

Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

Cartello di demarcazione	
Testo in vigore	Proposta di modifica
Art. 68 cpv. 4 Demarcazioni ⁴ I veicoli aventi una velocità massima per la loro costruzione di 30 km/h come anche i trattori aventi una velocità massima di 40 km/h e i loro rimorchi possono essere contrassegnati posteriormente con un cartello di demarcazione conformemente alle disposizioni del regolamento ECE n. 69 e dell'allegato 4. Allegato 4 cifra 10 (titolo) Tavola di demarcazione posteriore per veicoli con una velocità massima di 30 km/h come anche per trattori con una velocità massima di 40 km/h e loro rimorchi (art. 68 cpv. 4) --- ---	Art. 68 cpv. 4 Demarcazioni ⁴ Gli autoveicoli, i quadricli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore aventi una velocità massima per la loro costruzione di 45 km/h e i loro rimorchi, come anche i rimorchi aventi una velocità massima di 45 km/h, devono essere contrassegnati posteriormente con un cartello di demarcazione conformemente alle disposizioni del regolamento ECE n. 69 (allegato 4 cifra 10). Allegato 4 cifra 10 (titolo) Cartello di demarcazione posteriore per veicoli con una velocità massima di 45 km/h (art. 68 cpv. 4) Art. 222k (nuovo) Disposizioni transitorie concernenti le modifiche del jj mm 200X X Ai veicoli già in circolazione, aventi una velocità massima di 45 km/h, fino al 1° gennaio 2009 si applica il diritto previgente relativamente all'articolo 68 capoverso 4 sui cartelli di demarcazione.
Spiegazioni: Gli autoveicoli che circolano a bassa velocità al di fuori degli abitati spesso costituiscono un pericolo poiché vengono riconosciuti troppo tardi come tali. Pertanto il cartello di demarcazione (oggi facoltativo) dev'essere reso obbligatorio. Anche in Via sicura, il programma d'azione della Confederazione per una maggiore sicurezza stradale (provvedimento 209), si chiede che venga migliorata la visibilità dei veicoli.	

Evidenziazione	
Testo in vigore	Proposta di modifica
Art. 69 cpv. 2 Iscrizioni e dipinti 2 Gli autoveicoli e i loro rimorchi, eccettuati i veicoli della classe M ₁ fino a 3,50 t possono recare strisce catarifrangenti gialle, rosse o bianche visibili di dietro e strisce catarifrangenti gialle o bianche visibili sui fianchi per evidenziare i propri profili conformemente al regolamento ECE n. 104. --- ---	Art. 69 cpv. 2 Iscrizioni e dipinti 2 Gli autoveicoli e i loro rimorchi, eccettuati i veicoli della classe M ₁ fino a 3,50 t possono recare strisce catarifrangenti gialle, rosse o bianche visibili di dietro e strisce catarifrangenti gialle o bianche visibili sui fianchi per evidenziare i propri profili conformemente al regolamento ECE n. 104. I veicoli delle classi N₂ con un peso totale di oltre 7,50 t e N₃ (eccettuati i trattori a sella), come anche O₃ e O₄, aventi una larghezza superiore a 2,10 m verso la parte posteriore o una lunghezza superiore a 6,00 m lateralmente, devono essere contrassegnati conformemente al regolamento ECE n. 104. Art. 222k (nuovo) Disposizioni transitorie concernenti le modifiche del jj mm 200X X Ai veicoli messi in circolazione per la prima volta del 1° gennaio 2010, si applica il diritto pre-vigente relativamente all'articolo 69 capoverso 2 concernente i profili.
Spiegazioni: Con questo adeguamento si attua la modifica del regolamento ECE n. 48. Esso è determinante anche negli Stati dell'Ue per l'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa. La disposizione sostiene inoltre il provvedimento 209 del programma Via sicura.	

Sistema di protezione frontale	
Testo in vigore	Proposta di modifica
---	Art. 222k (nuovo) Disposizioni transitorie concernenti le modifiche del jj mm 200X
---	X Ai veicoli già in circolazione della classe M ₁ con un peso totale massimo di 3,50 t e della classe N ₁ con sistemi di protezione frontale installati come unità tecnica indipendente, fino al 1° gennaio 2009 si applica il diritto previgente relativamente all'articolo 104a capoverso 3.
Spiegazioni: Con la modifica dell'OETV del 28 marzo 2007, i sistemi di protezione frontale (archetti di protezione frontale e simili) devono essere conformi alla direttiva 2005/66/CE (art. 104a cpv. 3). D'ora in poi questi requisiti si applicano anche ai veicoli già in circolazione, muniti di sistemi di protezione frontale installati come unità tecnica indipendente (ossia che non sono elencati in un'approvazione secondo la direttiva 74/483/CEE per M ₁ o la direttiva 92/114/CEE per N ₁).	

