



Berna, 14 agosto 2024

Nuovo regime di immatricolazione veicoli – Revisione parziale di cinque ordinanze del diritto stradale

Rapporto esplicativo per l'avvio della procedura di consultazione



Rapporto esplicativo Nuovo regime di immatricolazione veicoli – Revisione parziale di cinque ordinanze del diritto stradale

Compendio

Il presente progetto di revisione persegue i seguenti obiettivi:

- *modernizzare, digitalizzare e rendere più efficiente l'immatricolazione di veicoli in Svizzera, nonché armonizzarla con le prescrizioni in materia di scambio di certificati di conformità in formato elettronico secondo il regolamento (UE) 2018/858;*
- *riprendere nelle ordinanze svizzere il certificato di conformità in formato elettronico del regolamento (UE) 2018/858 come nuovo documento di immatricolazione;*
- *dare seguito alla mozione Darbellay (13.3818 «Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale»);*
- *dare seguito alla mozione Reimann (16.3846 «Meno burocrazia attraverso l'abolizione della marca di controllo che attesta l'approvazione del tipo dei veicoli stradali»);*
- *calcolare il rapporto potenza/peso dei motoveicoli in modo uniforme in tutta la Svizzera, utilizzando lo stesso metodo dell'UE.*

Situazione iniziale

In Svizzera è possibile immatricolare più veicoli di un tipo, una variante o una versione sulla base di un'approvazione del tipo o di una scheda tecnica dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) effettuando un esame d'immatricolazione presso l'ufficio cantonale della circolazione stradale. L'immatricolazione di un singolo veicolo può inoltre avvenire dietro presentazione di un certificato di conformità europeo (CoC, «Certificate of Conformity») in formato cartaceo o con le corrispondenti attestazioni o dichiarazioni di conformità in combinazione con un esame d'identificazione o un controllo di funzionamento. In assenza di tali documenti, viene eseguito un esame tecnico completo.

Poiché un'approvazione del tipo svizzera o una scheda tecnica contiene la raccolta dati globale, ad esempio di una variante di un veicolo, quest'unico documento consente di immatricolare diversi veicoli della stessa variante, facilitando l'immatricolazione per la maggior parte degli importatori. La maggioranza delle attuali immatricolazioni in Svizzera si basa pertanto sui dati globali del veicolo, che devono, in via preliminare, essere esaminati e autorizzati come approvazione del tipo dall'USTRA oppure elaborati dallo stesso sotto forma di scheda tecnica.

Finora i piccoli importatori (importazione di meno di 50 automobili o sei autofurgoni all'anno secondo l'articolo 20 dell'ordinanza del 30 novembre 2012 sul CO₂; RS 641.711) hanno sempre presentato i loro veicoli all'ufficio della circolazione stradale, il quale li immatricola sulla base di un CoC in formato cartaceo o di altri documenti contenenti i dati del singolo veicolo. I CoC in formato cartaceo sono perlopiù rilasciati dai costruttori sulla base del nuovo regolamento (UE) 2018/858, precedentemente in virtù della direttiva 2007/46/CE, e forniti insieme a ciascun veicolo delle categorie M¹, N² e O³ secondo l'articolo 12 capoverso 1 dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41).

Con il regolamento (UE) 2018/858, che sostituisce la direttiva 2007/46/CE, l'Unione europea ha introdotto dal 1° settembre 2020 un nuovo regime di omologazione e immatricolazione per i veicoli delle categorie M¹, N² e O³, secondo il quale, a partire dal 5 luglio 2026, i produttori di veicoli con approvazione generale UE saranno tenuti a mettere a disposizione delle autorità di omologazione degli Stati membri dell'UE un certificato di conformità europeo elettronico (eCoC). Nell'UE i veicoli delle suddette categorie sono dunque immatricolati sulla base delle raccolte dati del singolo veicolo contenute negli eCoC. I produttori che forniscono un eCoC alle autorità di omologazione sono esonerati dall'obbligo attuale di predisporre un CoC in formato cartaceo e allegarlo al veicolo.

¹ Veicoli a motore per il trasporto di persone: automobili, minibus e autobus.

² Veicoli a motore per il trasporto di merci: autocarri e autofurgoni.

³ Rimorchi.

Le autorità di omologazione degli Stati membri dell'UE si scambiano questi eCoC attraverso il sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS, «European Car and Driving Licence Information System»). EUCARIS consente di scambiare e consultare i dati dei registri centrali dei veicoli e delle patenti di guida degli Stati aderenti. La Svizzera, in quanto membro di EReg, l'organizzazione che gestisce EUCARIS, può beneficiare di diversi servizi, tra cui l'ottenimento di eCoC tramite EUCARIS.

Con il progetto «Nuovo regime di immatricolazione veicoli» l'USTRA ha creato i presupposti per poter ricevere, dal 2026, i dati degli eCoC dalle autorità di omologazione degli Stati membri dell'UE e quindi immatricolare anche in Svizzera i veicoli sulla base di raccolte dati del singolo veicolo contenute negli eCoC. L'applicazione IVITA-S («Initial Vehicle Information and Type Approval System») preleva tramite EUCARIS i dati contenuti negli eCoC per il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC). Dal punto di vista tecnico, l'applicazione fa parte del SIAC e da novembre 2021 è collegata attivamente a EUCARIS al fine di consentire l'attuazione di progetti pilota e l'introduzione graduale dell'immatricolazione dei veicoli sulla base degli eCoC.

Il suddetto progetto mira tra l'altro a sostituire l'applicazione TARGA («Technische Angaben, Rauch, Geräusch und Abgas») in uso dal 1984 per il rilascio dell'approvazione del tipo. Le sue funzioni saranno trasferite nell'applicazione IVITA-S e quindi integrate nel SIAC.

Con la revisione parziale di cinque ordinanze relative alla circolazione stradale sono posti nel diritto svizzero i fondamenti per le modifiche concernenti l'immatricolazione dei veicoli e il trattamento dei dati, pianificate e attuate mediante il suddetto progetto. Poiché nell'Accordo del 21 giugno 1999 sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (MRA; RS 0.946.526.81) non sono ancora presenti le basi legali internazionali per ricevere eCoC per i veicoli delle categorie M, N e O dalle autorità di omologazione estere, rimangono applicabili le disposizioni del diritto stradale svizzero relative al sistema di immatricolazione attuale, per cui i veicoli potranno continuare a essere immatricolati sulla base di approvazioni del tipo svizzere, schede tecniche, CoC in formato cartaceo e altri documenti.

La revisione delle ordinanze permette inoltre di dare seguito alle mozioni (13.3818) Darbellay «Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale» e (16.3846) Reimann «Meno burocrazia attraverso l'abolizione della marca di controllo che attesta l'approvazione del tipo dei veicoli stradali», pendenti rispettivamente dal 2016 e dal 2018.

Con la revisione parziale dell'ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS 741.51) viene inoltre adeguato al diritto europeo il metodo di calcolo del rapporto potenza/peso dei motoveicoli. Il rapporto indicato nella licenza di circolazione è determinante per stabilire se per guidare un motoveicolo sia necessaria la licenza di condurre di categoria A per motoveicoli con potenza illimitata oppure quella per motoveicoli con potenza limitata.

Contenuto del progetto

Passaggio dai dati del tipo ai dati iniziali del singolo veicolo per l'immatricolazione dei veicoli: rispetto a un'approvazione del tipo, che ammette un certo margine relativamente a singoli dati (cosiddetti «valori da-a»), i dati iniziali del singolo veicolo, contenuti in un eCoC per un veicolo specifico, sono precisi e corretti. Ciò agevola l'analisi statistica dei dati di immatricolazione. Per esempio, in futuro sarà possibile effettuare una valutazione più precisa delle emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi e verranno meno gli oneri legati alla presentazione volontaria di singoli CoC. Ma soprattutto, questi dati semplificano l'immatricolazione da parte degli uffici della circolazione stradale, che non dovranno più registrarli. Nel caso di veicoli che dispongono di un eCoC, l'USTRA potrà consultare i dati tramite EUCARIS.

Ottenimento da parte dell'USTRA, tramite la nuova applicazione IVITA-S, dei CoC elettronici contenuti in EUCARIS: l'immatricolazione di veicoli in Svizzera dev'essere ridefinita, in quanto già da diversi anni i veicoli nell'UE sono in gran parte immatricolati mediante i cosiddetti CoC contenenti i dati iniziali del singolo veicolo (descrizione del veicolo così come uscito dalla fabbrica) e finora rilasciati per lo più in formato cartaceo. A partire dal 5 luglio 2026, per i veicoli delle categorie M, N e O saranno scambiati solo eCoC tramite EUCARIS. Per consentire all'USTRA di ottenere e memorizzare tali eCoC per i veicoli

importati in Svizzera, è stata sviluppata la nuova applicazione IVITA-S per il trasferimento dei dati necessari da EUCARIS al SIAC.

Disattivazione dell'applicazione TARGA e trasferimento delle funzioni all'applicazione IVITA-S: l'applicazione TARGA, in uso dal 1984, non può più essere ulteriormente sviluppata né mantenuta in funzione per ragioni di sicurezza delle informazioni, ma anche a causa della fine della vita utile della tecnologia di base e della mancanza di personale specializzato in grado di gestire l'applicazione. TARGA deve pertanto essere sostituita il prima possibile con la nuova applicazione IVITA-S. L'accesso per gli uffici della circolazione stradale continuerà a essere garantito.

Introduzione di una scheda tecnica elettronica per ogni veicolo: l'USTRA predisporrà sotto forma di cosiddetta scheda tecnica elettronica i dati di ogni veicolo nuovo e completo o completato per il quale esista una raccolta dati iniziali del singolo veicolo sotto forma di eCoC. Il vantaggio della scheda tecnica elettronica consiste nel fatto che i dati iniziali del veicolo sono facilmente consultabili anche per i soggetti coinvolti nell'immatricolazione. Per esempio, l'importatore, lo spedizioniere o l'officina potrà accedere ai dati di un veicolo specifico inserendo il numero di matricola. La scheda tecnica elettronica conterrà i dati tecnici che riproducono lo stato del veicolo dopo la sua fabbricazione, così come il nome e l'indirizzo del costruttore e dell'importatore che hanno preventivamente acconsentito per iscritto alla comunicazione di tali dati personali. Le schede saranno messe a disposizione del pubblico, a titolo gratuito, in un registro («lista» nella normativa) dell'USTRA. Non produrranno alcun effetto giuridico, bensì consentiranno la consultazione dei dati tecnici di singoli veicoli a mero scopo informativo.

Attuazione della mozione Darbellay (13.3818): la mozione Darbellay chiede di adeguare le basi legali affinché i veicoli nuovi omologati nell'UE possano essere registrati direttamente agli sportelli d'immatricolazione degli uffici della circolazione stradale, rendendone così superfluo il controllo obbligatorio. La presente proposta consente l'immatricolazione esclusivamente amministrativa per gran parte delle automobili leggere della categoria M₁ che dispongono di un CoC elettronico. In tal modo, potranno essere immatricolati in via amministrativa tre quarti del mercato dei veicoli nuovi; per tutti gli altri veicoli delle categorie M, N e O, i dati degli eCoC potranno essere utilizzati per l'immatricolazione, ma sarà comunque richiesto l'esame del veicolo presso l'ufficio della circolazione stradale a causa delle differenze tra le categorie di veicoli europee e svizzere. Per esempio, le forme di carrozzeria nell'UE non sono identiche a quelle previste dal diritto elvetico. Inoltre, la licenza di circolazione svizzera deve riportare diciture in parte obbligatorie (codici) non previste dalla normativa UE. Per eliminare le discrepanze tra le due legislazioni, occorre una revisione completa e approfondita delle prescrizioni di immatricolazione e tecniche contenute nella normativa stradale.

Attuazione della mozione Reimann (16.3846): la mozione Reimann chiede di abolire o digitalizzare i costi supplementari di cui al numero 3 dell'allegato 3 dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV; RS 741.511). A tal fine sarà riscosso un emolumento per tutti i veicoli immatricolati sulla base di un servizio dell'USTRA, quale un'approvazione del tipo, una scheda tecnica o una raccolta dati digitale del singolo veicolo predisposti dall'USTRA, digitalizzando il processo di pagamento, per cui non occorrerà più applicare la marca di controllo. I grandi importatori ai sensi delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ riceveranno una fattura annuale, mentre i piccoli importatori avranno la possibilità di effettuare micropagamenti. Questa soluzione adempie la mozione Reimann eliminando l'applicazione della marca di controllo; l'abolizione delle tasse non è tuttavia attuabile, in quanto anche la digitalizzazione genera costi che devono essere coperti dal consumatore.

Nuovo metodo di calcolo del rapporto potenza/peso dei motoveicoli: il rapporto tra potenza e peso si baserà sul peso in ordine di marcia invece che sul peso a vuoto. Il «peso in ordine di marcia» (art. 136 cpv. 1 OETV) corrisponde al peso a vuoto, ma senza accessori speciali, senza i pesi per lo stoccaggio di carburanti alternativi o per le batterie di trazione e senza conducente (art. 136 cpv. 1 OETV).

