



Sitzung vom
1. März 2022

Mitgeteilt den
4. März 2022

Protokoll Nr.
179/2022

Anfrage Tomaschett (Breil)

betreffend MFK-Nachkontrollen bei Anhängern bis zu 3.5 Tonnen

Antwort der Regierung

Gemäss Art. 33 Abs. 2 lit. c der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) müssen Anhänger mit einem Gesamtgewicht von über 0.75 t erstmals fünf Jahre, jedoch spätestens sechs Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, anschliessend nach drei Jahren, dann alle zwei Jahre geprüft werden. Im Jahr 2021 wurden in Graubünden 2 765 solcher Anhänger geprüft. Mit der amtlichen periodischen Nachprüfung wird unter anderem auch die Bremsanlage überprüft. Gemäss Anhang 7 Ziff. 22 VTS müssen Anhänger beladen und unbeladen mindestens eine Abbremsung von 50 % erreichen. Damit die Bremsen bei der Nachprüfung auf ihre Funktions- und Betriebssicherheit geprüft werden können, müssen Lastwagen, Lieferwagen und Anhänger mit mindestens 75 % des im Fahrzeugausweis eingetragenen Gesamtgewichts vorgeführt werden.

Um den Fahrweg für die erforderliche Nachprüfung möglichst kurz zu halten, stehen den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter im Kanton Graubünden insgesamt neun Prüfstellen zur Verfügung. Mit diesem dichten Netz an Prüfstandorten werden die Bedürfnisse der gewerblichen wie auch der privaten Kundschaft optimal abgedeckt.

Zu Frage 1: Das Lagern von Gewichtselementen für das erforderliche Beladen von Lieferwagen und Anhängern benötigt viel Platz. Ein solcher ist bei den Prüfstellen nicht vorhanden und kann auch nicht geschaffen werden. Abgesehen davon, erfordert das Be- und Entladen von Lieferwagen und Anhängern personelle Ressourcen und entsprechende Infrastrukturen wie Gabelstapler, Paletten, Sicherungsmaterial etc.. Um den gesetzlichen Kontrollrhythmus einhalten zu können, bedarf es einer straff organisierten Disposition der Fahrzeugprüfungen. Die zur Verfügung stehende Prüfzeit für

eine periodische Nachprüfung eines Anhängers bis 3,5 t beträgt 20 Minuten. Selbst wenn genügend Platz für die Lagerung von entsprechenden Gewichtselementen vorhanden wäre, würde den Verkehrsexperten die Zeit fehlen, um sich zusätzlich um die Infrastruktur und das Be- und Entladen von Anhängern zu kümmern.

Zu Frage 2: Wie in Frage 1 dargelegt, besteht aus mehreren Gründen keine Möglichkeit, entsprechende Gewichtselemente bereitzustellen. Verschiedene Fachbetriebe, Kiesgruben oder Baumärkte stellen geeignete Gewichtselemente oder Ballast für die erforderliche Beladung der Anhänger zur Verfügung. Im Interesse der Verkehrs- und Betriebssicherheit müssen die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter einen gewissen Aufwand auf sich nehmen.

Zu Frage 3: Auf dem Markt werden Bremsprüfstände mit Niederzugvorrichtungen, insbesondere für schwere Motorfahrzeuge, angeboten. Damit die Achsen mit Zurrgurten auf das nötige Gewicht abgespannt werden können, muss der Bremsprüfstand auf einer Prüfgrube installiert und mit einer Waage ausgestattet sein. Das Strassenverkehrsamt verfügt zwar in den Prüfstellen Chur und Samedan über entsprechende Prüfgruben. In Chur ist der Bremsprüfstand allerdings nicht auf der Prüfgrube montiert und in Samedan müsste ein komplett neuer Bremsprüfstand installiert werden. In den übrigen sieben Prüfstellen sind keine Prüfgruben vorhanden. Dem Strassenverkehrsamt fehlt somit die erforderliche Infrastruktur, um in den Prüfstellen die Bremsprüfstände mit Niederzugvorrichtungen zu ersetzen. Ungeachtet dessen, sind Prüfungen, die mit Bremsprüfständen mit Niederzugvorrichtungen durchgeführt werden, mit grossem Zeitaufwand verbunden. Jede Achse muss mit Zurrgurten auf das Gewicht runter gespannt, geprüft und wieder los gespannt werden. Eine solche Vorgehensweise bei der Kontrolle würde den aktuellen Zeitrahmen für die Prüfung von Lieferwagen und Anhängern sprengen und damit zu grossen Rückständen führen. Es fehlt folglich an der erforderlichen Infrastruktur sowie an den personellen Ressourcen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Caduff".

