



Berna, 15.10.2025

Nuovo regime di immatricolazione dei veicoli

Rapporto sui risultati della procedura di
consultazione svolta dal 14 agosto al
14 novembre 2024

N. documento: ASTRA-D-33DB3401/688



Indice

1 **Introduzione.....2**

 1.1 Situazione iniziale.....2

 1.2 Contenuto del progetto.....3

 1.3 Procedura di consultazione3

2 **Pareri4**

 2.1 Pareri pervenuti4

 2.2 Valutazione dei pareri.....6

3 **Valutazione dei progetti di ordinanza.....6**

 3.1 Considerazioni preliminari6

4 **Pareri relativi alle singole domande.....20**

5 **Ulteriori riscontri di VFAS sull’OETV61**

6 **Allegato: Elenco dei partecipanti e relative abbreviazioni65**

1 **Introduzione**

1.1 **Situazione iniziale**

Con il regolamento (UE) 2018/858 l'Unione europea ha introdotto il 1° settembre 2020 un nuovo regime di omologazione e immatricolazione per i veicoli delle categorie M¹, N² e O³. 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 elettronico (eCoC). Nell'UE i veicoli delle suddette categorie sono dunque immatricolati sulla base delle raccolte dati del singolo veicolo contenute nell'eCoC. Per poter ricevere i dati degli eCoC dalle autorità di omologazione degli Stati membri dell'UE a partire dal 2026, con il progetto «Nuovo regime di immatricolazione dei veicoli», l'USTRA ha predisposto le condizioni necessarie affinché in futuro i veicoli possano essere immatricolati anche in Svizzera sulla base delle raccolte dati del singolo veicolo contenute nell'eCoC. Con la revisione parziale di cinque ordinanze relative alla circolazione stradale sono poste nel diritto svizzero le basi legali per le modifiche riguardanti l'immatricolazione dei veicoli e il trattamento dei dati, pianificate e attuate mediante il suddetto progetto. Oggetto della procedura di consultazione è inoltre l'attuazione delle mozioni Darbellay 13.3818 Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale e Reimann 16.3846 Meno burocrazia attraverso l'abolizione della marca di controllo che attesta l'approvazione del tipo dei veicoli stradali.

Con la revisione parziale dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS 741.51), viene inoltre adeguato al diritto dell'Unione il metodo di calcolo del rapporto potenza/peso dei motoveicoli.

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.

1.2 Contenuto del progetto

- **Passaggio dai dati del tipo ai dati iniziali del singolo veicolo per l'immatricolazione dei veicoli:** i dati iniziali 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; l'immatricolazione per questi veicoli sarà digitalizzata.
- **Ottenimento da parte dell'USTRA, tramite la nuova applicazione IVITA-S, dei certificati di conformità elettronici contenuti in EUCARIS:** l'immatricolazione di veicoli in Svizzera dev'essere ridefinita e digitalizzata, in quanto già da diversi anni i veicoli nell'UE sono in gran parte immatricolati mediante cosiddetti CoC contenenti i dati iniziali del singolo veicolo. 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 da EUCARIS e memorizzare tali eCoC per i veicoli importati in Svizzera, è necessaria una nuova applicazione IVITA-S.
- **Disattivazione dell'applicazione TARGA, in uso dal 1984, e trasferimento delle funzioni all'applicazione IVITA-S.**
- **Introduzione di una scheda tecnica elettronica per ogni veicolo:** l'USTRA predispone sotto forma di scheda tecnica elettronica i dati di ogni veicolo nuovo e completo o completato per il quale esiste una raccolta dati iniziali del singolo veicolo sotto forma di eCoC, che potrà essere consultato dagli uffici coinvolti nell'immatricolazione.
- **Attuazione della mozione Darbellay 13.3818:** l'intervento chiede di adeguare le basi legali vigenti affinché i veicoli a motore omologati nell'UE possano essere registrati direttamente agli sportelli d'immatricolazione degli uffici della circolazione stradale, rendendone così superfluo il controllo obbligatorio. Il progetto posto in consultazione consente l'immatricolazione in via esclusivamente amministrativa per gran parte delle automobili leggere della categoria M₁ che dispongono di un eCoC. Per tutti gli altri veicoli delle categorie M, N e O, i dati degli eCoC potranno essere utilizzati per l'immatricolazione, ma a causa delle differenze tra le categorie di veicoli europee e svizzere sarà comunque richiesto l'esame del veicolo presso l'ufficio della circolazione stradale.
- **Attuazione della mozione Reimann 16.3846:** l'intervento 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, digitalizzando il processo di pagamento, per cui non occorrerà più applicare la marca di controllo.
- **Nuovo metodo di calcolo del rapporto potenza/peso dei motoveicoli:** il rapporto tra potenza e peso si baserà sul peso in ordine di marcia (e non più sul peso a vuoto). 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.