Inoltre, il valore soglia del rapporto potenza/peso sarà indicato nel testo dell'ordinanza con una cifra decimale, in linea con il contenuto della direttiva UE.

Entrata in vigore delle modifiche: le modifiche delle ordinanze qui pianificate entreranno presumibilmente in vigore nell'autunno del 2025.

Sommario

1	Punti essenziali del progetto	7
1.1	Attuale sistema d'immatricolazione dei veicoli in Svizzera	7
1.2	Digitalizzazione dei processi di immatricolazione nell'UE.....	8
1.3	Futuro sistema d'immatricolazione dei veicoli in Svizzera	9
1.4	Portale per piccoli importatori e importatori diretti (portale KDI)	13
1.5	Veicoli della categoria M ₁ ≤3,50 t con approvazione generale UE	14
1.6	La scheda tecnica elettronica («lista pubblica» ai sensi dell'art. 17 cpv. 4 AP-OSIAC).....	15
1.7	Conteggio degli emolumenti.....	15
1.8	Attuazione della mozione Darbellay.....	16
1.9	Attuazione della mozione Reimann.....	16
1.10	Potenza/peso dei motoveicoli	17
2	Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo	17
3	Commento ai singoli articoli	18
3.1	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)	18
3.2	Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC)	21
3.3	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV)	24
3.4	Ordinanza del 7 novembre 2007 sugli emolumenti USTRA (OE _{emo} -USTRA)	25
3.5	Ordinanza del 30 novembre 2018 concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (OSIAC).....	26
4	Ripercussioni	26
4.1	Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione.....	27
4.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	27
4.3	Ripercussioni sull'economia.....	27
4.4	Ripercussioni sull'ambiente e sulla società.....	28
4.5	Altre ripercussioni.....	28
5	Aspetti giuridici	28
5.1	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera.....	28
5.2	Riferimenti normativi	28
5.3	Delega di competenze legislative.....	28
5.4	Protezione dei dati	29
6	Glossario	30

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Attuale sistema d'immatricolazione dei veicoli in Svizzera

Finora i nuovi veicoli a motore e i loro rimorchi costruiti in serie sono immatricolati come segue:

a. Immatricolazione sulla base di un'approvazione del tipo svizzera con i dati globali del veicolo

L'importatore o il costruttore di veicoli nuovi chiede all'USTRA di emettere un'approvazione del tipo svizzera contenente i dati globali per veicoli di un determinato tipo, variante o versione. L'USTRA rilascia il documento a fronte di un emolumento di 300 franchi. L'approvazione del tipo svizzera contiene valori, per esempio per un tipo di veicolo, che possono essere precisi o presentarsi anche come «valori da-a», per esempio un intervallo di dati relativi al peso. Sulla base di tale certificato, l'importatore può quindi immatricolare presso l'ufficio cantonale della circolazione stradale un numero qualunque di veicoli importati del tipo/variante/versione indicati, purché i valori coincidano.

Il titolare di un'approvazione del tipo svizzera che intende immatricolare un veicolo nuovo sulla base di tale documento può compilare e firmare autonomamente il relativo rapporto di perizia a prescindere dalla categoria di veicolo (art. 75 cpv. 1 OAC), oppure può affidare tali lavori a un'officina per le categorie di veicolo di cui all'articolo 32 capoverso 2 OETV. Non è più necessario presentare il veicolo all'ufficio della circolazione stradale per il controllo. Le attuali basi giuridiche non escludono che anche i veicoli a motore pesanti possano essere immatricolati con esame amministrativo. Da un'inchiesta condotta presso gli uffici della circolazione stradale è emerso che, pur non essendo praticamente mai utilizzata, questa possibilità di immatricolazione per i veicoli a motore pesanti rappresenta una lacuna di sicurezza che dev'essere colmata.

b. Immatricolazione sulla base di una scheda tecnica svizzera contenente i dati globali del veicolo

Un CoC (cartaceo o elettronico) equivale all'attestazione, da parte dell'autorità di omologazione europea, dell'esistenza di un'approvazione generale UE per il relativo veicolo e quindi della sua conformità, al momento del rilascio, a tutte le prescrizioni europee. L'approvazione generale UE è rilasciata dall'autorità di omologazione di uno Stato membro dell'UE (p. es. per la Germania il Kraftfahrt-Bundesamt, KBA). I veicoli che ne sono provvisti sono riconosciuti dalla Svizzera, in quanto rientrano nel campo di applicazione dell'MRA stipulato nell'ambito degli Accordi bilaterali I tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea.

Se i veicoli nuovi importati dispongono di un'approvazione generale UE, in luogo di un'approvazione del tipo svizzera può essere richiesta all'USTRA una cosiddetta scheda tecnica svizzera (il cui costo di 100 franchi è inferiore), a condizione che l'importatore trasmetta preventivamente i dati del veicolo per via elettronica. In caso contrario si dovranno pagare 300 franchi anche per la scheda tecnica svizzera, in quanto in tal caso l'USTRA dovrà predisporla sulla base dell'approvazione generale UE, estrapolando i dati del veicolo da tale documentazione. Contenendo sia valori precisi sia «valori da-a» per un tipo, una variante o una versione di veicolo, la scheda tecnica svizzera può essere utilizzata dall'importatore per immatricolare presso l'ufficio cantonale della circolazione stradale un numero qualunque di veicoli importati del tipo/variante/versione indicati, purché i valori coincidano.

Analogamente all'approvazione del tipo svizzera, si applica quanto segue: il titolare di una scheda tecnica svizzera che intende immatricolare un veicolo nuovo sulla base di tale documento può compilare e firmare autonomamente il relativo rapporto di perizia, a prescindere dalla categoria di veicolo (art. 75 cpv. 1 OAC), oppure può affidare tali compiti a un'officina per le categorie di veicolo di cui all'articolo 32 capoverso 2 OETV. Non è più necessario presentare il veicolo all'ufficio della circolazione stradale per il controllo. Le attuali basi giuridiche non escludono che anche i veicoli a motore pesanti possano essere immatricolati con esame amministrativo. Da un'inchiesta condotta presso gli uffici della circolazione stradale è emerso che, pur non essendo praticamente mai utilizzata, questa possibilità di immatricolazione per i veicoli a motore pesanti rappresenta una lacuna di sicurezza che dev'essere colmata.

c. Immatricolazione sulla base dei dati del singolo veicolo con esame presso l'ufficio della circolazione stradale

Un veicolo nuovo può essere presentato all'ufficio della circolazione stradale per l'esame singolo, nel qual caso il rapporto di perizia è compilato dall'ufficio in questione. A seconda dei documenti esibiti come prova della conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento, è necessario effettuare un esame di identificazione, un controllo di funzionamento (art. 30a OETV) o un esame tecnico completo (art. 30b OETV). La prova può essere fornita tramite CoC in formato cartaceo oppure mediante altre attestazioni, quali ad esempio dichiarazioni di conformità o rapporti di perizia di un organo di controllo riconosciuto. Per gli autoveicoli leggeri, i rimorchi con un peso totale fino a 3,50 t, i motoveicoli, i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore, l'ufficio della circolazione può delegare la compilazione del rapporto di perizia e il controllo di funzionamento a officine per il cosiddetto collaudo in officina (art. 32 cpv. 1 e 2 OETV). Pertanto, un privato che importa ad esempio un autofurgone di categoria N₁ munito di CoC in formato cartaceo, invece di recarsi presso l'ufficio della circolazione stradale per il controllo di funzionamento (art. 30a cpv. 1 lett. a OETV), può anche portare il veicolo in un'officina autorizzata, la quale, dopo aver svolto tale controllo, compilerà il rapporto di perizia e lo trasmetterà quindi all'ufficio della circolazione stradale per l'immatricolazione, che non dovrà più effettuare alcun controllo fisico.

Attualmente circa l'83 per cento dei veicoli a motore è immatricolato mediante scheda tecnica svizzera, il 7 per cento circa tramite CoC e il restante 10 per cento per mezzo di approvazione del tipo svizzera oppure è esonerato dall'approvazione del tipo.

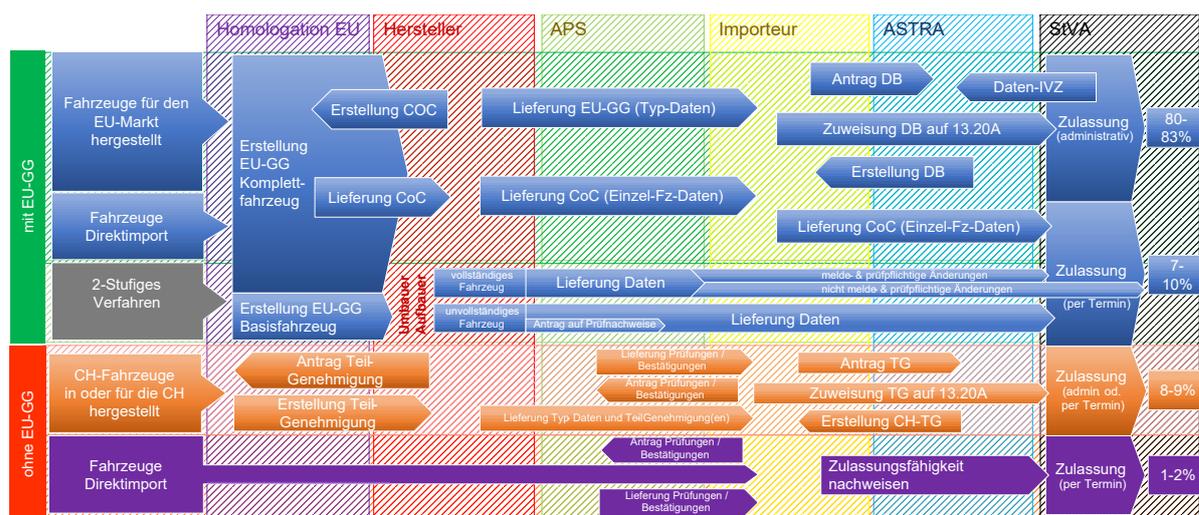


Figura 1: Situazione attuale dell'immatricolazione di veicoli

1.2 Digitalizzazione dei processi di immatricolazione nell'UE

Con il regolamento (UE) 2018/858⁴, dal 1° settembre 2020 l'UE ha introdotto un nuovo regime di omologazione e immatricolazione per i veicoli delle categorie M, N e O. Il nuovo regolamento prevede che, a partire dal 5 luglio 2026, i fabbricanti di veicoli con approvazione generale UE siano tenuti a mettere a disposizione dell'autorità di omologazione nazionale che ha rilasciato detta approvazione un certificato di conformità elettronico (eCoC, «electronic Certificate of Conformity») per ogni veicolo. Tale certificato consiste in una raccolta dati predisposta dal costruttore, in cui si attesta che il veicolo prodotto è conforme al tipo omologato e a tutti gli atti normativi applicabili al momento della sua fabbricazione. Se un costruttore è in grado di fornire un simile eCoC all'autorità di omologazione nazionale che ha emesso l'approvazione generale UE, viene esonerato dall'obbligo vigente di fornire un CoC in formato cartaceo insieme al veicolo. In tal modo nell'UE i veicoli delle categorie M, N e O provvisti di approvazione generale UE

⁴ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE.

potranno essere immatricolati sulla base di dati elettronici. Le autorità di omologazione degli Stati membri dell'UE si scambieranno questi eCoC attraverso EUCARIS. Lo scambio dovrà essere assicurato dalle autorità di omologazione a partire dal 1° settembre 2025. Se per esempio un tipo di veicolo ottiene l'approvazione generale UE da parte dell'autorità di omologazione tedesca KBA, il relativo costruttore dovrà presentare al KBA un eCoC per ogni veicolo prodotto. Il KBA esaminerà l'eCoC caricandolo quindi in EUCARIS, da dove potrà essere per esempio scaricato dall'autorità di omologazione spagnola, se il veicolo dev'essere immatricolato in Spagna. Alcuni produttori hanno già iniziato a predisporre eCoC poco dopo l'entrata in vigore del regolamento (UE) 2018/858, nonostante l'obbligo si applichi solo a partire dal 5 luglio 2026.

La digitalizzazione dei processi di immatricolazione nello spazio europeo non impone un obbligo diretto alla Svizzera di sviluppare un sistema compatibile con l'UE. Dal punto di vista dei costruttori, importatori e uffici della circolazione stradale svizzeri nonché dell'USTRA, un'armonizzazione con il sistema dell'UE appare tuttavia opportuna, in quanto la maggior parte dei veicoli importati nel nostro Paese è corredata di un'approvazione generale UE e, al più tardi a partire dal 2026, dovranno tutti disporre di un eCoC. Occorre pertanto adeguare il sistema di immatricolazione elvetico a quello europeo affinché entro il 2026 la Svizzera sia in grado di ricevere eCoC dalle autorità di omologazione estere o da EUCARIS e di utilizzare tali dati per l'immatricolazione dei veicoli. Per questo motivo è stata sviluppata l'applicazione IVITA-S, che da novembre 2021 è collegata attivamente a EUCARIS e consente di attuare progetti pilota per l'ottenimento di eCoC. Dopo il successo dei primi test condotti dal dicembre 2021 con Mercedes-Benz Svizzera SA, nel corso degli anni 2022 e 2023 sono stati realizzati altri progetti pilota con le marche Audi, Cupra, Ford, Seat, Skoda e VW e altri importatori.