Specchio esterno	
Testo in vigore	Proposta di modifica
---	Art. 222k (nuovo) Disposizioni transitorie concernenti le modifiche del jj mm 200X
---	X Ai veicoli già in circolazione delle classi N ₂ e N ₃ , fino al 1° gennaio 2010 si applica il diritto previgente relativamente all'articolo 112 capoverso 4 sugli specchi retrovisori.
Spiegazioni: Numerosi incidenti sono causati da conducenti al volante di grossi veicoli; essi infatti non si accorgono della presenza di altri utenti della strada, a distanza ravvicinata, davanti o di fianco al loro veicolo. Questi incidenti avvengono per lo più in occasione di cambiamenti del senso di marcia presso incroci, svincoli o rotatorie; chi è al volante, a causa dell'angolo morto spesso non vede gli altri utenti della strada che si trovano nelle immediate vicinanze. Si stima che, in simili incidenti, ogni anno in Europa perdono la vita ca. 400 persone. Alla luce di questi fatti, con le modifiche dell'OETV del 10 giugno 2005 e del 28 marzo 2007 sono stati fissati nuovi requisiti per quanto concerne gli specchi esterni per i veicoli delle classi N ₂ e N ₃ (art. 112 cpv. 4). Essi si applicano ai veicoli messi in circolazione per la prima volta il 1° ottobre 2007. Dopo che la Commissione europea ha elaborato una proposta per l'equipaggiamento a posteriori di veicoli già messi in circolazione (2006/0183[COD]), la disposizione si applicherà anche in Svizzera. A complemento della proposta CE, l'equipaggiamento a posteriori varrà anche per gli specchi anteriori e si applicherà a tutti i veicoli già in circolazione.	

Prescrizioni sui gas di scarico per i veicoli comunali	
Testo in vigore	Proposta di modifica
---	Allegato 5 cifra 211c (nuovo)
---	Per i motori ad accensione per compressione di autocarri con un peso totale massimo di 7,50 t e una velocità massima di 45 km/h è sufficiente che siano conformi alla direttiva 97/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 dicembre 1997 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali. In questo caso essi devono essere muniti di un filtro antiparticolato testato da VERT o di un sistema equivalente in termini di emissioni.
Allegato 5 cifra 216 I numeri 211, 211a, 211b, 212 e 215 si applicano anche ai veicoli dispensati dall'approvazione del tipo.	Allegato 5 cifra 216 I numeri 211, 211a, 211b, 211c , 212 e 215 si applicano anche ai veicoli dispensati dall'approvazione del tipo.
Spiegazioni: Gli autocarri con un peso totale massimo di 7,50 t e una velocità massima di 45 km/h sono per lo più impiegati come veicoli comunali. Gran parte di essi è prodotta in Svizzera, in piccole serie o singolarmente, da ditte specializzate (ad. esempio Aebi, Boschung, Meili). Poiché i motori dei veicoli delle categorie EURO 4 e EURO 5, prodotti da grosse ditte, costituiscono sistemi assai complessi (motore vero e proprio, trattamento dei gas di scarico, OBD, ecc.), che non possono essere facilmente adattati per altri veicoli, i produttori di veicoli comunali devono ripiegare sui cosiddetti motori industriali. Quest'ultimi di regola dispongono di un'approvazione secondo la direttiva 97/68/CE (motori a combustione per macchine mobili non stradali). I requisiti posti da questa direttiva ai gas di scarico, essendo identici a quelli applicati ai trattori e ai carri con motore (direttiva 2000/25/CE), sono meno severi di quelli di regola applicati alle prescrizioni in materia di gas di scarico per gli autocarri (direttiva 88/77/CEE e 2000/25/CE). La facilitazione proposta consentirà tuttavia ai fornitori di veicoli di continuare ad offrire simili veicoli e appare sostenibile, visto l'esiguo numero dei veicoli (ca. 150 nuove unità all'anno) e delle loro prestazioni chilometriche. Considerata la problematica delle polveri fini nelle città, essi devono comunque essere muniti di un filtro antiparticolato testato da VERT o di un sistema equivalente.	