1.3 Procedura di consultazione

Il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione 2024/06 il 14 agosto 2024. Sono stati invitati a parteciparvi i Cantoni, le conferenze e le organizzazioni intercantonali del settore, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le organizzazioni mantello nazionali dell'economia e dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna come pure altre associazioni, organizzazioni e cerchie interessate. La procedura di consultazione si è svolta dal 14 agosto al 14 novembre 2024. I seguenti documenti sono stati messi a disposizione dei destinatari della consultazione:

- lettera di accompagnamento concernente l'avvio della procedura di consultazione
- progetti in consultazione: modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC), dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV), dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV), dell'ordinanza concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (OSIAC) e dell'ordinanza concernente gli emolumenti dell'Ufficio federale delle strade (OEmo-USTRA), tavola sinottica
- rapporto esplicativo
- lista dei destinatari
- questionario comprendente 18 domande
- domande secondo il questionario e domande sulla posizione riguardo agli atti normativi e relative modifiche nel portale Consultations

La documentazione è disponibile sul sito della Cancelleria federale: www.admin.ch > *Diritto federale* > *Procedure di consultazione* > *Procedure di consultazione concluse* > 2024 > DATEC > Procedura di consultazione 2024/06.

I pareri sono stati trasmessi all'USTRA tramite e-mail. Inoltre, per la prima volta l'USTRA ha utilizzato Consultations, il nuovo strumento digitale per le consultazioni, accessibile cliccando sul modulo di risposta al sito www.admin.ch > *Diritto federale* > *Procedure di consultazione*. Consultations ha permesso ai partecipanti di trasmettere il proprio parere direttamente in forma elettronica.

26 pareri (pari al 51 %) sono stati trasmessi tramite Consultations e 25 (pari al 49 %) tramite e-mail. La maggior parte dei Cantoni e i partiti che hanno partecipato alla consultazione hanno trasmesso il proprio parere tramite e-mail, mentre la maggioranza delle associazioni ha utilizzato Consultations.