Dalle esperienze con i progetti pilota è emerso che gli oneri legati all'immatricolazione si riducono notevolmente. L'importatore trasmette all'USTRA una notifica di importazione contenente solo pochi dati, come il numero di telaio e di matricola e i dati relativi allo sdoganamento. In seguito l'Ufficio verifica tramite IVITA-S i dati dell'eCoC del veicolo corrispondente in EUCARIS. Se i dati richiesti sono presenti nel SIAC come raccolta dati elettronica del singolo veicolo e sono verificati, allora sono disponibili anche i dati richiesti per l'attuazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ e la raccolta dati nel SIAC viene autorizzata per l'immatricolazione presso i Cantoni non appena conclusa l'attuazione di tali disposizioni.

La digitalizzazione dell'immatricolazione comporta evidenti vantaggi: grazie al passaggio ai dati del singolo veicolo, ciascun mezzo viene identificato in modo più preciso già prima dell'immatricolazione. Rispetto a un'approvazione del tipo, che consente una certa variabilità per alcuni dati (cosiddetti «valori da-a»), i dati iniziali del singolo veicolo sono precisi e specifici. Inoltre, rispetto a oggi, la registrazione risulta semplificata per la maggior parte dei veicoli. I dati (eCoC) sono ottenuti tramite EUCARIS direttamente dal costruttore una volta autorizzati dall'autorità di omologazione e possono essere utilizzati per l'immatricolazione presso gli uffici cantonali della circolazione stradale attraverso le applicazioni IVITA-S e SIAC. La compilazione manuale scompare quasi del tutto, a vantaggio della correttezza dei dati.

1.3 Futuro sistema d'immatricolazione dei veicoli in Svizzera

1.3.1. Immatricolazione sulla base dei dati elettronici iniziali del singolo veicolo

Secondo il nuovo articolo 72b capoversi 1 e 3 OAC, per i veicoli soggetti alle prescrizioni sul CO₂ l'USTRA rielabora i seguenti dati in una raccolta dati elettronica del singolo veicolo nel SIAC:

- certificato di conformità europeo in formato elettronico (eCoC);
- certificato di conformità europeo in formato cartaceo (CoC).

Successivamente l'USTRA mette tale raccolta dati a disposizione nel SIAC per l'immatricolazione. L'Ufficio può consentire tale procedura per altri generi di veicoli, anche quelli non rientranti nell'attuazione delle disposizioni in materia di CO₂.

1.3.1.1. Raccolta dati elettronica del singolo veicolo basata su un eCoC

Per i veicoli delle categorie M, N e O con approvazione generale UE, tutti i dati elettronici di un eCoC ottenibili da EUCARIS saranno disponibili per l'immatricolazione e quindi utilizzabili per tutti i tipi di esame, indipendentemente dal fatto che si tratti di un esame amministrativo, esame di identificazione, controllo di funzionamento o della delega del controllo di funzionamento a officine (collaudo in officina).

L'esame applicabile per i veicoli provvisti di eCoC dipende da tre fattori:

- Disponibilità dei dati dell'eCoC per il rispettivo tipo di veicolo

Attualmente in EUCARIS possono essere consultati solo gli eCoC per i veicoli delle categorie M e N, ma non quelli per i rimorchi (O).

Per altre categorie di veicoli, come per esempio i motoveicoli (cat. L), nell'UE non esistono ancora basi legali sotto forma di regolamento che impongano l'introduzione, entro una data determinata, di eCoC esaminati dalle autorità di omologazione.

- Possibilità di utilizzare i dati dell'eCoC per emettere la licenza di circolazione senza dover integrare altri dati specifici del veicolo

Al momento, per emettere la licenza di circolazione si possono utilizzare solo i dati dell'eCoC relativi alle automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV nuove e complete. Per tutti gli altri generi di veicoli sono necessari altri dati richiesti dalla legislazione svizzera stradale. Queste informazioni integrative sono generalmente inserite dall'ufficio della circolazione stradale oppure, in caso di delega del controllo di funzionamento alle officine, da queste ultime mediante compilazione del rapporto di perizia 13.20 A.

- Opportunità di eseguire un esame fisico presso l'ufficio della circolazione stradale

Per determinati tipi di veicoli, in particolare gli autoveicoli pesanti come per esempio un autobus della categoria M₂ (oltre 3,50 t) o M₃ (oltre 5,00 t) secondo l'articolo 11 capoverso 2 lettera k OETV, per ragioni di sicurezza stradale è opportuno che l'ufficio della circolazione stradale esegua sempre un esame fisico.

Dalla valutazione di questi tre criteri risulta il sistema di immatricolazione dei veicoli con eCoC illustrato di seguito.

L'esame amministrativo secondo l'articolo 30 OETV

La nuova norma dell'esame amministrativo di cui all'articolo 30 capoverso 1 OETV dev'essere limitata alle automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV nuove e complete, in quanto solo per questi mezzi i dati contenuti nell'eCoC possono essere ripresi dalle autorità d'immatricolazione, senza integrazioni, nel rapporto di perizia 13.20 A e quindi nella licenza di circolazione svizzera. Per tutti gli altri generi di veicoli i dati dell'eCoC devono essere integrati con altri dati specifici per il rilascio del documento. Tali integrazioni possono consistere in informazioni tecniche sul veicolo, quali ad esempio l'indicazione del carico rimorchiabile o di una forma di carrozzeria che non esiste nell'UE e quindi non riportata nell'eCoC, oppure in codici o condizioni da inserire a cura dell'ufficio della circolazione stradale. Va altresì considerato che un veicolo cui sono state apportate modifiche soggette a comunicazione ed esame e dotato di eCoC deve sempre essere sottoposto ad esame dall'ufficio della circolazione stradale. Fintantoché le norme su cui si basa la licenza di circolazione svizzera non saranno adeguate alla normativa europea, non sarà sufficiente un semplice trasferimento dei dati dell'eCoC per emettere tale documento, ma occorrerà sempre l'intervento dell'ufficio competente. Nell'ambito della digitalizzazione della licenza di condurre e della licenza di circolazione, l'USTRA dovrà valutare se e in quale misura sia opportuna un'armonizzazione con il diritto UE affinché in futuro, per esempio, anche gli autofurgoni nuovi e completi della categoria N₁ possano essere immatricolati con esame amministrativo.

Un altro problema consiste nel fatto che per le categorie di veicoli come i motoveicoli (categoria L) non esiste al momento alcun eCoC basato su un regolamento UE, sebbene questi mezzi siano particolarmente adatti all'immatricolazione amministrativa. Per poter reagire con flessibilità all'introduzione di eCoC per altre categorie di veicoli da parte dell'UE, con l'articolo 30 capoverso 3 si conferisce all'USTRA la facoltà di autorizzare altre categorie di veicoli all'esame amministrativo, per esempio mediante una propria ordinanza.

Il vantaggio dell'esame amministrativo consiste nella possibilità per il costruttore o l'importatore di compilare e firmare lui stesso il rapporto di perizia 13.20 A (art. 75 cpv. 1 OAC) senza dover più presentare fisicamente il veicolo all'ufficio della circolazione stradale. Poiché i dati del veicolo saranno già disponibili sotto forma di eCoC, il costruttore o l'importatore dovrà inserire solo poche altre indicazioni nel modulo 13.20 A. Tali indicazioni sono definite dall'USTRA nelle «Istruzioni sulla compilazione dei rapporti di perizia, moduli 13.20 A e 13.20 B» e relativi allegati. Dopo aver compilato e firmato il modulo, il costruttore o l'importatore potrà recarsi presso l'ufficio della circolazione stradale e far immatricolare il mezzo.

L'esame di identificazione o il controllo di funzionamento secondo l'articolo 30a OETV

Tutti gli altri veicoli nuovi, completi o completati, e le automobili nuove e complete che dispongono di un CoC in formato cartaceo dovranno continuare a essere sottoposti a esame di identificazione o controllo di funzionamento dell'ufficio della circolazione stradale. Se per tali veicoli (ad eccezione delle automobili) dovessero essere disponibili dati dell'eCoC, questi potranno essere utilizzati per l'immatricolazione, a condizione che nel rapporto di perizia debbano essere registrati solo i dati del veicolo che non figurano nell'eCoC o si discostano da esso.

Il collaudo in officina secondo l'articolo 32 OETV

Il collaudo in officina secondo l'articolo 32 capoverso 2 OETV è possibile per gli autoveicoli leggeri, i rimorchi con un peso totale fino a 3,50 t, i motoveicoli, i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore. Per questi mezzi, l'autorità d'immatricolazione potrà delegare la compilazione del rapporto di perizia e il controllo di funzionamento a soggetti che ne garantiscono un'esecuzione a regola d'arte.

Per i veicoli della categoria N₁ si possono già scaricare eCoC da EUCARIS. Un'immatricolazione prettamente amministrativa non è tuttavia possibile, in quanto occorre inserire determinati codici e dati tecnici nella licenza di circolazione. Per tale motivo, i veicoli della categoria N₁ rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 30a OETV e devono essere sottoposti a un controllo di funzionamento. Se un'autorità d'immatricolazione delega tale controllo a un'officina, il rapporto di perizia 13.20 viene compilato da quest'ultima. Se per il veicolo sono disponibili dati dell'eCoC provenienti da EUCARIS, questi possono essere utilizzati a condizione che l'officina debba registrare nel rapporto di perizia solo i dati che non sono presenti nell'eCoC. Sono determinanti a tal fine anche le «Istruzioni sulla compilazione dei rapporti di perizia, moduli 13.20 A e 13.20 B» dell'USTRA. Il veicolo potrà quindi essere immatricolato sulla base del rapporto di perizia 13.20 senza dover essere presentato all'autorità d'immatricolazione.

1.3.1.2. Raccolta dati elettronica del singolo veicolo basata su un CoC in formato cartaceo

Secondo l'articolo 23 capoverso 1 dell'ordinanza sul CO₂, l'importatore è tenuto a comunicare all'USTRA prima della prima messa in circolazione di un veicolo i dati necessari per la propria assegnazione del veicolo e il calcolo di un'eventuale sanzione. Sono soggetti alle disposizioni in materia di CO₂ le automobili, gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri. Se tali veicoli dispongono di un CoC in formato cartaceo, il piccolo importatore può presentare tale certificato all'USTRA, il quale registra nel SIAC i dati ai sensi dell'articolo 23 capoverso 1 dell'ordinanza sul CO₂ per conto dell'Ufficio federale dell'energia (UFE). In seguito all'attuazione della normativa sul CO₂ e al pagamento della sanzione, il piccolo importatore può immatricolare il veicolo mediante il CoC presso l'ufficio della circolazione stradale.

L'USTRA avrà la possibilità non solo di registrare i dati pertinenti in materia di CO₂, ma anche di rielaborare, su richiesta di un importatore, tutti i dati necessari per l'immatricolazione presenti nel CoC cartaceo in una raccolta dati elettronica del singolo veicolo nel SIAC, sollevando in tal modo i Cantoni da incombenze finora spettanti agli uffici della circolazione stradale. Questo nuovo servizio dell'USTRA dovrà

essere limitato ai certificati di conformità europei in formato cartaceo secondo l'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858, in quanto solo le categorie di veicoli M₁ e N₁ sono soggette alle disposizioni in materia di CO₂ e devono quindi essere notificate all'USTRA. Tutti gli altri veicoli muniti di CoC cartaceo dovranno continuare a essere presentati agli uffici della circolazione stradale per la registrazione dei dati e l'immatricolazione.

Poiché ogni costruttore redige i CoC in modo individuale per la propria marca o le proprie marche, la registrazione dei dati può richiedere tempi diversi. Di conseguenza, per questo nuovo compito l'USTRA richiederà tra 60 e 90 franchi, a seconda della struttura più o meno chiara del CoC cartaceo.

La raccolta dati elettronica del singolo veicolo potrà successivamente essere utilizzata ai fini dell'immatricolazione come una raccolta dati basata su un eCoC. Per le automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV nuove e complete, ciò significa che dovranno essere sottoposte a un esame amministrativo e non fisico presso l'ufficio della circolazione stradale.

1.3.2. Immatricolazione sulla base di un'approvazione del tipo svizzera contenente i dati globali di un tipo, una variante o una versione di veicolo

Le approvazioni del tipo svizzere potranno continuare a essere emesse per tutte le categorie di veicoli, quindi anche per le categorie M, N e O nel caso in cui non si possa ottenere alcun eCoC da EUCARIS. Tali documenti non saranno tuttavia più redatti nell'applicazione TARGA in uso dal 1984, dovendo questa essere urgentemente sostituita da un'applicazione moderna. La nuova applicazione IVITA-S, attiva dal 2021, mira pertanto a sostituire e modernizzare le funzioni di TARGA per poi rimpiazzarla definitivamente.