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "D. Spadin".

Daniel Spadin

Anfrage Tomaschett (Breil) betreffend MFK-Nachkontrollen bei Anhängern bis zu 3.5 Tonnen

Die mit Kontrollschildern zugelassenen Fahrzeuge unterliegen der amtlichen, periodischen Nachprüfung. Die Zulassungsbehörde bietet die Halterinnen und Halter zur Nachprüfung auf. Sie kann die Nachprüfung Betrieben oder Organisationen übertragen, die für die vorschriftsgemässe Durchführung Gewähr bieten.

Die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) regelt in Art. 33 die Nachprüfungen, welche auch bei Anhängern gelten.

Die Nachprüfung umfasst unter anderem auch die Bremsanlage. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist die Bremsprüfung, welche auf dem Bremsprüfstand durchgeführt wird, eines der zentralsten Elemente der Nachprüfung. Dabei sollen Lieferwagen und Anhänger mit 75 Prozent des im Fahrzeugausweis eingetragenen Gesamtgewichts (Gesamtgewicht minus Leergewicht, davon 75 Prozent) vorgeführt werden. Wird das Fahrzeug nicht oder mit zu wenig Gewicht beladen, ist die Bremsprüfung nicht aussagekräftig und die Nachprüfung nicht durchführbar.

Lieferwagen werden mehrheitlich von Firmen gehalten, welche über die nötige Infrastruktur verfügen, um ihre Fahrzeuge wunschgemäss zu beladen. Private Haushalte, welche einen Anhänger besitzen, sind hingegen auf Dritthilfen angewiesen, um den Anhänger mit der nötigen Nutzlast beladen. Dabei werden von Privaten in Zeiten des Green Deals unnötige Kilometer in Kieswerke oder Baummärkte gefahren, um den Anhänger mit Schotter, Kies oder Paletten als benötigte Last beladen zu lassen. Daraus entstehen Kosten für das Be- und Entladen. Letzteres besteht meistens aus Handarbeit.

Will man sich als privater Eigentümer eines Anhängers den Weg zum im Beispiel erwähnten Kieswerk sparen, ist der Anhänger mit ein paar hundert Kilo zu beladen, was privat oftmals nicht zu bewerkstelligen ist. Wird der Anhänger nicht mit der gewünschten Nutzlast beladen, wird das Fahrzeug nicht geprüft und der Halter nach Hause geschickt.

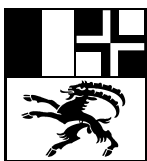
Die Verabschiedung des Green Deals in der Oktobersession 2021 des Grossen Rats Graubünden verpflichtet Staat und Bevölkerung, Alltägliches zu hinterfragen und, wenn immer Potential besteht, Handlungen zu optimieren.

Der Regierung werden in diesem Zusammenhang nachfolgende Fragen gestellt:

1. Sieht die Regierung eine Möglichkeit, bei den Fahrzeugprüfstellen des Kantons Gewichtselemente bereitzustellen, sodass der Fahrzeuginhaber diese vor der Nachkontrolle auf den Anhänger bzw. Lieferwagen laden kann?
2. Wenn nein, sieht die Regierung eine andere Möglichkeit, dem Fahrzeughalter die geforderte Nutzlast für die Nachkontrolle zur Verfügung zu stellen?
3. Ist die Regierung bereit zu prüfen, ob die Bremsprüfstände der Fahrzeugprüfstellen so ergänzt werden könnten, dass die Anhänger mittels Zurrgurten mit Ratschen im Bremsprüfstand in die Tiefe gezogen werden und so beim Bremstest die Last auf dem Anhänger simuliert werden könnte?

Chur, 8. Dezember 2021

Tomaschett (Breil), Favre Accola, Engler, Berther, Bondolfi, Brunold, Buchli-Mannhart, Caluori, Casty, Casutt-Derungs, Cramer, Danuser, Deplazes (Rabius), Dürler, Ellemunter, Epp, Gugelmann, Jochum, Koch, Kunfermann, Lamprecht, Maissen, Märchy-Caduff, Michael (Donat), Müller (Susch), Niggli-Mathis (Grüsch), Niggli (Samedan), Papa, Sax, Schmid, Schutz, Tanner, Tomaschett-Berther (Trun), Ulber, Widmer (Felsberg), Widmer-Spreiter (Chur), Wieland, Zanetti (Landquart), Brändli Capaul, Conrad-Roner, Fasani-Horath, Stocker



Sesida dal

1. da mars 2022

Communitgà ils

4 da mars 2022

Protocol nr.