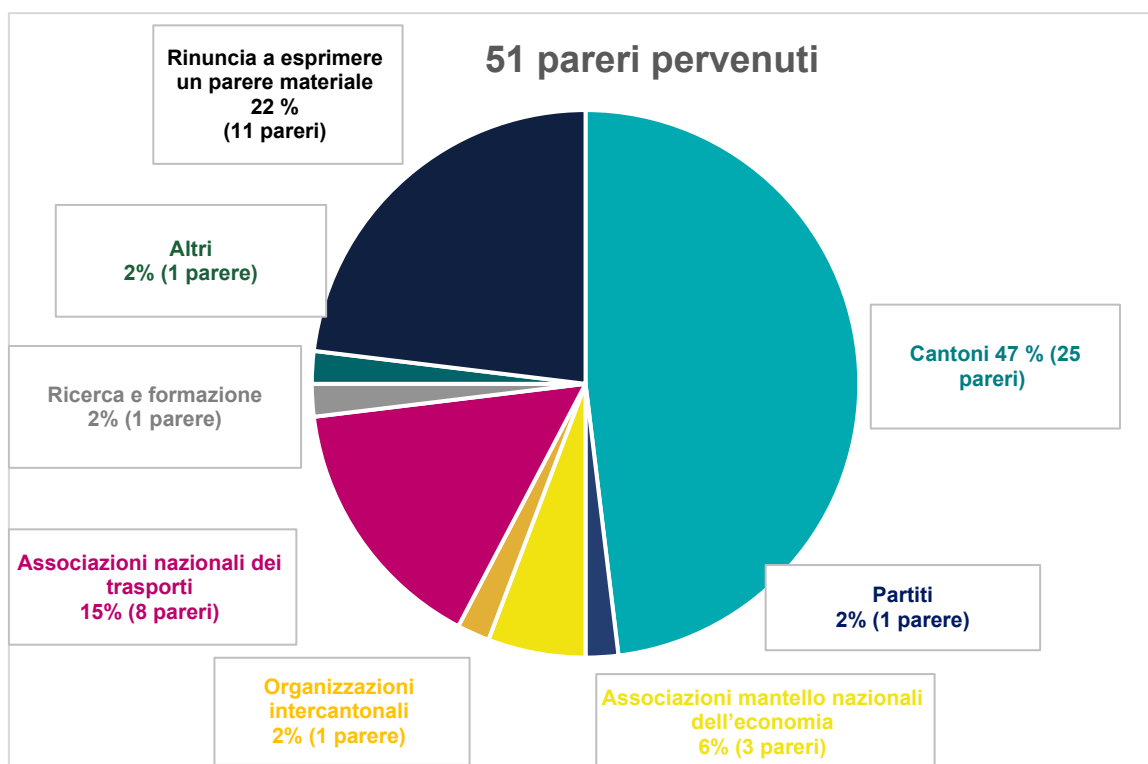
Modalità di trasmissione dei pareri	
Tramite Consultations (51 %)	Tramite e-mail (49 %)
UR, SZ, OW, SO, AI, GE, JU, economiesuisse, ACVS, CSP, FSP, UPSA, auto-schweiz, upi, Landtechnik Schweiz AG, SAA, VFAS, ECO SWISS, ISP, NGF, NVB, SVV, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG, carrosserie suisses	ZH, BE, LU, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, UDC, PS, USAM, asa, CCPCS, Handel Schweiz, SUVA

2 Pareri

2.1 Pareri pervenuti

Elenco dei partecipanti alla consultazione	Numero di enti invitati	Numero di osservazioni pervenute	Partecipanti
1. Cantoni e Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	27	25	Tutti i Cantoni eccetto NE
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	10	2	UDC PS
3. Associazioni mantello nazionali di Comuni, città e regioni di montagna	3	--	--
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	3	economiesuisse USAM Verband Lohnunternehmer Schweiz

5. Altre cerchie interessate			
5.1 Organizzazioni intercantonali	16	5	ACVS asa CSP CCPCS FSP
5.2 Associazioni nazionali dei trasporti	52	8	UPSA auto-schweiz upi Landtechnik Schweiz SAA Handel Schweiz VFAS carrosserie suisse
5.3. Altre associazioni nazionali	20	2	ECO SWISS ISP
5.4 Settore assicurativo	4	4	NGF NVB SUVA SVV
5.5 Ricerca e formazione	2	1	BFH
5.6 Altri	15	1	Kyburz Switzerland AG
Totale	157 destinatari invitati	51 pareri pervenuti	



Alla consultazione in merito al nuovo regime di immatricolazione dei veicoli sono stati invitati a partecipare, in totale, 157 soggetti (Cantoni, partiti politici, organizzazioni mantello e altre cerchie interessate), come da lista dei partecipanti. Di questi hanno fatto pervenire un parere 50 soggetti, tra cui 25 Cantoni (eccetto Neuchâtel) e due partiti rappresentati nell'Assemblea federale (PS, UDC). 107 dei complessivi 157 interpellati non hanno trasmesso alcun parere. Undici interpellati hanno comunicato esplicitamente la rinuncia a esprimere un parere (PS, ACVS, CSP, CCPCS, FSP, ECO SWISS, ISP, NGF, NVB, SVV, SUVA). Oltre ai 50 pareri degli interpellati, ne è pervenuto uno dall'azienda Kyburz Switzerland AG, che non figura nella lista dei destinatari. In tutto sono quindi

51 pareri. Di questi, ne sono stati valutati 40, tralasciando gli undici interpellati che hanno rinunciato ad esprimersi.