I titolari di un'approvazione del tipo svizzera per i veicoli di cui all'articolo 30 capoversi 1 e 2 OETV potranno farli immatricolare con esame amministrativo. Per gli autoveicoli leggeri, i rimorchi con un peso totale fino a 3,50 t, i motoveicoli, i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore questo tipo di immatricolazione sarà tuttavia soggetto a una restrizione.

1.3.3. Immatricolazione sulla base di una scheda tecnica svizzera contenente i dati globali veicolo di un tipo, una variante o una versione di veicolo

Poiché gran parte dei veicoli con approvazione generale UE disporrà di un eCoC, la necessità di schede tecniche diminuirà notevolmente. Dovrà tuttavia essere possibile redigerle anche in futuro per tre motivi:

- l'obbligo per i costruttori di veicoli con approvazione generale UE di fornire un eCoC per ciascun veicolo all'autorità di omologazione nazionale che ha rilasciato l'approvazione generale UE si applicherà, secondo il regolamento (UE) 2018/858, solo dal 5 luglio 2026. Sino ad allora i costruttori potranno continuare a dotare i loro veicoli di CoC in formato cartaceo;
- per determinate categorie di veicoli con approvazione generale UE la scheda tecnica è indispensabile, non essendo ancora stata fissata una data concreta per il passaggio agli eCoC (p. es. L, motoveicoli);
- nel caso in cui, per motivi tecnici o di altra natura, non fosse più possibile ottenere eCoC da EUCARIS, per un periodo più o meno lungo, la scheda tecnica svizzera potrà fungere da soluzione di ripiego. In tal modo l'USTRA garantisce che l'immatricolazione dei veicoli continui a funzionare anche se all'improvviso non si potessero più ottenere eCoC.

In seguito al trasferimento delle funzioni di TARGA al SIAC anche le schede tecniche saranno redatte nel SIAC.

Analogamente ai titolari di approvazione del tipo, anche i titolari di una scheda tecnica per i veicoli di cui all'articolo 30 capoversi 1 e 2 OETV potranno ottenere l'immatricolazione con esame amministrativo, tuttavia con una restrizione per gli stessi veicoli.

1.3.4. Immatricolazione sulla base dei dati del singolo veicolo presentato all'ufficio della circolazione stradale

Questo tipo di immatricolazione sarà possibile anche in futuro e applicabile ad esempio per singoli veicoli importati dall'America.

1.4 Portale per piccoli importatori e importatori diretti (portale KDI)

La presentazione delle domande per il rilascio di un'approvazione del tipo o di una scheda tecnica svizzera sarà effettuata mediante il portale elettronico dell'USTRA. Il cosiddetto «portale KDI» serve invece a comunicare i dati d'importazione per l'ottenimento di un eCoC, così come i pertinenti dati di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri che l'USTRA deve trasmettere all'UFE per l'attuazione delle prescrizioni in materia di CO₂, come da articolo 23 capoverso 1 dell'ordinanza sul CO₂. Di norma, solo i piccoli importatori devono annunciarsi all'USTRA tramite il portale KDI, in quanto i grandi importatori sono già registrati presso l'UFE e l'USTRA e utilizzano quindi il portale KDI soltanto in via eccezionale. Le definizioni di grande importatore e piccolo importatore si evincono dagli articoli 18 e 20 dell'ordinanza sul CO₂ e sono le seguenti: è considerato grande importatore chi immatricola per la prima volta in Svizzera almeno 50 automobili o sei veicoli utilitari leggeri all'anno, mentre è considerato piccolo importatore chi immatricola un numero inferiore di tali veicoli all'anno. Il grande importatore dev'essere registrato presso l'UFE e dispone di un apposito conto, cui viene attribuito il veicolo, poi conteggiato tramite fattura cumulativa. Nel caso di un piccolo importatore, la fatturazione viene disposta dall'UFE per ogni veicolo, a condizione che il mezzo sia soggetto alle disposizioni in materia di CO₂ e a una sanzione.

In linea di principio, tutti i veicoli devono essere registrati nel portale KDI mediante lo stesso modulo digitale. Fanno eccezione quelli dei grandi importatori secondo l'UFE, essendo questi già registrati in via preliminare presso l'USTRA per il processo di immatricolazione dei veicoli.

All'inizio dell'immissione si deve inserire solo il tipo di veicolo, scegliendo fra il trattamento di un veicolo singolo e la richiesta di un'approvazione del tipo svizzera. Nel primo caso il richiedente comunica il numero di telaio e di matricola. Se il veicolo appartiene alla categoria M, N o O, viene verificata la possibilità di ottenere un eCoC tramite EUCARIS. Se è disponibile un eCoC, i dati sono pronti per un'eventuale attuazione delle disposizioni sulle emissioni di CO₂ e l'immatricolazione presso il Cantone.

Se non è disponibile un eCoC ma un CoC cartaceo e il veicolo rientra nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli nuovi, il cliente deve presentare all'USTRA un duplicato o una scansione del CoC cartaceo originale per la registrazione dei dati pertinenti. Il cliente può quindi scegliere se far convertire i dati del CoC cartaceo in una raccolta dati digitale per l'immatricolazione presso il Cantone (immatricolazione amministrativa per le automobili nuove di categoria M₁). A tal fine deve inoltrare il CoC cartaceo originale. Altrimenti, il cliente può rinunciare alla digitalizzazione dei dati su carta e recarsi direttamente all'ufficio cantonale della circolazione stradale, il quale rileverà elettronicamente i dati del CoC cartaceo nel SIAC come finora.

Se non è disponibile un'approvazione generale UE e il veicolo rientra nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (p. es. un veicolo importato dall'America), il cliente deve registrare il veicolo nel portale KDI e comunicare all'USTRA i dati necessari ai fini dell'attuazione delle disposizioni in materia di CO₂.

Se non si dispone di un eCoC e il veicolo non rientra nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, il cliente deve rivolgersi all'ufficio della circolazione stradale cantonale.

Nel caso di un singolo veicolo non appartenente alla categoria M, N o O, il richiedente viene rinvio direttamente agli uffici della circolazione stradale cantonali. Lo stesso vale per i veicoli che non rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ e che dispongono solo di un CoC cartaceo. Presso gli uffici della circolazione stradale cantonali hanno luogo sia l'esame d'immatricolazione sia l'immatricolazione vera e propria.

1.5 Veicoli della categoria M₁ ≤3,50 t con approvazione generale UE

Questi veicoli dispongono oggi di un CoC in formato cartaceo e a partire dal 5 luglio 2026 dovranno essere dotati di un eCoC.

1) Veicoli con eCoC

L'importatore comunica all'USTRA il veicolo importato. L'USTRA ottiene l'eCoC tramite EUCA-RIS, registra i dati nel SIAC e dispone così delle informazioni necessarie per l'immatricolazione (1.1 secondo la fig. 2 sotto). Tale procedura è applicabile sia per i grandi sia per i piccoli importatori. Si passa quindi all'attuazione delle disposizioni in materia di CO₂. Nel caso di un grande importatore, il veicolo viene assegnato al relativo conto CO₂. I piccoli importatori necessitano per l'immatricolazione di un'attestazione dell'UFE, che viene rilasciata solo dopo il pagamento di un'eventuale sanzione. I dati vengono poi inoltrati attraverso il SIAC alle applicazioni cantonali per l'immatricolazione (1.2). Nel contempo, l'USTRA predispone la relativa scheda tecnica elettronica, consultabile tramite il numero di matricola. Con il modulo 13.20 A, compilato secondo le istruzioni per la compilazione del rapporto di perizia 13.20, il veicolo può quindi essere immatricolato. Nel caso delle automobili ≤3,50 t, l'immatricolazione avviene quasi esclusivamente in via amministrativa (eccezione: p. es. i veicoli per uso speciale).

2) Veicoli con CoC in formato cartaceo

Questa fattispecie riguarda solo gli importatori di automobili ≤3,50 t i cui veicoli non dispongono di eCoC (v. descrizione processo al punto 1) né di scheda tecnica svizzera (v. descrizione processo al punto 3), nella maggior parte dei casi piccoli importatori. L'importatore può richiedere una raccolta dati completa per l'immatricolazione amministrativa inviando a tal fine il CoC cartaceo all'USTRA (2.1), che lo controlla e registra i dati elettronicamente nel SIAC dietro pagamento di una tassa da 60 a 90 franchi, in base al tempo richiesto. Si passa quindi all'attuazione delle disposizioni in materia di CO₂ e i dati vengono inoltrati attraverso il SIAC alle applicazioni cantonali per l'immatricolazione (2.2). Nel contempo, l'USTRA predispone la relativa scheda tecnica elettronica, consultabile tramite il numero di matricola. Con il modulo 13.20 A, compilato secondo le istruzioni per la compilazione del rapporto di perizia 13.20, il veicolo può quindi essere immatricolato. Nel caso delle automobili ≤3,50 t, l'immatricolazione avviene quasi esclusivamente in via amministrativa (eccezione: p. es. i veicoli per uso speciale). In genere, se il numero di veicoli importati è elevato non conviene richiedere una raccolta dati elettronica del singolo veicolo, ma è più economica una scheda tecnica per un numero indefinito di veicoli (il cui prezzo va da fr. 100 a fr. 300).

Se l'importatore, invece di una raccolta dati completa per l'immatricolazione del veicolo, richiede solo la registrazione dei dati per l'attuazione delle disposizioni in materia di CO₂, l'immatricolazione non può avvenire in via amministrativa, ma occorrerà dapprima fissare un appuntamento per l'esame presso l'ufficio della circolazione stradale.

3) Veicoli con scheda tecnica svizzera

Se i veicoli importati non sono dotati di eCoC e l'importatore dispone dei relativi dati dell'approvazione generale UE (3.1), si può richiedere una scheda tecnica svizzera, rilasciata dall'USTRA (3.2) e consultabile in futuro sul suo sito web. I costi per il rilascio della scheda tecnica variano tra i 100 e i 300 franchi, a seconda del tipo di trattamento. L'importatore procede all'assegnazione dei veicoli (3.3) compilando e firmando il modulo 13.20 A per ciascuno di essi. Sulla base della scheda tecnica svizzera, l'importatore può anche comunicare all'USTRA i dati del singolo veicolo per via digitale (3.4). I dati del modulo 13.20 A sono completati dall'ufficio della circolazione stradale (3.5), dopodiché si procede all'attuazione delle disposizioni in materia di CO₂. Il completamento dei dati può anche essere delegato a officine autorizzate. Una volta effettuata l'immissione dei dati dall'ufficio della circolazione stradale sulla base del modulo 13.20 A, l'USTRA autorizza i dati del veicolo che può quindi essere immatricolato.



Figura 2: Situazione a partire dal 2025 per le automobili ≤ 3,50 t con approvazione generale UE

1.6 La scheda tecnica elettronica («lista pubblica» ai sensi dell'art. 17 cpv. 4 AP-OSIAC)

In futuro l'USTRA dovrà predisporre un numero nettamente inferiore di schede tecniche in quanto, per i veicoli delle categorie M, N e O, i dati iniziali del singolo veicolo saranno già disponibili in formato digitale tramite l'eCoC. Per queste categorie, dal 5 luglio 2026 (quando nell'UE entrerà in vigore l'obbligo per i costruttori di redigere eCoC) saranno rilasciate molte meno schede tecniche rispetto al passato. Per garantire comunque a tutti i soggetti coinvolti nel processo d'immatricolazione (importatori, spedizionieri, officine ecc.) l'accesso ai pertinenti dati dei veicoli, l'USTRA ha sviluppato un apposito portale raggiungibile via Internet, dove, per ogni veicolo dotato di un eCoC e registrato nel SIAC sarà possibile consultare una scheda tecnica elettronica immettendo il relativo numero di matricola.

La scheda tecnica elettronica contiene i dati iniziali del veicolo e riproduce quindi lo stato del mezzo subito dopo la fabbricazione. Contiene inoltre i dati personali dei costruttori e quelli degli importatori che hanno preventivamente acconsentito alla loro pubblicazione. Se un importatore non ha dato il suo consenso, i suoi dati personali non compariranno sulla scheda. I dati possono essere pubblicati in virtù dell'articolo 89g capoverso 8 della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LC-Str; RS 741.01). La scheda tecnica elettronica si basa sul nuovo articolo 17 capoverso 4 dell'ordinanza del 30 novembre 2018 concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (AP-OSIAC), che conferisce all'USTRA la competenza a tenere un registro pubblico dei dati tecnici e dei dati personali degli importatori e dei titolari di approvazione del tipo riportati nel SIAC Veicoli. In questo registro sarà presente una scheda tecnica elettronica per ogni veicolo, contenente approssimativamente la stessa quantità di dati di un'approvazione del tipo. La scheda non ha alcun effetto giuridico e serve solo alla consultazione del cliente. La scheda tecnica elettronica sarà conservata anche dopo l'immatricolazione e potrà essere utilizzata dalle autorità esecutive (controllo di polizia, controllo successivo presso l'ufficio della circolazione stradale), sebbene non rispecchi eventuali modifiche al veicolo.