179/2022

Dumonda Tomaschett (Breil)

concernent las controllas posteriuras da chars annexs fin 3,5 tonnas
tras la Controlla da vehichels a motor

Resposta da la Regenza

Tenor l'art. 33 al. 2 lit. c da l'Ordinaziun davart las pretensiuns tecnicas a vehichels stradals (OPTV; CS 741.41) ston chars annexs cun in pais total da passa 0,75 t vegnir controllads per l'emprima giada 5 onns, il pli tard dentant 6 onns suenter l'emprima immatriculaziun, alura suenter 3 onns e silsuenter mintga 2 onns. L'onn 2021 èn vegnids controllads en il Grischun 2765 chars annexs da tal gener. A chaschun da la controlla posteriura periodica uffiziala vegnan tranter auter controllads er ils frains. Tenor l'aggiunta 7 cifra 22 OPTV ston chars annexs emplenids e vids cuntanscher ina franada d'almain 50 %. Per che la segirezza da la funcziun e dal manaschi dals frains possa vegnir examinada a chaschun da la controlla posteriura, ston ils camiuns, ils autos da furniziun ed ils chars annexs vegnir preschentads cun almain 75 % dal pais total ch'è inscrit en il document dal vehichel.

Per ch'il viadi a la controlla posteriura necessaria saja uschè curt sco pussaivel, stattan a disposiziun tut en tut nov posts da controlla a las possessuras ed als possessurs da vehichels en il chantun Grischun. Cun questa spessa rait da lieus da controlla vegnan ils basegns da la clientella commerciala sco er privata ademplids optimalmain.

Tar la dumonda 1: Il deposit d'elements pesants per chargiar autos da furniziun e chars annexs sco prescrit, dovra blera piazza. Questa piazza n'è betg avant maun tar ils posts da controlla e na po er betg vegnir stgaffida. Independentmain da quai dovri resursas persunalas ed infrastrukturas correspundentas sco plunaders, palettas, material da fixaziun e.u.v. per chargiar e per stgargiar ils autos da furniziun ed ils chars annexs. Per pudair observar il ritmus da controlla prescrit da la lescha sto la disposiziun da las examinaziuns da vehichels esser bain organisada. Per ina controlla

posteriura periodica d'in char annex fin 3,5 t stattan a disposiziun 20 minutas. Er sch'igl avess avunda piazza per deponer elements pesants correspundents, n'avessan ils experts da traffic betg il temp per er anc s'occupar da l'infrastructura e per chargiar e stgargiar ils chars annexs.

Tar la dumonda 2: Sco explitgà en la resposta a la dumonda 1 na datti – per plirs motivs – nagina pussaivladad da metter a disposiziun elements pesants correspundents. Differents manaschis spezialisads, chavas da glera u martgads da construcziun mettan a disposiziun elements pesants adattads u ballast per chargiar ils chars annexs sco prescrit. En l'interess da la segirezza dal traffic e dal manaschi ston las possessuras ed ils possessurs dals vehichels acceptar ina tscherta lavur e tscherts custs.

Tar la dumonda 3: Sin il martgà vegnan offrids bancs da prova dals frains cun dispositivs da simulaziun da la chargia, en spezial per vehichels a motor grevs. Per che las axas possian vegnir tratgas cun tschintas da fixaziun fin al pais necessari, sto il banc da prova dals frains esser installà sin in foss da prova ed esser equipà cun ina stadaira. Bain dispona l'Uffizi per il traffic sin via da tals foss als posts da controlla da Cuira e da Samedan. A Cuira n'è il banc da prova dals frains dentant betg montà sin il foss, ed a Samedan stuess vegnir installà in banc da prova dals frains dal tutfatg nov. Ils ulteriurs set posts da controlla n'han betg in foss da prova. L'Uffizi per il traffic sin via n'ha pia betg l'infrastructura necessaria per remplazzar ils bancs da prova dals frains als posts da controlla tras dispositivs da simulaziun da la chargia. Independentamain da quai dovran controllas che vegnan fatgas cun agid da dispositivs da simulaziun da la chargia, fitg bler temp. Mintga axa sto vegnir tratga cun tschintas da fixaziun fin al pais necessari, sto vegnir controllada e puspè laschada liber. In tal proceder da controlla surpassass il spazi da temp actual per examinar ils autos da furniziun ed ils chars annexs e chaschunass gronds retards. Damai mancan l'infrastructura necessaria sco er las resursas persunalas.