I pareri e le richieste sono stati presentati utilizzando il questionario previsto con le domande sui singoli articoli in Consultations e/o con una lettera allegata. Strutturato sulla base delle modifiche d'ordinanza proposte e contenente 18 domande, il questionario si compone di una parte quantitativa (sì, no, nessun parere / non pertinente) e di una parte qualitativa (osservazioni). In alcuni casi i partecipanti hanno indicato le proprie richieste solamente nella lettera di accompagnamento (senza utilizzare il questionario e senza fornire indicazioni sui singoli articoli) e in altri casi invece in diverse forme (ad es. come osservazioni nel questionario e nella lettera di accompagnamento nonché fornendo indicazioni sui singoli articoli). Per determinati gruppi tematici i pareri di alcuni partecipanti presentano un contenuto molto simile se non pressoché identico.

Dei 26 partecipanti che si sono avvalsi esclusivamente di Consultations, 8 hanno comunicato esplicitamente di non voler prendere posizione (ACVS, CSP, FSP, Eco Swiss, ISP, NGF, NVB, SVV). Restano quindi 18 pareri trasmessi tramite Consultations e confluiti nella presente valutazione. Soltanto la metà circa dei 18 partecipanti si è avvalsa della possibilità di fornire tramite Consultations un feedback dettagliato sui singoli articoli dei progetti delle ordinanze OATV, OAC, OETV, OSIAC e OEemo-USTRA.

2.2 Valutazione dei pareri

La maggioranza dei partecipanti ha compilato la sezione quantitativa del questionario, in parte o integralmente. Per i partecipanti che hanno presentato le proprie osservazioni senza utilizzare il questionario, le osservazioni nella lettera di accompagnamento sono state analizzate separatamente.

Oltre alle indicazioni quantitative, per ciascuna domanda si potevano formulare osservazioni, proposte di modifica o richieste generali sul tema della consultazione. Per valutarle è stato adottato un processo in più fasi, in cui tutti gli input sono stati interpretati nel modo più uniforme possibile e sintetizzati in «affermazioni chiave», formulate in modo tale da rispecchiare i pareri di contenuto analogo di diversi partecipanti. Il sistema delle «affermazioni chiave» permette di ottenere una visione d'insieme equilibrata e trasparente di pareri eterogenei. Per conoscere il tenore esatto dei singoli pareri è possibile scaricare il file contenente i documenti completi dal sito Internet della Cancelleria federale all'indirizzo: www.admin.ch > *Diritto federale* > *Procedure di consultazione* > *Procedure di consultazione concluse* > 2024 > DATEC > *Procedura di consultazione 2024/06* > *Pareri*.

3 Valutazione dei progetti di ordinanza

3.1 Considerazioni preliminari

La struttura della valutazione si basa sul questionario e sulle domande relative ai singoli atti normativi e articoli e comprende inoltre un'analisi delle osservazioni e degli input relativi ai singoli articoli delle ordinanze. Le valutazioni comprendono:

- i grafici relativi all'analisi quantitativa (pareri favorevoli, pareri contrari, nessun parere);
- l'elenco dei singoli partecipanti in base alla posizione espressa (favorevoli, contrari);
- le affermazioni chiave associate ai singoli partecipanti.

La valutazione di base comprende una suddivisione in base all'elenco dei destinatari e ai gruppi tematici dei partecipanti il cui raffronto consente di relativizzare le possibili maggioranze determinate dall'elevato numero di risposte analoghe date da singole imprese sulla totalità dei pareri.

La «Valutazione» inizia con l'elencazione di tutti i partecipanti sostanzialmente favorevoli o contrari a quanto espresso nella singola domanda, dopodiché sono riportate per ogni domanda le «affermazioni chiave» che riassumono le relative proposte e osservazioni. Sotto «Osservazioni» sono elencate le