1.7 Conteggio degli emolumenti

Gli emolumenti di cui all'allegato 3 OATV saranno integrati nell'ordinanza del 7 novembre 2007 sugli emolumenti USTRA (OEmo-USTRA; RS 172.047.40), in quanto tutti gli emolumenti dell'Ufficio devono essere riportati in tale ordinanza.

Emolumenti per l'acquisizione dei dati: i costi per veicolo rimarranno invariati a 5.50 franchi (autoveicoli) e 4 franchi (rimorchi, motoveicoli e altri veicoli a motore), ma riguarderanno l'acquisizione dei dati relativi ai veicoli nel SIAC. Tali tasse saranno versate dai piccoli importatori tramite micropagamenti e dai grandi importatori come finora, tramite fattura cumulativa.

Emolumenti per la preparazione dei dati: su richiesta di un importatore, l'USTRA elaborerà nel SIAC il relativo CoC in formato cartaceo in una raccolta dati elettronica del singolo veicolo, che potrà quindi essere utilizzata per l'immatricolazione. Per questo nuovo servizio, l'USTRA applicherà una tassa da 60 a 90 franchi, in quanto il trattamento di un CoC richiede più o meno tempo a seconda della complessità della struttura.

I restanti emolumenti contenuti nell'allegato 3 OATV saranno trasferiti senza modifiche nell'OEmo-USTRA.

1.8 Attuazione della mozione Darbellay

Situazione iniziale

Il 26 settembre 2013 il consigliere nazionale Christophe Darbellay ha presentato al Consiglio federale la mozione 13.3818 «Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale», chiedendo che le basi legali fossero adeguate affinché i veicoli nuovi omologati nell'UE possano essere immatricolati senza bisogno di un esame fisico da parte dell'ufficio della circolazione stradale.

Il 14 giugno 2016 l'Assemblea federale ha incaricato il Consiglio federale di dare seguito alla mozione Darbellay.

Attuazione

La richiesta della mozione di immatricolare in via prettamente amministrativa, ossia senza controllo da parte dell'ufficio della circolazione stradale, tutti i veicoli nuovi omologati nell'UE non ha potuto essere soddisfatta per tutti i veicoli, da un lato perché per molte categorie (L, T, R e S) non sono ancora disponibili eCoC e quindi non è possibile un'immatricolazione «senza esame», dall'altro perché le prescrizioni per i veicoli svizzeri ed europei non sono ancora pienamente armonizzate. Per esempio, in Svizzera esistono molte più forme di carrozzeria rispetto all'UE. Di conseguenza, un veicolo di un determinato tipo dev'essere controllato o meno dall'ufficio della circolazione stradale a seconda della forma di carrozzeria che presenta. È inoltre possibile che nella licenza di circolazione debbano essere inserite condizioni stabilite dalle autorità o che il mezzo sia corredato di accessori che rendono necessario un controllo dell'ufficio della circolazione stradale. Per tali motivi, l'immatricolazione esclusivamente amministrativa è limitata alle automobili della categoria M₁ (ca. tre quarti delle nuove immatricolazioni) secondo l'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV, a condizione che queste siano nuove, corrispondano appieno al CoC e non presentino modifiche soggette a comunicazione ed esame o altre restrizioni (p. es. uso speciale). L'uniformazione e armonizzazione con il diritto europeo è molto impegnativa e tuttora in corso.

L'attuazione della mozione Darbellay comporta modifiche nelle quattro ordinanze del diritto della circolazione stradale elencate di seguito:

- ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41);
- ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS 741.51);
- ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV; RS 741.511);
- ordinanza concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (OSIAC; RS 741.58).

1.9 Attuazione della mozione Reimann

Situazione iniziale

Il 30 settembre 2016 il consigliere nazionale Lukas Reimann ha presentato al Consiglio federale la mozione 16.3846 «Meno burocrazia attraverso l'abolizione della marca di controllo che attesta l'approvazione del tipo dei veicoli stradali», chiedendo che le basi normative fossero adeguate in modo da abolire i costi supplementari di cui all'allegato 3 OATV per i veicoli omologati o da modernizzarne la riscossione, che avviene attualmente mediante etichetta adesiva.

Il 27 settembre 2018 l'Assemblea federale ha incaricato il Consiglio federale di dare seguito alla mozione.

Attuazione

L'emolumento suppletivo per ogni veicolo omologato e immatricolato, finora previsto dall'allegato 3 numero 3 OATV, sarà abolito e con esso la pratica ormai superata di apporre la marca di controllo sul rapporto di perizia, attuando in tal modo la mozione Reimann.

In luogo dell'emolumento suppletivo, l'USTRA esigerà un supplemento per l'acquisizione o la preparazione dei dati dei veicoli nel SIAC, il cui importo sarà pari a quello dell'attuale emolumento suppletivo, ossia 5.50 franchi per gli autoveicoli e 4 franchi per i rimorchi, i motoveicoli e altri veicoli a motore. Al momento i ciclomotori non sono ancora trattati nel SIAC, per cui le relative tasse (fr. 1.50) continueranno a essere conteggiate con la collaborazione degli uffici cantonali della circolazione stradale. Per la preparazione dei dati, ossia l'elaborazione delle informazioni di un CoC in formato cartaceo in una raccolta dati elettronica del singolo veicolo, l'USTRA richiederà un importo compreso tra 60 e 90 franchi.

L'attuazione della mozione Reimann comporta modifiche nella seguente ordinanza del diritto della circolazione stradale:

- ordinanza sugli emolumenti USTRA (OE_{mo}-USTRA; RS 172.047.40).

1.10 Potenza/peso dei motoveicoli

Situazione iniziale

Finora, con «potenza/peso» dei motoveicoli s'intendeva il rapporto tra «potenza del motore e peso a vuoto».

Già oggi, però, le autorità cantonali calcolano questa grandezza perlopiù come nell'UE, ossia sottraendo dal peso a vuoto il peso del conducente di 75 kg e per i veicoli elettrici anche il peso della batteria. A seconda del Cantone, il risultato viene indicato con una o più cifre decimali.

La maggior parte dei motoveicoli venduti e immatricolati in Svizzera dispone di un'approvazione generale UE. Nell'UE la potenza/peso è attualmente indicata come il rapporto tra potenza del motore e peso in ordine di marcia.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Il metodo già oggi ampiamente adottato dalle autorità esecutive cantonali per calcolare la potenza/peso sarà prescritto in modo esplicito nell'OAC, in modo da garantire in tutta la Svizzera una procedura identica a quella dell'UE.

2 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo

Nell'UE i veicoli vengono immatricolati sulla scorta dei dati contenuti nel CoC. La base a tal fine è costituita dal regolamento (UE) 2018/858 (veicoli a motore e loro rimorchi; categorie M, N e O), dal regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali e dal regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli.

Il sistema di omologazione dell'UE obbliga i produttori a fabbricare i propri veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche in linea con il tipo omologato. Un costruttore di veicoli deve certificare quanto sopra per ogni veicolo mediante il rilascio di un CoC, che ne consente l'immatricolazione (cfr. a tale riguardo in particolare art. 6 par. 4, art. 7 par. 1 e art. 36, 37 e 48 del regolamento [UE] 2018/858). Per l'immatricolazione dei veicoli con approvazione generale UE è quindi necessario e sufficiente un CoC.

Finora sono previste disposizioni sull'eCoC solo dal regolamento (UE) 2018/858, ma non dai regolamenti (UE) n. 167/2013 e 168/2013. Secondo l'articolo 37 paragrafo 1 del regolamento (UE) 2018/858, a partire dal 5 luglio 2026, i costruttori saranno tenuti a mettere gratuitamente a disposizione dell'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione globale del tipo di veicolo il CoC sotto forma di dati strutturati in formato elettronico immediatamente dopo la data di costruzione del veicolo.

3 Commento ai singoli articoli

3.1 Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

Art. 29 cpv. 5, 6 e 7

Capoverso 5

La definizione relativa al momento in cui un veicolo è considerato «nuovo», finora riportata nell'articolo 30 capoverso 2 OETV, non è corretta dal punto di vista della sistematica legislativa in quanto, oltre all'articolo 30, anche gli articoli 30a, 30b e 30c OETV disciplinano i diversi tipi di esame dei veicoli nuovi. La definizione deve pertanto essere riportata già nell'articolo 29, che illustra i principi per gli esami d'immatricolazione, e quindi prima dei tipi di esame dei veicoli nuovi.

Capoversi 6 e 7

In linea con il regolamento (UE) 2018/858, viene definito in cosa consiste un veicolo «completo» e un veicolo «completato». Sia i veicoli «completi» che quelli «completati» soddisfano i requisiti tecnici specifici dell'OETV, il che costituisce una delle condizioni fondamentali per l'immatricolazione di veicoli secondo l'articolo 71 OAC. I veicoli «completati» potranno essere immatricolati solo dopo essere stati sottoposti a determinati esami. Le definizioni sono necessarie affinché sia evidente che solo i veicoli nuovi «completi» con eCoC possono essere immatricolati con esame amministrativo.

Art. 30

Il testo dell'articolo 30 capoverso 1 lettera b «un certificato di conformità europeo in formato elettronico secondo l'articolo 37 del regolamento (UE) 2018/858» è stato decretato dal Consiglio federale. L'entrata in vigore della disposizione è stata tuttavia rinviata a un secondo momento. Con il presente progetto si riformula il contenuto della lettera b.

Capoverso 1

L'esame esclusivamente amministrativo sulla base di una raccolta dati elettronica del singolo veicolo, senza l'obbligo di portare il veicolo presso l'ufficio della circolazione stradale, viene limitato alle automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV nuove e complete della classe M₁, in quanto gran parte di questi mezzi è importata in Svizzera senza aver subito modifiche in seguito alla fabbricazione e quindi con caratteristiche perfettamente rispondenti ai dati iniziali riportati nell'eCoC o nel CoC. Per questi veicoli la raccolta dati elettronica basata su un eCoC o su un CoC può essere utilizzata senza variazioni per emettere la licenza di circolazione. Per tutti gli altri generi di veicoli ciò non è possibile: per esempio, per i veicoli nuovi della classe N₁, anch'essi in gran parte importati in Svizzera senza essere stati modificati e dotati di un eCoC, nella licenza di circolazione dev'essere tassativamente inserita la cifra 243 (= peso per asse entro i limiti del peso totale del convoglio secondo la direttiva asa n. 6). Tale registrazione è effettuata dall'ufficio della circolazione stradale o dall'officina, motivo per cui questi mezzi e i loro eCoC non si prestano all'immatricolazione amministrativa, almeno finché le prescrizioni svizzere relative alla licenza di circolazione non saranno armonizzate con quelle dell'UE.

Genere di veicolo	Documenti / raccolta dati	Tipo di esame	Basi legali
Automobili ai sensi dell'art.11 cpv. 2 lett. a OETV nuove e complete	Rapporto di perizia basato su un'approvazione del tipo	Esame amministrativo	Art. 30 cpv. 1 lett. a OETV
	Rapporto di perizia basato su una scheda tecnica	Esame amministrativo	Art. 30 cpv. 1 lett. a OETV
	Rapporto di perizia basato su una raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'art. 72b cpv. 1 OAC	Esame amministrativo	Art. 30 cpv. 1 lett. b OETV

	Rapporto di perizia basato su una raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'art. 72b cpv. 3 OAC	Esame amministrativo	Art. 30 cpv. 1 lett. b OETV
--	---	----------------------	-----------------------------

Capoverso 2

Come in passato, determinati autoveicoli leggeri nuovi e completi che dispongono di un'approvazione del tipo o di una scheda tecnica dovranno poter essere ancora immatricolati con esame amministrativo. L'immatricolazione amministrativa è limitata ai generi di veicoli per i quali è possibile anche un collaudo in officina (art. 32 cpv. 2 OETV).

Capoverso 3

Il Consiglio federale conferisce all'USTRA la competenza legislativa di consentire, mediante un'ordinanza dell'Ufficio, l'immatricolazione amministrativa di altri tipi di veicoli a condizione che siano disponibili i relativi eCoC (v. spiegazioni al n. 5.3). Tale delega permette all'USTRA, non appena disponibili ulteriori eCoC, di scaricarli da EUCARIS e all'occorrenza di immatricolare anche questi veicoli in via amministrativa, senza dover apportare onerose modifiche all'ordinanza. A tal fine, i certificati di conformità dovranno soddisfare le prescrizioni dell'UE in modo da garantire che tutti gli eCoC presentino la stessa qualità.

Art. 30a cpv. 1, 1^{bis} e 3

Capoverso 1

Tutti gli altri veicoli devono essere tassativamente sottoposti a esame da parte dell'ufficio della circolazione stradale, per i motivi illustrati in relazione all'articolo 30 capoverso 1. A seconda dei documenti che possono essere presentati per fornire la prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento, si distinguono due tipi di esame: l'esame di identificazione o il controllo di funzionamento. La norma di cui all'articolo 30a dev'essere ampliata, in quanto, oltre ai documenti finora menzionati, anche le raccolte dati elettroniche di singoli veicoli basate su un CoC elettronico o cartaceo possono ora essere presentate per l'esame del veicolo come prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento. Le nuove regolamentazioni si trovano nelle lettere a, b e c, mentre la lettera d e il capoverso 1^{bis} riproducono il contenuto dell'attuale lettera b. La seguente tabella riporta una panoramica del contenuto del nuovo articolo 30a capoverso 1 lettere a–c OETV.