En num da la Regenza

Il president:

Marcus Caduff

Il cancellier:

Daniel Spadin

Dumonda Tomaschett (Breil) concernent las controllas posteriuras da chars annexs fin 3,5 tonnas tras la Controlla da vehichels a motor

Ils vehichels admiss cun numers d'immatriculaziun èn suttamess ad ina controlla posteriura periodica uffiziala. L'autorità d'admissiun cloma las possessuras ed ils possessurs a la controlla posteriura. Ella po surdar las controllas posteriuras a manaschis u ad organisaziuns che garanteschon che las controllas vegnian fatgas tenor las prescripziuns.

En l'art. 33 da l'Ordinaziun davart las pretensiuns tecnicas a vehichels stradals (OPTV) èn regladas las controllas posteriuras che valan er per chars annexs.

La controlla posteriura cumpiglia tranter auter ils frains. En vista a la segirezza stradale è l'examinaziun dals frains – che vegn fatga sin il banc da prova dals frains – in dals elements centrals da la controlla posteriura. Per questa controlla duain ils autos da furniziun ed ils chars annexs vegnir preschentads cun 75 pertschient dal pais total ch'è inscrit en il document dal vehichel (pais total minus pais da vid; da quai: 75 pertschient). Sch'il vehichel na vegn betg chargià u vegn chargià memia pauc, n'è l'examinaziun dals frains betg expressiva e la controlla posteriura n'è betg realisabla.

Ils autos da furniziun appartegnan per gronda part a firmas che disponan da l'infrastructura necessaria per chargiar lur vehichels sco giavischà. Chasadas privatas che possedan in char annex èn dentant dependentas da l'agid da terzas varts per emplenir il char annex cun la chargia necessaria. Per quest intent fan persunas privatas – en temps dal Green Deal – kilometers nunnecessaris en chavas da glera u en martgads da construcziun per laschar emplenir il char annex cun glera, cun crappugls u cun palettas sco chargia necessaria. Quai chaschuna custs per chargiar e per stgargiar il char annex. Questa ultima lavur vegn per il solit fatga a maun.

Sch'ina proprietaria privata u in proprietari privat d'in char annex vul per exempel spargnar la via ad ina chava da glera, sto il char annex vegnir emplenì cun in pèr tschients kilos. Quai n'è savens betg realisabel per ina persuna privata. Sch'il char annex na vegn betg emplenì cun la chargia giavischada, na vegn il vehichel betg controllà e la possessura u il possessur vegn tramess a chasa.

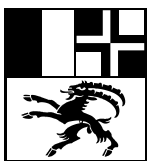
La deliberaziun dal Green Deal durant la sessiun d'october 2021 dal Cussegl grond dal Grischun oblighescha il stadi e la populaziun da metter en dumonda chaussas dal mintgadi e – sch'il potenzial è avant maun – d'optimar las acziuns.

En quest connex vegnan tschentadas las suandantas dumondas a la Regenza:

1. Vesa la Regenza ina pussaivladad per metter a disposiziun tar ils posts da controlla da vehichels dal chantun elements pesants, per che las possessuras ed ils possessurs dals vehichels possian chargiar quels sin il char annex resp. en l'auto da furniziun avant la controlla posteriura?
2. Sche betg: Vesa la Regenza in'autra pussaivladad per metter a disposiziun a la possessura u al possessur dal vehichel la chargia pretendida per la controlla posteriura?
3. È la Regenza pronta d'examinar, sch'ils bancs da prova dals frains tar ils posts da controlla da vehichels pudessan vegnir complettads uschia, ch'ils chars annexs pudessan vegnir tratgs a bass sin il banc da prova cun agid da tschintas da fixaziun e che la chargia sin il char annex pudess vegnir simulada en questa moda per il test dals frains?