«affermazioni chiave» dei partecipanti che non si sono esplicitamente espressi né a favore né contro l'avamprogetto. Negli elenchi dei partecipanti, i Cantoni sono evidenziati in blu e i partiti politici in rosso. In esse sono riprodotti per analogia i pareri espressi dai diversi partecipanti che risultano affini dal punto di vista del contenuto. Le osservazioni equivalenti, menzionate più volte dai partecipanti, sono considerate una sola volta per ogni affermazione. Si ottiene così una panoramica proporzionata e trasparente dei pareri eterogenei; tuttavia è inevitabile una certa approssimazione nel riepilogo dei pareri relativi alle affermazioni e nell'attribuzione dei vari partecipanti alle diverse affermazioni. Per conoscere il tenore esatto dei singoli pareri è possibile scaricare il file contenente i documenti completi: *www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2024 > DATEC > Procedura di consultazione 2024/06 > Pareri.*

L'elenco di tutti i partecipanti con relativa abbreviazione e denominazione completa è disponibile in allegato.

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%)
							Contrari
1	Parere sostanziale sul progetto nelle lettere di accompagnamento.						
1	Cantoni	14		11	14	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1			1	100 %	0 %
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2		1	2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali			1	0	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	3			3	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	22		12	22	100 %	0 %
2	Siete d'accordo in linea di principio con la revisione parziale dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV)?						
1	Cantoni	4			4	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1		1	0 %	100 %
5.1	Organizzazioni intercantionali			3			
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti		1		1	0 %	100 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	6	2	3	8	75 %	25 %
3	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo che per i veicoli esonerati dall'omologazione possa comunque essere rilasciata, su richiesta, un'approvazione del tipo oppure una scheda tecnica (art. 4 cpv. 4 AP-OATV)?						
1	Cantoni	14	10		24	58.3 %	41.7 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3			3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali		1		1	0 %	100 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione						
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	23	11		34	67.6 %	32.4 %
4	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'ingresso dell'AP-OATV?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia						
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	3			3	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	5			5	100 %	0 %
5	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 2 lettera e AP-OATV?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	9			9	100 %	0 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%) Contrari
6	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 4 capoversi 1-4 e 4^{bis} AP-OATV?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantonali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	9			9	100 %	0 %
7	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 6 capoverso 3 AP-OATV?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantonali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	9			9	100 %	0 %
8	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 13 capoverso 1 lettera c AP-OATV?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantonali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	9			9	100 %	0 %
9	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 21 «Luogo dell'esame tecnico» AP-OATV?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantonali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	9			9	100 %	0 %
10	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con l'abrogazione del capitolo 4 «Emolumenti» (art. 32-42) AP-OATV?						
1	Cantoni					100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantonali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	8			8	100 %	0 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%) Contrari
11	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 45 «Esecuzione» AP-OATV?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	2	3		5	40 %	60 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	6	3		9	66.7 %	33.3 %
12	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con l'abrogazione dell'articolo 47 AP-OATV?						
1	Cantoni					100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	8			8	100 %	0 %
13	Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con l'abrogazione dell'allegato 3 AP-OATV?						
1	Cantoni					100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	8			8	100 %	0 %
14	Siete d'accordo in linea di principio con la revisione parziale dell'ordinanza sugli emolumenti USTRA (OEmo-USTRA)?						
1	Cantoni	3		1	4	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia						
5.1	Organizzazioni intercantionali			3			
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	1	3		4	25 %	75 %
5.5	Ricerca e formazione	1					
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	6	3		9	66.7 %	33.3 %
15	Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo con l'abrogazione dell'articolo 2 AP-OEmo-USTRA?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	9			9	100 %	0 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%)
							Contrari
16	Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 5 capoverso 9 AP-OEmo-USTRA?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	2	3		5	40 %	60 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	6	3		9	66.7 %	33.3 %
17	Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 5a capoverso 4 AP-OEmo-USTRA?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	2	3		5	40 %	60 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	6	3		9	66.7 %	33.3 %
18	Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo con il nuovo articolo 10 «Disposizione transitoria della modifica del gg.mm.aaaa» AP-OEmo-USTRA?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri				1		
	Totale	9			9	100 %	0 %
19	Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo in linea di principio con le modifiche dell'allegato AP-OEmo-USTRA?						
1	Cantoni						
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4			4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	7			7	100 %	0 %
20	Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo con l'abrogazione del numero 3.1.6 dell'allegato AP-OEmo-USTRA (Rilascio di un diritto di accesso ai dati nazionali trasferiti nel sottosistema SIAC Valutazione dal sottosistema SIAC Persone, per la durata di un anno, per ciascun diritto)?						
1	Cantoni	20		4	20	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3		1	3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5		1	5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	2			2	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	32		6	32	100 %	0 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%) Contrari
21	Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo con il nuovo numero 3.1.8 AP-OEmo-USTRA?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	1	1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti		4	1	4	0 %	100 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri		1		1	0 %	100 %
	Totale	2	6	2	8	25 %	75 %