L'esame da effettuare presso l'ufficio della circolazione stradale dipende dai documenti e dalla serie di dati disponibili per un veicolo, così come dal genere di veicolo.

Genere di veicolo	Documento/raccolta dati	Tipo di esame	Basi legali
Automobili complete ai sensi dell'art. 11 cpv. 2 lett. a OETV	CoC in formato cartaceo	Esame di identificazione	Art. 30a cpv. 1 lett. a n. 1 OETV
Autoveicoli completi adibiti ad abitazione con un peso totale fino a 3,50 t	CoC in formato cartaceo	Esame di identificazione	Art. 30a cpv. 1 lett. a n. 2 OETV
Autoveicoli completi adibiti ad abitazione con un peso totale fino a 3,50 t	Raccolta elettronica del singolo veicolo ai sensi dell'art. 72b cpv. 1 OAC	Controllo di funzionamento	Art. 30a cpv. 1 lett. b OETV
	Raccolta dati elettronica del singolo veicolo ai sensi dell'art. 72a cpv. 3 OAC	Controllo di funzionamento	Art. 30a cpv. 1 lett. b OETV

Tutti gli altri veicoli completi e completati	CoC in formato cartaceo	Controllo di funzionamento	Art. 30a cpv. 1 lett. c OETV
	Raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'art. 72b cpv. 1 OAC	Controllo di funzionamento	Art. 30a cpv. 1 lett. c OETV
	Raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'art. 72b cpv. 3 OAC	Controllo di funzionamento	Art. 30a cpv. 1 lett. c OETV
	Approvazione del tipo	Controllo di funzionamento	Art. 30a cpv. 1 lett. c OETV
	Scheda tecnica	Controllo di funzionamento	Art. 30a cpv. 1 lett. c OETV

Capoverso 1^{bis}

Il vigente capoverso 1 lettera b numero 5 OETV è trasferito nel nuovo capoverso 1^{bis} e riformulato in modo più chiaro, senza modifiche contenutistiche. I soggetti che godono di privilegi e immunità diplomatici o consolari dovranno, come finora, sottoporre il proprio veicolo a un controllo di funzionamento. Non occorre presentare un CoC in formato cartaceo.

Capoverso 3

È modificato il rimando al nuovo capoverso 1 lettera d numero 2.

Art. 30b

I veicoli sprovvisti di raccolte dati elettroniche o di documenti secondo l'articolo 30 capoverso 1 e l'articolo 30a OETV (p. es. veicoli americani senza approvazione generale UE) dovranno continuare ad essere presentati per un esame tecnico completo presso l'ufficio della circolazione stradale. Si precisa che può trattarsi di veicoli completi o completati che devono essere sottoposti a un esame tecnico completo.

Art. 30c

È modificato il rimando al nuovo articolo 30a capoverso 1 lettera d numeri 1–4.

Art. 31 cpv. 1

Poiché la definizione di veicolo nuovo è spostata dall'attuale articolo 30 capoverso 2 al nuovo articolo 29 capoverso 5 OETV, il rimando tra parentesi nell'articolo 31 capoverso 1 deve essere modificato di conseguenza.

La possibilità di utilizzare raccolte dati elettroniche del singolo veicolo basate su un CoC in formato elettronico o in formato cartaceo anche per i veicoli non nuovi è disciplinata nella lettera c. Le lettere d ed e riprendono il testo delle attuali lettere c e d. Tutti i veicoli non nuovi dovranno continuare ad essere presentati all'ufficio della circolazione stradale per un controllo di funzionamento.

Art. 32 cpv. 1

Poiché finora tutte le autorità d'immatricolazione hanno approvato la compilazione del rapporto di perizia e il controllo di funzionamento, ossia il collaudo in officina, sempre solo per i veicoli *nuovi*, tale prassi è ora sancita nel capoverso 1 (veicoli nuovi).

Inoltre, in futuro le officine autorizzate potranno effettuare il collaudo in officina anche per i veicoli dotati di raccolte dati elettroniche del singolo veicolo, tuttavia, come finora, limitatamente ai generi di veicoli menzionati nel capoverso 2. Di conseguenza, chi importa un veicolo nuovo della classe N₁ e dispone della relativa raccolta dati elettronica del singolo veicolo, pur non potendo immatricolarlo con esame amministrativo conformemente all'articolo 30 OETV, può comunque immatricolarlo ricorrendo a un'officina autorizzata al collaudo sulla base dell'articolo 32 OETV. L'officina compila il rapporto di perizia ed esegue il controllo di funzionamento, per cui il veicolo, come nel caso di un esame amministrativo, non deve più essere presentato all'ufficio della circolazione stradale.

3.2 Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC)

Art. 15 cpv. 2, frase introduttiva

In linea con il diritto dell'UE, per «potenza/peso» si intende ora il «rapporto tra potenza del motore e peso in ordine di marcia» (finora: «rapporto tra potenza del motore e peso a vuoto»). Quest'ultimo corrisponde al peso a vuoto (art. 7 cpv. 1 e 7 OETV), ma senza accessori speciali, senza i pesi per lo stoccaggio di carburanti alternativi e senza conducente (art. 136 cpv. 1 OETV). La potenza/peso è registrata nella licenza di circolazione (campo 78). A seguito del nuovo metodo di calcolo, la dicitura del campo 78 dev'essere modificata sostituendo peso a vuoto con potenza/peso.

Inoltre, il valore soglia della potenza/peso è ora indicato nel testo dell'ordinanza con una cifra decimale, adeguandolo alla normativa europea (regolamento (UE) n. 168/2013, all. I). Tale adeguamento è stato accolto a maggioranza in occasione della procedura di consultazione effettuata nel 2017 sulla revisione delle prescrizioni relative alla licenza di condurre. Il metodo di arrotondamento della potenza/peso nella licenza di circolazione viene inoltre adeguato nelle istruzioni sulla compilazione dei rapporti di perizia 13.20 al centesimo più vicino, come nella più recente normativa europea (regolamento di esecuzione (UE) n. 901/2014, spiegazioni relative all'app. 24).

Diritto transitorio: v. commenti all'articolo 151q.

Art. 20a cpv. 2, secondo periodo

Tiene conto del nuovo metodo di calcolo della potenza/peso.

Art. 71 cpv. 1 lett. f

Il soddisfacimento dei requisiti connessi all'attuazione delle prescrizioni in materia di CO₂ è inserito nell'articolo 71 come ulteriore condizione per l'immatricolazione. I requisiti sono soddisfatti se il piccolo importatore ha pagato un'eventuale sanzione dovuta e ne ha ricevuto conferma dall'USTRA, oppure se un veicolo soggetto alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ è stato assegnato al parco veicoli nuovi di un grande importatore o di un raggruppamento di emissioni ed esiste una conferma al riguardo. Non appena l'importatore riceve la conferma, il veicolo può essere immatricolato presso l'ufficio della circolazione stradale.

Art. 72a cpv. 1 e 2

Capoverso 1

Una persona che intenda immatricolare per la prima volta un veicolo nuovo soggetto alle disposizioni in materia di CO₂ dopo l'importazione o la fabbricazione in Svizzera deve comunicarne elettronicamente all'USTRA i dati di importazione o fabbricazione prima della prima messa in circolazione. Non appena trasmesso il numero di identificazione del veicolo all'USTRA, è scaricato automaticamente un eCoC da EUCARIS.

- Se è possibile ottenere un eCoC da EUCARIS, occorre indicare altri dati di importazione/fabbricazione che vengono salvati nel SIAC come raccolta dati elettronica del singolo veicolo, insieme ai dati del CoC. I dati del veicolo relativi alle emissioni di CO₂, contenuti in tale raccolta, sono quindi comunicati all'UFE per l'attuazione delle disposizioni in materia. La raccolta dati del singolo veicolo serve inoltre, negli esami d'immatricolazione, come prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento.

- Se non è possibile ottenere alcun eCoC da EUCARIS, appare un messaggio in cui si chiede se è disponibile un CoC in formato cartaceo. In caso affermativo, occorre indicare altri dati di importazione/fabbricazione nonché i dati del CoC per l'attuazione delle prescrizioni in materia di CO₂. I dati del veicolo relativi alle emissioni di CO₂, contenuti in tale raccolta dati, sono comunicati all'UFE per l'attuazione delle disposizioni in materia di CO₂. L'importatore/il costruttore può quindi scegliere se trasmettere per posta il CoC cartaceo all'USTRA per la digitalizzazione, oppure se recarsi con il CoC cartaceo all'ufficio della circolazione stradale e far registrare i dati pertinenti per l'immatricolazione in occasione dell'esame del veicolo.

- Se non è disponibile un eCoC né un CoC cartaceo, devono essere comunicati all'USTRA gli altri dati di importazione o fabbricazione pertinenti per l'attuazione delle prescrizioni in materia di CO₂. I dati del veicolo relativi alle emissioni di CO₂, contenuti in tale raccolta dati, sono comunicati all'UFE per l'attuazione delle prescrizioni in materia di CO₂. Il veicolo deve quindi essere presentato per l'esame all'ufficio della circolazione stradale, il quale registra i restanti dati pertinenti per l'immatricolazione.

Capoverso 2

Al momento, in EUCARIS sono disponibili eCoC solo per i veicoli delle categorie M₁ e N₁. Se in futuro dovessero essere disponibili eCoC per altre categorie, l'USTRA potrà prescrivere una procedura di comunicazione mediante indicazione dei dati di importazione o fabbricazione anche per questi veicoli.

Art. 72b (nuovo)

Capoverso 1

Il capoverso 1 descrive la procedura per l'ottenimento da parte dell'USTRA dei certificati di conformità europei in formato elettronico secondo l'articolo 37 del regolamento (UE) 2018/858. La procedura inizia sempre con una comunicazione di dati effettuata dall'importatore o dal costruttore del veicolo. Tale comunicazione attiva una consultazione automatica in EUCARIS tramite IVITA-S: se è disponibile un CoC per il veicolo interessato, questo viene salvato nel SIAC, insieme ai dati comunicati, come raccolta dati elettronica del singolo veicolo e può essere utilizzato per l'immatricolazione.

Capoverso 2

Il capoverso 2 disciplina il caso in cui la consultazione automatica in EUCARIS non dia esito positivo perché non è disponibile alcun CoC in formato elettronico oppure perché non è stato possibile ottenerlo per problemi tecnici. In tali casi, l'importatore deve fornire un CoC in formato cartaceo. Con tale regolamentazione, l'USTRA assicura che i dati del veicolo per l'immatricolazione siano in ogni caso disponibili, anche qualora l'accesso a EUCARIS dovesse, ad esempio, essere bloccato per diverse settimane in seguito a difetti tecnici.

Capoverso 3

Su richiesta, per i veicoli soggetti alle prescrizioni sul CO₂, l'USTRA può rielaborare i dati di un certificato di conformità in formato cartaceo secondo l'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858 in una raccolta dati elettronica del singolo veicolo, registrandoli nel SIAC manualmente o tramite scanner. La limitazione di questo nuovo servizio dell'Ufficio a tali veicoli deriva dal fatto che attualmente i dati in questione devono essere comunicati all'USTRA solo per questi veicoli. Se un importatore comunica tali dati presentando un CoC cartaceo, può al tempo stesso richiederne la registrazione elettronica dietro pagamento di un importo compreso tra 60 e 90 franchi. Le basi legali per questa nuova tassa dell'USTRA si trovano nel numero 3.1.8.4 dell'allegato dell'OEmo-USTRA. La raccolta dati elettronica così ottenuta può quindi essere utilizzata per l'immatricolazione del veicolo. Nel caso di un'automobile ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV nuova e completa ciò significa che è possibile ricorrere all'esame amministrativo secondo l'articolo 30 capoverso 1 OETV. L'importatore o il costruttore può tuttavia anche solo comunicare all'USTRA i valori di CO₂ e quindi recarsi con il suo veicolo e il CoC in formato cartaceo presso l'autorità d'immatricolazione cantonale, che registrerà i dati del veicolo e lo immatricolerà mediante un esame.

Capoverso 4

Gli importatori o i costruttori comunicano all'USTRA, in conformità all'articolo 72a capoverso 1 OAC, i dati di importazione o fabbricazione dei veicoli importati o fabbricati in Svizzera soggetti alle prescrizioni sul CO₂. Tali informazioni sono salvate come raccolte dati elettroniche dei singoli veicoli insieme ai dati dei CoC elettronici. Successivamente l'importatore o il costruttore è informato dall'USTRA della predisposizione della raccolta dati elettronica del singolo veicolo, che può quindi essere utilizzata per gli esami d'immatricolazione ai sensi dell'OETV. Il presente capoverso disciplina appunto tale obbligo d'informazione dell'USTRA.

