers un véhicule équipé d'un système d'automatisation doit les <u>informer</u> de la présence du système et de la fonction d'enregistrement de la mémoire du mode de conduite et <u>les instruire en conséquence sur la base du mode d'emploi et des instructions du fabricant</u> ". En outre, nous demandons que, tant qu'il n'existe pas de norme, le " <i>procès-verbal de remise</i> " normalisé selon l'art. 21 OFP soit également utilisé ici. (éventuellement sous une forme simplifiée).		

11. êtes-vous d'accord avec la réglementation concernant le respect du mode d'emploi et des instructions d'utilisation (art. 10) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification : Par analogie à l'art. 9, L-drive Suisse demande que l'art. 10 OFP soit complété comme suit : "Art. 10 Respect du mode d'emploi et de l' <i>instruction</i> 1 Les personnes participant à l'utilisation d'un véhicule équipé d'un système d'automatisation doivent respecter les instructions et les consignes de sécurité déterminantes du fabricant figurant dans le mode d'emploi et d'utilisation. <u>Elles sont tenues de se faire instruire</u> ".		

12. êtes-vous d'accord avec le fait que les systèmes d'automatisation et les véhicules équipés d'un système d'automatisation soient généralement soumis à l'obligation de réception par type (art. 11) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		

13. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative à l'octroi des réceptions par type (art. 12) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné

	Remarques / demande de modification :
--	---------------------------------------

--	--

14. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative aux contrôles de conformité visant à maintenir la sécurité de circulation et de fonctionnement après l'homologation (art. 13) ?

OUI NON pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

La question est de savoir si cette prescription est encore valable jusqu'à l'introduction des véhicules sans chauffeur ou si elle n'est pas déjà dépassée. Pour L-drive Suisse, il est de toute façon prioritaire et important que tous les services concernés soient informés en détail.

15. êtes-vous d'accord avec les obligations de notification pour le maintien de la sécurité routière et opérationnelle après l'immatriculation (art. 14) ?

OUI NON pas d'avis / non concerné

Remarques / demande de modification :

Ici aussi, la priorité de L-drive Suisse est que tous les services impliqués soient informés et que l'obligation d'annoncer ait lieu dans toutes les directions.

16. êtes-vous d'accord avec les contrôles prévus pour le maintien de la sécurité de la circulation et de l'exploitation après l'admission (art. 15) ?

OUI NON pas d'avis / non concerné

Remarques / demande de modification :

17. êtes-vous d'accord pour que l'application des clauses de sauvegarde des conventions internationales soit précisée pour les véhicules équipés de systèmes d'automatisation (art. 16) ?

OUI NON pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

18. êtes-vous d'accord avec le fait que les cantons ne peuvent pas déléguer le processus de contrôle subséquent des véhicules sans conducteur à des entreprises ou organisations de droit privé, mais qu'ils peuvent exiger que certains contrôles techniques soient effectués par un organisme de contrôle agréé par l'OFROU ou qu'ils soient à la charge du détenteur du véhicule (art. 17) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		

19. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative aux finalités autorisées du traitement des données de la mémoire du mode de conduite conformément à l'article 25g, alinéa 3 LCR (art. 18) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
L-drive Suisse soutient en principe l'art. 18 OFP dans l'optique de la sécurité routière. Toutefois, cela présuppose que l'art. 18 OFP, lettre e (à compléter), mentionne expressément comme objectif le " <u>développement de la formation et du perfectionnement à la conduite sur la base des données traitées</u> ".		

20. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative au traitement des données dans le cadre de l'exécution (art. 19) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
-		

21. êtes-vous d'accord pour que les données contenues dans la mémoire du mode de conduite soient traitées en vue de la mise au rebut du véhicule sans le consentement des personnes concernées (art. 20) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
-		

22. êtes-vous d'accord avec le fait que quiconque vend, loue ou donne en leasing à titre professionnel un véhicule avec ordre de prise en charge doit informer explicitement son cocontractant de l'utilisation conforme des systèmes d'automatisation et de la fonction d'enregistrement de la mémoire du mode de conduite et doit conserver la confirmation de ces informations pendant dix ans (art. 21) ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

Compte tenu des remarques préliminaires, L-drive Suisse est résolument d'avis que la remise des véhicules ne doit pas seulement être soumise à des dispositions de protection des données, mais qu'il faut également tenir compte de la sécurité routière. Nous proposons donc de compléter l'art. 21 OFP comme suit :

"Quiconque vend, loue ou donne en leasing à titre professionnel un véhicule avec demande de prise en charge doit instruire son cocontractant de manière complète et explicite sur l'utilisation conforme du système d'automatisation et sur la fonction d'enregistrement de la mémoire du mode de conduite et doit se faire confirmer par la signature du cocontractant que l'instruction et l'information ont été données".