Cuira, ils 8 da december 2021

Tomaschett (Breil), Favre Accola, Engler, Berther, Bondolfi, Brunold, Buchli-Mannhart, Caluori, Casty, Casutt-Derungs, Cramer, Danuser, Deplazes (Rabius), Dürler, Ellemunter, Epp, Gugelmann, Jochum, Koch, Kunfermann, Lamprecht, Maissen, Märchy-Caduff, Michael (Donat), Müller (Susch), Niggli-Mathis (Grüsch), Niggli (Samedan), Papa, Sax, Schmid, Schutz, Tanner, Tomaschett-Berther (Trun), Ulber, Widmer (Favugn), Widmer-Spreiter (Cuira), Wieland, Zanetti (Landquart), Brändli Capaul, Conrad-Roner, Fasani-Horath, Stocker



Seduta del
1° marzo 2022

Comunicato il
4 marzo 2022

Protocollo n.
179/2022

Interpellanza Tomaschett (Breil)

concernente gli esami successivi del centro per le verifiche ufficiali per i rimorchi fino a 3,5 tonnellate

Risposta del Governo

Conformemente all'art. 33 cpv. 2 lett. c dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41) i rimorchi con un peso totale superiore a 0,75 t devono essere sottoposti all'esame la prima volta cinque anni, comunque al più tardi sei anni dalla prima messa in circolazione, poi tre anni dopo questo primo controllo, in seguito ogni due anni. Nel 2021, nei Grigioni sono stati sottoposti a esame 2 765 rimorchi di questo tipo. Tra le altre cose, l'esame successivo ufficiale comprende anche la verifica dei dispositivi di frenatura. Conformemente all'allegato 7 n. 22 OETV la frenata dei rimorchi, con o senza carico, deve ammontare almeno al 50 %. Affinché in sede di esame successivo sia possibile verificare la sicurezza di funzionamento e d'esercizio dei freni, gli autocarri, gli autofurgoni e i rimorchi devono essere presentati all'esame con il 75 % del peso totale che figura sulla licenza di circolazione.

Al fine di ridurre il più possibile il tragitto per recarsi all'esame successivo necessario, i detentori di veicoli nel Cantone dei Grigioni hanno a disposizione un totale di nove centri di controllo. Con una rete di centri di controllo così fitta, vengono soddisfatte in maniera ottimale le esigenze sia dei clienti commerciali sia di quelli privati.

In merito alla domanda 1: lo stoccaggio di elementi pesanti per il carico necessario di autofurgoni e rimorchi richiede molto spazio. Tale spazio non è disponibile presso i centri di controllo e non è nemmeno possibile crearlo. Indipendentemente da ciò, il carico e lo scarico di autofurgoni e rimorchi richiede risorse in termini di personale e infrastrutture corrispondenti quali carrelli elevatori, pallet, materiale per la messa in sicurezza del carico ecc. Per poter rispettare il ritmo di controllo previsto dalla legge è necessaria una gestione snella degli esami dei veicoli. Il tempo a disposizione per un

esame periodico successivo di un rimorchio fino a 3,5 t è di 20 minuti. Anche se ci fosse spazio a sufficienza per lo stoccaggio dei corrispondenti elementi pesanti, agli esperti della circolazione mancherebbe il tempo per occuparsi dell'infrastruttura, del carico e dello scarico dei rimorchi.

In merito alla domanda 2: come esposto nella domanda 1, per più ragioni non è possibile mettere a disposizione gli elementi pesanti corrispondenti. Diverse ditte specializzate, cave di ghiaia o negozi di fai da te mettono a disposizione gli elementi pesanti o le zavorre adeguati al necessario carico dei rimorchi. Nell'interesse della sicurezza della circolazione e d'esercizio, i detentori di veicoli devono farsi carico di un certo onere.

In merito alla domanda 3: sul mercato vengono offerti banchi di prova dei freni con simulatori di carico, in particolare per veicoli a motore pesanti. Affinché gli assi possano essere messi in tensione fino al peso necessario mediante cinghie di serraggio, il banco di prova dei freni deve essere installato su una fossa di ispezione e dotato di una bilancia. L'Ufficio della circolazione dispone di fosse di ispezione corrispondenti presso i centri di controllo di Coira e Samedan. Tuttavia, a Coira il banco di prova dei freni non è montato sulla fossa di ispezione e a Samedan dovrebbe essere installato un banco di prova dei freni completamente nuovo. Negli altri sette centri di controllo non vi sono banchi di prova dei freni. Di conseguenza, l'Ufficio della circolazione non dispone dell'infrastruttura necessaria per sostituire i banchi di prova dei freni con simulatori di carico. A prescindere da quanto detto, gli esami che vengono eseguiti con banchi di prova dei freni con simulatori di carico comportano un grande onere. Ogni asse deve essere sottoposto a trazione corrispondente al peso adeguato mediante cinghie di serraggio, verificato e rilasciato nuovamente. Un tale modo di procedere in sede di controllo andrebbe oltre le tempistiche attuali per l'esame di autofurgoni e rimorchi e di conseguenza comporterebbe grandi ritardi. Di conseguenza mancano anche l'infrastruttura necessaria nonché le risorse in termini di personale.