Art. 75 cpv. 1 e 2

Per i veicoli che possono essere immatricolati con esame amministrativo in base all'articolo 30 capoversi 1 e 2 OETV, il costruttore o l'importatore deve poter compilare il rapporto di perizia. L'articolo 75 capoverso 1 OAC deve quindi contemplare le fattispecie di immatricolazione amministrativa, in quanto in tali casi il costruttore o l'importatore compila autonomamente il rapporto di perizia. I costruttori o gli importatori possono inoltre continuare a compilare autonomamente il rapporto di perizia 13.20 A se dispongono di un'approvazione del tipo o di una scheda tecnica per automobili nuove e complete, autoveicoli leggeri, rimorchi con un peso totale fino a 3,50 t, motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (art. 75 cpv. 1 lett. b). La compilazione è altresì possibile in presenza di raccolte dati elettroniche del singolo veicolo per automobili nuove e complete (art. 75 cpv. 1 lett. a). Per tutti gli altri generi di veicoli, il rapporto di perizia è compilato dall'autorità di immatricolazione (art. 75 cpv. 2), fermo restando che, per esempio per i veicoli della categoria N₁ che dispongono di una raccolta dati elettronica del singolo veicolo, è possibile delegare tale compito a un'officina autorizzata al collaudo.

Art. 151q Disposizione transitoria della modifica del...

È necessaria una regolamentazione transitoria per i motoveicoli già immatricolati all'entrata in vigore della nuova legislazione in Svizzera.

Il nuovo metodo di calcolo può comportare una potenza/peso di un motoveicolo superiore rispetto a quella ottenuta con il metodo attuale, in quanto, in futuro, il dividendo (potenza del motore) rimarrà invariato, mentre il divisore (peso in ordine di marcia) sarà inferiore rispetto a oggi (peso a vuoto), di conseguenza il quoziente (potenza/peso) sarà superiore. Per i titolari di una licenza di condurre di categoria A per motoveicoli con limitazione della potenza (899 009 persone al 31 dicembre 2021), ciò non è rilevante finché non necessitano di una nuova licenza di circolazione. Solo al momento del rilascio di un nuovo documento (p. es. per cambio di domicilio o di detentore), può capitare che la potenza/peso nel campo 78 sia superiore a 0,2 kW/kg a causa del nuovo metodo di calcolo. Un simile scostamento dovrebbe riguardare però solo un numero limitato di motoveicoli.

Già oggi le autorità cantonali calcolano perlopiù la potenza/peso come nell'UE, ossia sottraendo dal peso a vuoto il peso del conducente di 75 kg e per i veicoli elettrici anche il peso della batteria.

La grande maggioranza dei motoveicoli venduti e immatricolati in Svizzera dispone di un'approvazione generale UE. Nell'UE la potenza/peso è indicata già oggi come il rapporto tra potenza del motore e peso in ordine di marcia.

Il 21 dicembre 2021 risultavano immatricolati 409 054 motoveicoli con una potenza non superiore a 35 kW e un rapporto potenza/peso non superiore a 0,20 kW/kg. Secondo un'analisi dei dati contenuti nel SIAC, con il nuovo metodo di calcolo circa 1500 veicoli (0,367 %) rischierebbero, al rilascio di una nuova licenza di circolazione, di rientrare nella categoria di licenza di condurre A (motoveicoli senza limitazione della potenza) anziché, come finora, nella categoria A 35 kW (motoveicoli con limitazione della potenza).

Senza l'autorizzazione a condurre di cui al capoverso 1, il titolare di una licenza di condurre il cui motoveicolo rientri nella summenzionata percentuale approssimativa dello 0,367 % e che cambi domicilio, per poter continuare a guidare il proprio mezzo dovrebbe conseguire la categoria A per motoveicoli senza limitazione della potenza soltanto a causa del nuovo metodo di calcolo. Infatti, in caso di cambio di domicilio, non si modifica solo l'indirizzo che figura sulla licenza di circolazione, ma viene emesso un nuovo documento, calcolando e registrando la potenza/peso in base al nuovo metodo.

Anche per gli allievi conducenti sono ipotizzabili situazioni in cui a partire dall'entrata in vigore della nuova legislazione debba essere rilasciata una nuova licenza di circolazione. Essendo tali situazioni ancora più rare di quelle menzionate nel paragrafo precedente, non si prevede alcuna regolamentazione transitoria specifica. Le autorità cantonali avranno tuttavia la possibilità di tenere adeguatamente conto di questi singoli casi mediante una deroga.

Allegato 12 numero V

I requisiti di un veicolo per gli esami della categoria A sono adeguati al nuovo metodo di calcolo della potenza/peso.

3.3 Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV)

Ingresso

L'articolo 104d LCStr è stato abrogato con effetto dal 1° gennaio 2019. Le basi per il trattamento dei dati sono regolamentate nell'OSIAC, pertanto l'articolo 104d può essere stralciato senza essere sostituito. Con legge federale del 17 marzo 2023, il Parlamento ha introdotto un nuovo articolo 106 capoverso 2^{bis} che è entrato in vigore il 1° ottobre 2023. In virtù di tale articolo il Consiglio federale può autorizzare l'USTRA a concedere in singoli casi specifici deroghe a disposizioni di ordinanze.

Art. 2 lett. e

Modifica di tipo redazionale per motivi di coerenza intratestuale, concernente soltanto il testo tedesco.

Art. 4 cpv. 1–4^{bis}

Capoverso 1

La seconda metà del periodo può essere stralciata, in quanto il suo contenuto è ora riportato nel capoverso 4^{bis}.

Capoverso 2

I veicoli che dispongono di un CoC cartaceo o elettronico sono ora esonerati dall'approvazione del tipo.

Capoverso 3

Modifica di tipo redazionale per motivi di coerenza intratestuale, concernente soltanto il testo tedesco.

Capoverso 4

Un importatore o un costruttore deve poter richiedere un'approvazione del tipo o una scheda tecnica per veicoli e telai, anche se questi sono esonerati dall'approvazione del tipo.

Capoverso 4^{bis}

Il contenuto del vigente capoverso 4 è trasferito nel nuovo capoverso 4^{bis}. Se un veicolo o un telaio è esonerato dall'approvazione del tipo, come nei casi contemplati dai capoversi 1–4, tale veicolo o telaio dev'essere sottoposto a un esame d'immatricolazione presso l'ufficio della circolazione stradale cantonale ai sensi degli articoli 29–31 OETV. L'espressione finora utilizzata «esame singolo» non esiste nell'OETV, motivo per cui è sostituita con il termine «esame» presente anche nei titoli degli articoli 30–31 OETV.

Art. 6 cpv. 3

Nella versione tedesca «Prüfbericht» è sostituito con «Prüfungsbericht», il termine effettivo con cui ci si riferisce ai moduli 13.20 A e 13.20 B.

Art. 13 cpv. 1 lett. c

Modifica di tipo redazionale per motivi di coerenza intratestuale, concernente soltanto il testo tedesco.

Art. 21 Luogo dell'esame tecnico

Modifica di tipo redazionale per motivi di coerenza intratestuale, concernente soltanto il testo tedesco.

Capitolo 4 (art. 32–42)

Il regolamento sugli emolumenti e le relative tariffe, finora disciplinati nel capitolo 4 e nell'allegato 3 OATV, sono abrogati nell'OATV per essere trasferiti nell'OEmo-USTRA.

Art. 45

Il nuovo capoverso 1 rappresenta la base legale in virtù della quale l'USTRA disciplina tramite ordinanza diverse fattispecie che sono elencate in particolare (ma non in modo esaustivo) alle lettere a e b. Il nuovo capoverso 2 riprende il secondo periodo del vigente capoverso 1, precisandolo con la menzione di determinati articoli dell'OATV. Grazie a tale precisazione è ora chiaro in quali casi l'USTRA può conce-

dere deroghe. Il nuovo capoverso 3 riprende il testo del vigente capoverso 2. Il progetto si fonda ora su una base legale più solida, in quanto all'articolo 106 capoverso 2^{bis} il Parlamento ha attribuito esplicitamente al Consiglio federale la competenza, con effetto al 1° ottobre 2023, di delegare poteri all'USTRA.

Art. 47

Questa norma transitoria del 1995, prevista dal vecchio diritto, non è più applicabile e può quindi essere stralciata.

Allegato 3

Il regolamento sugli emolumenti e le relative tariffe, finora disciplinati nel capitolo 4 e nell'allegato 3, sono abrogati nell'OATV per essere trasferiti nell'OEmo-USTRA.

3.4 Ordinanza del 7 novembre 2007 sugli emolumenti USTRA (OEmo-USTRA)

Art. 2

Le disposizioni sugli emolumenti per la procedura d'approvazione del tipo sono trasferite nell'OEmo-USTRA, motivo per cui viene abrogata la riserva a favore dell'OATV.

Art. 5 cpv. 9

Riprende senza modifiche il contenuto del vigente articolo 39 OATV sull'esenzione dalla corresponsione degli emolumenti.

Art. 5a cpv. 4

Riprende senza modifiche il contenuto del vigente articolo 39 OATV sulla riduzione dell'importo degli emolumenti. Come negli altri tre capoversi dell'articolo 5a, anche nel capoverso 4 la riduzione è del 50 per cento.

Art. 10

La disposizione transitoria stabilisce che le procedure amministrative e le prestazioni che non sono ancora concluse devono essere trattate secondo il diritto previgente.

Allegato, numero 3.1.6

L'introduzione del SIAC dal 1° gennaio 2019 ha permesso di offrire prodotti informativi supplementari, come per esempio l'accesso autorizzato, nel sistema di analisi, ai dati di tutta la Svizzera provenienti dal sottosistema SIAC Persone. Finora l'USTRA non ha creato le condizioni tecniche per un simile accesso diretto. Le analisi di tali informazioni sono inoltre complesse e richiedono esperienza e una vasta conoscenza dei dati. Il loro trattamento senza un'adeguata formazione comporterebbe il rischio di analisi errate, interpretazioni scorrette e informazioni sbagliate. In luogo di un accesso diretto, l'USTRA può, su richiesta, mettere a disposizione analisi aggregate o raccolte dati, sempre che queste siano compatibili con la protezione dei dati. Questa soluzione permette di soddisfare le esigenze dei clienti in modo più efficiente e flessibile e a costi più contenuti. L'emolumento stabilito al numero 3.1.6 non è più necessario e viene quindi abrogato.

Allegato, numero 3.1.8

Al numero 3.1.8 sono ora riportati gli emolumenti per diverse raccolte dati dei veicoli messe a disposizione dall'USTRA. Gli attuali importi di 5.50 e 4.00 franchi fissati per ogni veicolo immatricolato che dispone di un'approvazione del tipo o di una scheda tecnica dell'USTRA vengono mantenuti e saranno richiesti anche per il trattamento di un CoC elettronico di un veicolo. Mancando attualmente dati empirici relativi ai costi generati da quest'ultima prestazione, i suddetti emolumenti si applicheranno in una prima fase e potranno essere eventualmente adeguati non appena saranno noti gli oneri effettivi.

La differenza di 1.50 franchi (5.50 fr. e 4.00 fr.) è giustificata dalle differenze nel prezzo d'acquisto dei vari generi di veicoli: rimorchi, motoveicoli e altri veicoli a motore sono di gran lunga più economici di un'automobile o un'autofurgone. In linea di principio, gli emolumenti futuri dovranno coprire approssimativamente gli oneri sostenuti dall'USTRA per la prestazione fornita (art. 4 dell'ordinanza generale sugli emolumenti, OgeEm; RS 172.041.1). In questo caso sono determinanti i costi diretti di personale e posizioni di lavoro (in base ai valori indicativi dell'AFF), il supplemento per i costi generali (in genere

il 20 % sui costi diretti di personale) e le spese specifiche connesse al compito (p. es. consulenze, sistemi informatici ecc.).

Allegato, numero 4a

Le restanti prestazioni del vigente allegato 3 OATV sono trasferite senza modifiche nel nuovo numero 4a. Nella versione francese il termine «adjonctions» è sostituito con «ajouts».

3.5 Ordinanza del 30 novembre 2018 concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (OSIAC)

Ingresso

Dal 1° settembre 2023, il trattamento dei dati personali e dei dati delle persone giuridiche non si basa più sulla legge sulla protezione dei dati ma sulla legge del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA; RS 172.010). È dunque necessario introdurre come nuove basi legali gli articoli 57r (Trattamento di dati concernenti persone giuridiche) e 57s LOGA (Comunicazione di dati concernenti persone giuridiche).

Art. 4, frase introduttiva

L'attuale frase introduttiva viene precisata con l'aggiunta dei veicoli «destinati all'immatricolazione». Tale integrazione è necessaria in quanto il sottosistema SIAC Veicoli contiene i dati non solo dei veicoli immatricolati, ma anche di quelli destinati all'immatricolazione.