22	Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo che gli importi degli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8.1, 3.1.8.2 e 3.1.8.3 dell'allegato AP-OEmo-USTRA corrispondano agli importi vigenti per le marche di controllo?						
1	Cantoni	20		4	20	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2	1		3	66.7 %	33.3 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	2	3		5	40 %	60 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	27	4	4	31	87.1 %	12.9 %
23	Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo che l'USTRA elabori elettronicamente certificati di conformità in formato cartaceo di cui al numero 3.1.8.4 dell'allegato AP-OEmo-USTRA contro pagamento di un emolumento di 60-90 franchi?						
1	Cantoni	20		5	20	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2		3	66.7 %	33.3 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	1	3	1	4	25%	75%
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri		1		1	0 %	100 %
	Totale	24	6	6	30	80 %	20 %
24	Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo con il nuovo numero 4a AP-OEmo-USTRA?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	1	1	0 %	100 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	3	1	1	4	75%	25%
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	5	2	2	7	71.4 %	28.6 %
25	Siete d'accordo in linea di principio con la revisione parziale dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC)?						
1	Cantoni	4			4	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1			1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali			3			
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4			4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	11		3	11	100 %	0 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%)
							Contrari
26	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo che il metodo già generalmente utilizzato dalle autorità esecutive cantonali per il calcolo del rapporto peso/potenza dei motocicli sia trasposto nell'OAC (art. 15 cpv. 2 e 20a cpv. 2 AP-OAC)?						
1	Cantoni	23	1		24	96 %	4 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2		1	2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5		1	5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	33	1	2	34	97.1 %	2.9 %
27	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 15 capoverso 2 parte introduttiva AP-OAC?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		1	1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4		2	4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	7		3	7	100 %	0 %
28	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 20a capoverso 2 AP-OAC?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		1	1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4		2	4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	7		3	7	100 %	0 %
29	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con il nuovo articolo 71 capoverso 1 lettera f AP-OAC?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4		1	4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	8		1	8	100 %	0 %
30	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con il nuovo articolo 72a AP-OAC «Comunicazione di dati di importazione e costruzione»?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4		1	4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	8		1	8	100 %	0 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%)
							Contrari
31	Revisione parziale OAC: L'articolo 72a capoverso 1 AP-OAC prevede l'obbligo di comunicare i dati di importazione e fabbricazione per i veicoli soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (autovetture, veicoli commerciali leggeri). Da un lato, detta comunicazione serve ad attuare la normativa sul CO₂ e, dall'altro, costituisce una richiesta per l'ottenimento di un certificato elettronico di conformità UE (eCoC) da EUCARIS. Siete d'accordo che l'USTRA possa estendere la suddetta procedura di comunicazione ad altri tipi di veicoli, se per questi ultimi si potranno ottenere eCoC?						
1	Cantoni	23	1		24	96 %	4 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3			3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	34	1		35	97.2 %	2.8 %
32	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con il nuovo articolo 72b «Predisposizione di una raccolta dati elettronica del singolo veicolo» AP-OAC?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	3		1	3	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	7		1	7	100 %	0 %
33	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo che l'USTRA sia incaricato di trattare ed elaborare i dati dei singoli veicoli sulla base dei certificati di conformità UE in formato elettronico o (meno frequentemente) cartaceo, compito finora spettante agli uffici della circolazione stradale (attenzione: l'immatricolazione dei veicoli rimane di competenza di questi ultimi)?						
1	Cantoni	24			24	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3			3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	35			35	100 %	0 %
34	Revisione parziale OAC: Variante A - Come finora, gli uffici della circolazione stradale registrano e trasmettono all'USTRA i dati ricavati da un certificato di conformità UE in formato cartaceo ai sensi dell'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858 per i veicoli soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (autovetture e veicoli commerciali leggeri).						
1	Cantoni		24		24	0 %	100 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia		2	1	2	0 %	100 %
5.1	Organizzazioni intercantionali		1		1	0 %	100 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti		4	1	4	0 %	100 %
5.5	Ricerca e formazione		1		1	0 %	100 %
5.6	Altri			1			
	Totale		32	3	32	0 %	100 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%)
							Contrari
35	Revisione parziale OAC: Variante B - Per i veicoli soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (autovetture e veicoli commerciali leggeri), i dati ricavati da un certificato di conformità UE in formato cartaceo ai sensi dell'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858 saranno registrati dall'USTRA; ciò significa che in futuro questo documento dovrà essere fatto pervenire all'USTRA che creerà una scheda tecnica elettronica.						
1	Cantoni	24			24	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3			3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri			1			
	Totale	34		1	34	100 %	0 %
36	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con le precisazioni relative alle persone autorizzate a compilare il rapporto di perizia di cui all'articolo 75 capoversi 1 e 2 AP-OAC?						
1	Cantoni	22	2		24	91.6 %	8.4 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3			3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	33	2		35	94.3 %	5.7 %
37	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 75 capoversi 1 e 2 AP-OAC?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	2	2		3	50 %	50 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	6	2		8	75 %	25 %
38	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con la disposizione transitoria di cui all'articolo 151q AP-OAC?						
1	Cantoni	1	23		24	4.2 %	95.8 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	1	1	2	50 %	50 %
5.1	Organizzazioni intercantionali		1		1	0 %	100 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4	1	1	5	80 %	20 %
5.5	Ricerca e formazione		1		1	0 %	100 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	7	27	2	34	20.6 %	79.4 %