23. êtes-vous d'accord avec les effets de l'utilisation du système d'automatisation sur la personne conduisant le véhicule et l'ampleur de sa décharge ? (art. 22) ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

L'art. 22, al. 3, let. b, stipule que le conducteur doit reprendre lui-même le contrôle du véhicule dès qu'il se rend compte, ou aurait dû se rendre compte en raison de circonstances évidentes, que les conditions d'une utilisation sûre et non préjudiciable à la fluidité du trafic du système d'automatisation ne sont plus remplies.

Sur la base de cette disposition, nous partons du principe qu'il n'est en fait jamais admissible et/ou possible qu'un conducteur puisse exercer une autre activité pendant la conduite sans observer le véhicule et la circulation. En fin de compte, cela a pour conséquence qu'une formation et un perfectionnement complets des conducteurs ainsi que des prescriptions d'admission continueront d'être nécessaires sans restriction. La formation et le perfectionnement à la conduite doivent se voir accorder davantage d'importance dans la présente ordonnance.

24. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative à l'activation du système automatique de parage (art. 24) ?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

	Remarques / demande de modification :
	-

25. êtes-vous d'accord avec les exigences générales relatives au stationnement automatisé, notamment avec le fait que le stationnement automatisé suppose l'attribution d'une place de stationnement déterminée (art. 25) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
	Remarques / demande de modification :	
	-	

26. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative à l'exécution du stationnement automatisé (art. 26) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
	Remarques / demande de modification :	
	-	

27. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative à la demande d'exploitation d'aires de stationnement pour le stationnement automatisé, notamment avec le fait qu'elle doit être présentée par le fabricant ou par une personne autorisée par lui (art. 28) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
	Remarques / demande de modification :	
	-	

28. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative à l'évaluation de la demande d'exploitation d'aires de stationnement pour le stationnement automatisé (art. 29) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
	Remarques / demande de modification :	
	-	

29. êtes-vous d'accord avec l'obligation du constructeur de véhicules sans conducteur concernant les formations (art. 30) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
<p>L-drive Suisse est d'avis que les formations doivent impérativement avoir lieu en Suisse. Sinon, le risque existe que des attestations soient délivrées telles quelles, sans qu'il soit possible de vérifier leur exactitude.</p> <p>Les opérateurs doivent également être familiarisés avec les lois nationales relatives à la conduite automatisée (telles que la présente OFP, l'OCS et leurs ordonnances), afin qu'ils agissent conformément à la loi. Cela est certainement plus facile si cette formation a lieu en Suisse. Nous nous demandons si cela est couvert par l'art. 35 OFP.</p>		

30. êtes-vous d'accord avec la réglementation concernant les personnes qui chargent ou déchargent des véhicules sans conducteur, en particulier avec le fait qu'en cas de déchargement partiel, la responsabilité première pour qu'un déchargement partiel n'ait pas d'effet négatif sur la charge restante incombe à la personne qui décharge partiellement le véhicule (art. 31) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
-		

31. êtes-vous d'accord avec les devoirs et obligations des détenteurs de véhicules sans conducteur (art. 32) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
-		

32. êtes-vous d'accord avec les tâches et les obligations des opérateurs de véhicules sans conducteur (art. 33) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
-		

33. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative à la commande manuelle des véhicules sans conducteur (art. 34) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification : -		

34. êtes-vous d'accord avec les exigences communes à l'opérateur et à la personne qui utilise manuellement le véhicule sans conducteur, notamment en ce qui concerne les prescriptions relatives au permis de conduire ainsi qu'à la formation et au perfectionnement (art. 35) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification : -		

35. êtes-vous d'accord pour que, dans le cas des véhicules sans conducteur et sans place de conduite, le poids pour le conducteur ne soit pas pris en compte dans le poids à vide (art. 36) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification : -		

36. êtes-vous d'accord avec la réglementation concernant les éléments de commande des véhicules sans conducteur (art. 37) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification : -		

37. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative à la demande d'approbation des domaines d'intervention, notamment avec son contenu et le lien exigé entre la personne qui demande l'approbation et la Suisse (art. 39) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
-		

38. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative au traitement et à l'évaluation des demandes d'autorisation des secteurs d'engagement, notamment en ce qui concerne les critères de preuve, l'exigence d'approbation des cantons concernés et l'inclusion des routes nationales de l'OFROU, ainsi que le droit de l'armée, de l'OFT et de l'OFAC d'être entendus (art. 40) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
-		

39. êtes-vous d'accord pour que la décision relative à une demande d'autorisation d'un domaine d'intervention soit notifiée aux destinataires visés à l'article 41, points a) à d) (art. 41) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
-		

40. êtes-vous d'accord pour que les domaines d'intervention approuvés soient publiés dans les organes de publication officiels (art. 42) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
-		

41. êtes-vous d'accord avec la réglementation relative à la surveillance après l'octroi d'une autorisation (art. 43) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification : -		