Art. 5, rubrica e cpv. 1^{bis}

L'USTRA assume nuovi compiti di rilevamento dei dati, registrando nel SIAC i CoC ottenuti dalla banca dati europea EUCARIS o i CoC in formato cartaceo dopo averli rielaborati in una raccolta dati elettronica. La registrazione dei dati deve pertanto essere menzionata nella rubrica e nel capoverso 1^{bis} dell'articolo 5.

Art. 17 cpv. 4

Per ogni veicolo immatricolato sulla base di una raccolta dati elettronica del singolo veicolo, l'USTRA pubblica costantemente sul portale Internet Scheda tecnica elettronica i dati iniziali dei veicoli nonché i dati di contatto dei costruttori e quelli degli importatori che hanno precedentemente acconsentito per iscritto alla pubblicazione. Questi dati dei veicoli servono alle parti coinvolte nel processo d'immatricolazione (importatori, officine, uffici della circolazione stradale ecc.) per fini informativi.

Art. 19 cpv. 3

Il nuovo capoverso 3 funge da base legale per l'ottenimento di CoC elettronici dalla banca dati europea EUCARIS. Non vengono trasmessi dati di persone o veicoli svizzeri all'estero.

4 Ripercussioni

Con il passaggio dall'approvazione del tipo ai dati digitali del singolo veicolo, la registrazione dei dati per l'immatricolazione della maggior parte dei veicoli è trasferita dagli uffici della circolazione stradale cantonali e dalle officine alla Confederazione (USTRA). Solo i dati dei veicoli nuovi incompleti trasformati o di quelli che presentano modifiche tecniche devono continuare a essere registrati direttamente presso l'ufficio della circolazione stradale.

L'immatricolazione diventa più semplice e rapida. Soprattutto l'immatricolazione amministrativa per le automobili nuove e complete che non presentano modifiche soggette a comunicazione ed esame comporta un notevole sgravio per gli uffici della circolazione stradale e le officine, in quanto in passato tale possibilità è stata ancora poco sfruttata. Piuttosto, i dati di un veicolo singolo venivano spesso accertati tramite il controllo di funzionamento effettuato dalle officine delegate al collaudo.

Grazie alla digitalizzazione dei processi e alla registrazione dei dati del singolo veicolo già prima dell'immatricolazione, la qualità dei dati utilizzati a tale scopo dovrebbe migliorare, mentre si assisterà a una riduzione complessiva degli oneri sia per gli importatori che per gli uffici della circolazione stradale.

Tali sviluppi sono confermati dalla fase di test dell'applicazione IVITA-S, in corso già da dicembre 2021.

4.1 Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione

Dalla registrazione dei CoC cartacei delle categorie di veicoli M e N soggetti alle disposizioni sul CO₂ risulteranno costi supplementari per l'USTRA pressappoco equivalenti al risparmio ottenuto grazie al minor numero di schede tecniche rilasciate. L'Ufficio stima che nel 2025 dovranno essere immatricolati circa 5000 nuovi veicoli con CoC cartaceo⁵ e che tale cifra tenderà allo zero entro la fine del 2026. Inoltre, dei circa 15 000 veicoli importati direttamente su base annua, circa 2000 dovrebbero arrivare in Svizzera senza CoC (la maggior parte destinata al mercato americano).

Le raccolte dati per l'immatricolazione di circa 5000 veicoli saranno registrate manualmente, il che corrisponde a circa 1 FTE annuo. In una seconda fase (dopo il 5 luglio 2026), gli oneri per la registrazione manuale dei CoC cartacei dei veicoli soggetti alle prescrizioni sul CO₂ saranno nettamente inferiori. D'altro canto, il perfezionamento del sistema dopo la conclusione del progetto «Nuovo regime di immatricolazione veicoli» e il trattamento di un maggior numero di dati digitali per singolo veicolo richiederanno approssimativamente la stessa capacità di personale.

Per lo sviluppo dell'applicazione IVITA-S sono stati spesi finora circa 11,25 milioni di franchi. I costi per l'ulteriore sviluppo delle funzioni operative e dei processi necessari per l'approvazione del tipo (progetto informatico «Nuovo regime di immatricolazione veicoli») sono stimati a circa 6 milioni di franchi. Nei prossimi anni i costi d'esercizio si attesteranno tra 0,6 e 1,3 milioni di franchi all'anno.

Con il passaggio ai dati iniziali del singolo veicolo, le richieste e il rilascio di approvazioni del tipo svizzere e schede tecniche diminuiranno sensibilmente, determinando minori entrate per l'USTRA. Nel 2019 i ricavi da approvazioni del tipo, schede tecniche e marche di controllo si aggiravano attorno a 6,4 milioni di franchi. A seconda di quanto rapidamente avverrà il passaggio presso gli importatori, nel 2025 verranno a mancare tra 1,7 e 3,3 milioni di franchi.

4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

Per gli uffici cantonali della circolazione stradale, la registrazione dei dati verrà meno nella maggior parte dei casi di immatricolazione di veicoli nuovi. Circa l'85 per cento dei veicoli a motore nuovi è infatti rappresentato da automobili e veicoli per il trasporto di cose, la maggior parte dei quali disporrà di un CoC elettronico e quindi di una raccolta dati digitale. Di conseguenza dovranno essere ancora registrati solo i dati del rimanente 15 per cento circa, ovvero solo quelli dei veicoli nuovi privi di eCoC e non soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (p. es. motoveicoli e trattori). Grazie alla semplificazione e all'ottimizzazione delle procedure di immatricolazione, a partire dal 2027 gli uffici della circolazione stradale realizzeranno risparmi superiori a 1 milione di franchi.

Per i Comuni, le città, gli agglomerati e le regioni di montagna non si prevedono ripercussioni.

4.3 Ripercussioni sull'economia

Il passaggio dall'attuale immatricolazione mediante approvazione del tipo o scheda tecnica svizzere all'applicazione IVITA-S dovrà essere attuato dagli importatori in collaborazione con l'USTRA, che lo seguirà mettendo a disposizione i sistemi per l'immatricolazione insieme ai Cantoni.

I minori oneri a carico degli importatori per i veicoli delle categorie M, N e O (nessun costo per l'approvazione del tipo o la scheda tecnica, meno voci da compilare nel modulo 13.20 A) nonché la soppressione del collaudo in officina per le automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV nuove e complete comporteranno vantaggi finanziari.

Anche se nel 2025 solo la metà degli importatori di veicoli delle categorie M₁ e N₁ sarà passata ai dati digitali del singolo veicolo (stima prudente), i risparmi dovrebbero ammontare già a 10 milioni di franchi. Quando, a partire dal 2027, tutti gli importatori interessati avranno effettuato il passaggio (recepimento del regolamento (UE) 2018/858), si avranno risparmi nell'ordine di 18 milioni di franchi.

⁵ Il numero di 5000 CoC cartacei è stato stimato sulla base delle immatricolazioni del 2021 nonché mediante un test sull'ottenimento di eCoC tramite EUCARIS per i veicoli importati direttamente.

Per i veicoli importati direttamente, da un lato si avrà una semplificazione e quindi oneri inferiori per gli importatori (circa 13 000 nuovi veicoli all'anno); dall'altro, gli importatori di veicoli soggetti alle disposizioni sul CO₂ e che non dispongono di un CoC dovranno effettuare la registrazione dei dati tramite piattaforma digitale (ca. 2000 veicoli nuovi, perlopiù destinati al mercato americano).

4.4 Ripercussioni sull'ambiente e sulla società

Nessuna ripercussione.

4.5 Altre ripercussioni

Nessuna ripercussione.

5 Aspetti giuridici

5.1 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Le modifiche proposte sono compatibili con gli impegni internazionali della Svizzera.

Non sono creati ostacoli tecnici al commercio. La compatibilità con il diritto dell'UE e i regolamenti dell'ONU è garantita. Non esistono conflitti né con gli Accordi bilaterali tra la Svizzera e l'UE (ATT⁶ e MRA⁷) né con i regolamenti tecnici sui veicoli dell'Accordo dell'ONU del 20 marzo 1958⁸.

L'USTRA ha stipulato un contratto con l'associazione EReg per la partecipazione, a pagamento, a EUCARIS. L'accesso al sistema è pertanto giuridicamente garantito. Dal momento in cui l'applicazione IVITA-S sarà collegata a EUCARIS, gli eCoC dei costruttori per il mercato svizzero saranno caricati nel sistema dal KBA e dall'autorità d'immatricolazione olandese (RDW).

5.2 Riferimenti normativi

I presenti adeguamenti normativi si basano sugli articoli 12 capoversi 3 e 4, 13 capoverso 2, 15 capoversi 4–6, 89g capoverso 2, 89h, 106 capoversi 1 e 2^{bis} della legge federale del 19 dicembre 1958⁹ sulla circolazione stradale (LCStr) e sull'articolo 46a LOGA e rientrano nei limiti stabiliti da tali disposizioni del diritto federale.

5.3 Delega di competenze legislative

Il Consiglio federale delega diverse competenze legislative all'USTRA sulla base dell'articolo 106 capoversi 1 e 2^{bis} LCStr. Il capoverso 1 consente all'USTRA, conformemente all'articolo 30 capoverso 3 AP-OETV, di ottenere da EUCARIS ulteriori CoC in formato elettronico non appena disponibili e, all'occorrenza, di immatricolare anche questi generi di veicoli in via amministrativa, senza dover procedere a dispendiose modifiche di ordinanza. A tal fine, questi CoC dovranno soddisfare gli stessi requisiti previsti dal regolamento (UE) 2018/858 per le categorie di veicoli M, N e O, in modo da garantire che tutti gli eCoC presentino la stessa qualità. La competenza delegata dall'articolo 106 capoverso 2^{bis} LCStr ed esplicitata nell'articolo 45 capoverso 2 OATV è quella secondo cui l'USTRA, in casi particolari, può concedere deroghe a singole disposizioni.

⁶ Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (cosiddetto Accordo sui trasporti terrestri; RS **0.740.72**).

⁷ Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (RS **0.946.526.81**).

⁸ Accordo del 20 marzo 1958 concernente l'adozione di regolamenti tecnici armonizzati delle Nazioni Unite per i veicoli a ruote, gli equipaggiamenti e i pezzi che possono essere installati o usati in veicoli a ruote, nonché le condizioni per il riconoscimento reciproco di omologazioni concesse sulla base di tali regolamenti delle Nazioni Unite (RS **0.741.411**).

⁹ RS **741.01**

5.4 Protezione dei dati

In futuro le schede tecniche elettroniche che contengono dati meramente tecnici di un veicolo potranno essere consultate in Internet utilizzando il numero di matricola.

Con il numero di matricola si garantisce che a ciascun veicolo prodotto o importato in Svizzera sia assegnato un numero che permetta di identificarlo.

Il numero di matricola svolge una funzione importante nell'ambito dell'anonimizzazione e quindi della protezione dei dati: non risulta problematico dal punto di vista del diritto sulla protezione dei dati, in quanto si tratta di un'informazione meramente tecnica che da sola non consente di risalire in alcun modo a costruttore, importatore o detentore. Il numero di identificazione del veicolo è invece un dato personale con cui il diritto vigente vieta qualunque collegamento. L'utilizzo del numero di matricola per consultare la scheda tecnica elettronica si è dunque affermato, non risultando problematico dal punto di vista del diritto sulla protezione dei dati. Inoltre, il numero di identificazione del veicolo non è riportato sulla scheda tecnica.

6 Glossario

Termine / abbreviazione	Significato
AG-UE	Approvazione generale UE
AT	Approvazione del tipo
AT-CH	Approvazione del tipo svizzera
Categorie di veicoli UE	<p>M: autoveicoli per il trasporto di persone</p> <p>N: autoveicoli per il trasporto di cose</p> <p>O: rimorchi di trasporto</p> <p>L: veicoli a motore a due ruote o tricicli a motore e quadricicli da leggeri a pesanti</p> <p>T: trattori a ruote</p> <p>C: trattori con cingoli</p> <p>R: rimorchi di trasporto agricoli e forestali</p> <p>S: rimorchi di lavoro agricoli e forestali</p>
CoC	Certificato di conformità europeo («Certificate of Conformity»)
eCoC	Certificato di conformità europeo in formato elettronico
IVITA-S	Applicazione dell'USTRA per ottenere eCoC da EUCARIS e trasmetterli al SIAC e per emettere schede tecniche e approvazioni del tipo svizzere.
OCS	Organo di controllo riconosciuto secondo l'allegato 2 OATV
Portale KDI	Portale per piccoli importatori e importatori diretti che intendono immatricolare veicoli in Svizzera
Raccolta dati IVI	Initial Vehicle Information, dati iniziali del veicolo
Scheda tecnica elettronica	Estratto dell'eCoC integrato con dati sull'importazione ed estratti dell'approvazione del tipo svizzera con dati sulla fabbricazione. Corrisponde a una raccolta dati del singolo veicolo.
SIAC	Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione
ST	Scheda tecnica; raccolta svizzera di dati provenienti da un'OG-UE nell'ambito della procedura di approvazione del tipo svizzera.
UCS	Ufficio della circolazione stradale
UDSC	Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini
UFE	Ufficio federale dell'energia
USTRA	Ufficio federale delle strade
VIN	Vehicle Identification Number, numero di identificazione del veicolo