In nome del Governo

Il Presidente:

Marcus Caduff

Il Cancelliere:

Daniel Spadin

Interpellanza Tomaschett (Breil) concernente gli esami successivi del centro per le verifiche ufficiali per i rimorchi fino a 3,5 tonnellate

I veicoli provvisti di targhe e ammessi alla circolazione sono sottoposti periodicamente all'esame successivo ufficiale. L'autorità d'immatricolazione convoca i detentori all'esame successivo. Essa può delegare l'esame successivo ad aziende o a organizzazioni che offrono la garanzia di uno svolgimento conforme alle prescrizioni.

L'art. 33 dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) disciplina gli esami successivi, applicabili anche ai rimorchi.

Tra le altre cose, l'esame successivo comprende anche i dispositivi di frenatura. In relazione alla sicurezza stradale, il controllo dei freni che viene eseguito su un banco di prova dei freni è uno degli elementi più importanti dell'esame successivo. In tale contesto, gli autofurgoni e i rimorchi devono essere presentati all'esame con il 75 per cento del peso totale che figura sulla licenza di circolazione (peso totale meno peso a vuoto, di cui il 75 per cento). Se il veicolo non viene caricato oppure viene caricato con peso insufficiente, il controllo dei freni non è attendibile e l'esame successivo non può essere eseguito.

Gli autofurgoni appartengono per lo più ad aziende che dispongono dell'infrastruttura necessaria per caricare i loro veicoli a piacimento. Le economie domestiche che possiedono un rimorchio devono invece ricorrere all'aiuto di terzi per preparare il rimorchio con il carico utile necessario. Nell'era del Green Deal, i privati percorrono perciò chilometri inutilmente per recarsi presso cave di ghiaia o centri per il fai da te per caricare il rimorchio con pietrisco, ghiaia o pallet al fine di raggiungere il peso necessario. Ciò comporta un onere in termini di carico e di scarico, principalmente per la manodopera.

Chiunque in qualità di privato proprietario di un rimorchio desideri risparmiarsi il tragitto illustrato nell'esempio, deve caricare il rimorchio con qualche quintale, ciò che non è sempre facile da realizzare privatamente. Se il rimorchio non è preparato con il carico utile richiesto, il veicolo non viene esaminato e il detentore viene rimandato a casa.

Il licenziamento del Green Deal nella sessione di ottobre 2021 del Gran Consiglio dei Grigioni obbliga lo Stato e la popolazione a mettere in discussione le proprie abitudini quotidiane e, in presenza di potenziale, a ottimizzare il proprio modo di agire.

A questo proposito al Governo vengono poste le seguenti domande:

1. Il Governo vede una possibilità di mettere a disposizione elementi pesanti presso i centri di controllo dei veicoli del Cantone, affinché i detentori dei veicoli possano caricarli sui rimorchi e sugli autofurgoni prima dell'esame successivo?
2. Qualora non fosse possibile, il Governo vede un'altra possibilità per mettere a disposizione dei detentori di veicoli il carico utile richiesto per l'esame successivo?
3. Il Governo è in grado di verificare se i banchi di prova dei freni dei centri di controllo dei veicoli possono essere attrezzati affinché i rimorchi possano essere tirati verso il basso tramite cinghie di serraggio a cricchetto e si possa simulare il peso sul rimorchio durante il controllo dei freni?

Coira, 8 dicembre 2021

Tomaschett (Breil), Favre Accola, Engler, Berther, Bondolfi, Brunold, Buchli-Mannhart, Caluori, Casty, Casutt-Derungs, Cramer, Danuser, Deplazes (Rabius), Dürler, Ellemunter, Epp, Gugelmann, Jochum, Koch, Kunfermann, Lamprecht, Maissen, Märchy-Caduff, Michael (Donat), Müller (Susch), Niggli-Mathis (Grüsch), Niggli (Samedan), Papa, Sax, Schmid, Schutz, Tanner, Tomaschett-Berther (Trun), Ulber, Widmer (Felsberg), Widmer-Spreiter (Coira), Wieland, Zanetti (Landquart), Brändli Capaul, Conrad-Roner, Fasani-Horath, Stocker