42. êtes-vous d'accord avec les infractions prévues (art. 44) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification : L-drive Suisse demande que l'art. 44, al. 1, let. c soit complété comme suit : c. confie à quelqu'un un véhicule équipé d'un système d'automatisation et <u>n'informe pas et n'instruit pas</u> cette personne de l'existence du système d'automatisation (art. 9) L-drive Suisse demande que l'art. 44, al. 1, let. d, ch. 1 soit complété comme suit : d. 1. si la partie contractante n'informe pas <u>et n'instruit pas</u> explicitement sur l'utilisation conforme du système d'automatisation et sur la fonction d'enregistrement de l'indicateur du mode de conduite (art. 21, al. 1), ou		

43. êtes-vous d'accord avec la disposition d'exception pour des cas particuliers et la création d'un groupe d'accompagnement par l'OFROU (art. 45) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		

2. Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979

44. êtes-vous d'accord avec le signal d'indication "Véhicules équipés d'un système d'automatisation" et l'obligation de l'apposer à tous les accès et entrées des aires de stationnement autorisées pour le stationnement automatisé (art. 62, al. 8, et annexe 2, signal 4. ^{91bis}) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

3. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers

45. êtes-vous d'accord avec le fait que les véhicules sans conducteur doivent être contrôlés annuellement (art. 33, al. 2, let. a, ch. 5) ?

 OUI

 NON

 pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :
-

4. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière

46. êtes-vous d'accord avec l'obligation d'obtenir l'autorisation de la zone d'intervention pour pouvoir délivrer un permis de circulation et des plaques de contrôle aux véhicules sans conducteur (art. 71, al. 1, let. f) ?

 OUI

 NON

 pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :
-

47. êtes-vous d'accord pour que l'examen de la théorie de base porte désormais aussi sur les connaissances relatives aux systèmes d'assistance à la conduite et aux systèmes d'automatisation (annexe 11, ch. 1.2, sous-ch. 1.2.4) ?

 OUI

 NON

 pas d'avis / pas concerné

Remarques / demande de modification :

48. êtes-vous d'accord avec le fait que les candidats à la catégorie A et à la sous-catégorie A1 à l'examen pratique de conduite doivent à l'avenir connaître et pouvoir utiliser le SAV (si le véhicule d'examen en est équipé) et maîtriser des manœuvres spécifiques, le cas échéant en utilisant le SAV (annexe 12, section III, sous-section B, chiffres ^{1bis} et 2) ?

<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		

49. êtes-vous d'accord avec le fait que les candidats aux catégories B et BE ainsi qu'à la sous-catégorie B1 devront à l'avenir connaître et savoir utiliser les SAV et les systèmes d'automatisation (pour autant qu'ils soient présents dans le véhicule d'examen) et maîtriser des exercices de conduite spéciaux en utilisant, le cas échéant, les SAV et les systèmes d'automatisation (annexe 12, section III, sous-section D, chiffres ^{1bis}, 2 et 3) ?

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
<p>Afin que les futurs conducteurs se familiarisent avec les SAV, les véhicules d'examen des catégories B et BE ainsi que de la sous-catégorie B1 devront obligatoirement être équipés de SAV à partir de 2026.</p> <p>En outre, le terme "hautement développé" doit à notre avis être clairement défini ou la question doit être clarifiée de savoir quand un SAF est "hautement développé" et quand il ne l'est pas.</p>		

50. êtes-vous d'accord pour que le pilote d'autoroute et les différents SAV qui doivent au moins faire l'objet de l'examen pratique de conduite des catégories et sous-catégories concernées (s'ils sont présents dans le véhicule d'examen) soient explicitement mentionnés (annexe 12, section III, sous-section B, point ^{1bis} et sous-section D, point ^{1bis}) ?

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> pas d'avis / pas concerné
Remarques / demande de modification :		
<p>Afin que les futurs conducteurs se familiarisent avec les SAV, les véhicules d'examen des catégories B et BE ainsi que de la sous-catégorie B1 devront obligatoirement être équipés de SAV à partir de 2026.</p> <p>Etant donné que les SAF évoluent très rapidement, qu'ils subissent probablement de nombreuses modifications et qu'ils ne sont pas (encore) normalisés, il n'est pas judicieux de les mentionner explicitement dans une ordonnance et c'est trop statique. Si c'est le cas, une directive (ou nouvellement une ordonnance officielle) serait probablement appropriée. Il serait ainsi plus facile et plus flexible de s'adapter aux circonstances/évolutions actuelles.</p> <p>Tant qu'un SAV n'est pas normalisé (désignation, utilisation, effet), une question à ce sujet lors d'un examen pratique de conduite peut et va générer des incompréhensions et donc des incertitudes. Un(e) expert(e) de la circulation routière Il est impossible pour un expert de connaître tous les différents véhicules et leurs différents SAV. Il y a là un besoin massif de clarification.</p>		