39	Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con la modifica dell'allegato 12 cifra V categoria A AP-OAC?						
1	Cantoni	24			24	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2		1	2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5		1	5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	34		2	34	100 %	0 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%)
							Contrari
40	Siete d'accordo in linea di principio con la revisione parziale dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)?						
1	Cantoni	5			5	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1		1	0 %	100 %
5.1	Organizzazioni intercantionali			3			
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	3	1		4	75 %	25 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	10	2		12	83.3 %	16.7 %
41	Revisione parziale OETV: Siete d'accordo che possano essere immatricolate in via amministrativa soltanto le automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a (ovvero la maggior parte dei veicoli della categoria M1) nuove e complete?						
1	Cantoni	23	1		24	95.8 %	4.2 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3			3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	34	1		35	97.2 %	2.8 %
42	Revisione parziale OETV: Siete d'accordo che in futuro possano essere immatricolati in via amministrativa solo autoveicoli leggeri, rimorchi con un peso totale fino 3,50 t, motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore, tutti nuovi e completi, purché dispongano di approvazione del tipo o scheda tecnica?						
1	Cantoni	22	2		24	91.7 %	8.3 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3			3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	33	2		35	94.3 %	5.7 %
43	Revisione parziale OETV: Siete d'accordo che tutti gli altri tipi di veicoli che non possono beneficiare dell'immatricolazione in via amministrativa ai sensi dell'articolo 30 AP-OETV debbano, come finora, essere sottoposti a esame di identificazione, controllo di funzionamento o esame tecnico completo presso l'ufficio della circolazione stradale cantonale?						
1	Cantoni	22	2		24	91.7 %	8.3 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3			3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	33	2		35	94.3 %	5.7 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%) Contrari
44	Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 29 capoversi 5, 6 e 7 AP-OETV?						
1	Cantoni						
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	1		2	50 %	50 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4	1		5	80 %	20 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	6	2		8	75 %	25 %
45	Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 30 AP-OETV «Esame di veicoli nuovi: esame amministrativo»?						
1	Cantoni						
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5		1	5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	8		1	8	100 %	0 %
46	Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 30a capoversi 1, 1^{bis} e 3 AP-OETV?						
1	Cantoni						
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	1		2	50 %	50 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4	1		5	80 %	20 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	6	2		8	75 %	25 %
47	Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 30b AP-OETV «Esame di veicoli nuovi: esame tecnico completo»?						
1	Cantoni						
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1			1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	2	2		4	50 %	50 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	4	2		6	66.7 %	33.3 %
48	Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 30c AP-OETV «Esame di veicoli nuovi: esame tecnico di parti o modifiche di veicoli»?						
1	Cantoni						
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	1		2	50 %	50 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4	1		5	80 %	20 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	6	2		8	75 %	25 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%) Contrari
49	Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 31 capoverso 1 frase introduttiva e lettere b-e AP-OETV?						
1	Cantoni						
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2			2	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	5			5	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	8			8	100 %	0 %
50	Revisione parziale OETV: Siete d'accordo che la delega di competenze ai sensi dell'articolo 32 capoverso 1 AP-OETV sia limitata ai veicoli nuovi?						
1	Cantoni	24			24	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2	1		3	66.7 %	33.3 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	2	3		5	40 %	60 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri			1			
	Totale	30	4	1	34	88.3 %	11.7 %
51	Siete d'accordo in linea di principio con le modifiche dell'ordinanza concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (OSIAC)?						
1	Cantoni	3			3	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1			1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	1			1	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	7			7	100 %	0 %
52	Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo che l'USTRA stili e tenga aggiornato un registro pubblico (lista) contenente, per ogni veicolo che dispone di una raccolta dati elettronica ai sensi dell'articolo 72b capoversi 1 e 3 AP-OAC, una scheda tecnica elettronica consultabile digitando il numero di matricola che riporti i dati del veicolo e i dati personali del costruttore ed eventualmente dell'importatore?						
1	Cantoni	23		1	23	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3			3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4			4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	33		3	33	100 %	0 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%) Contrari
53	Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'ingresso dell'AP-OSIAC?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1			1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantonali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4			4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	7			7	100 %	0 %
54	Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 4 frase introduttiva AP-OSIAC?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1			1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantonali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4			4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	7			7	100 %	0 %
55	Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 5 rubrica e capoverso 1^{bis} AP-OSIAC?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1			1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantonali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4			4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	8			8	100 %	0 %
56	Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 17 capoverso 4 AP-OSIAC?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1			1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantonali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	1	3		4	25 %	75 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	4	3		7	57.1 %	42.9 %
57	Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 19 capoverso 3 AP-OSIAC?						
1	Cantoni	1			1	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1			1	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantonali						
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4			4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri						
	Totale	7			7	100 %	0 %

		Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Numero Totale	Favorevoli	Percentuale (%)
							Contrari
58	Attuazione della mozione Darbellay: Siete d'accordo con la prevista attuazione della mozione Darbellay secondo cui si potranno immatricolare in via amministrativa soltanto veicoli nuovi e completi ai sensi dell'articolo 30 capoversi 1 e 2 AP-OETV?						
1	Cantoni	23	1		24	95.8 %	4.2 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3			3	100 %	0 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	4		1	4	100 %	0 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	33	1	1	34	97.1 %	2.9 %
59	Attuazione della mozione Reimann: Siete d'accordo con l'attuazione della mozione Reimann, ovvero la revoca dell'obbligo di apporre la marca di controllo sul rapporto di perizia (modulo 13.20A)?						
1	Cantoni	23		1	23	100 %	0 %
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale						
3	Associazioni mantello nazionali dell'economia	2	1		3	66.7 %	33.3 %
5.1	Organizzazioni intercantionali	1			1	100 %	0 %
5.2	Associazioni nazionali dei trasporti	2	2		4	50 %	50 %
5.5	Ricerca e formazione	1			1	100 %	0 %
5.6	Altri	1			1	100 %	0 %
	Totale	30	3	1	33	90.9 %	9.1 %

4 Pareri relativi alle singole domande

Il presente capitolo si basa fondamentalmente sulle domande del capitolo 3. Per ciascuna delle domande da 1 a 59 del capitolo 3 sono elencati tutti i partecipanti sono sostanzialmente favorevoli o contrari alla relativa domanda. Non è invece citato chi non ha espresso un parere esplicito. Sotto ogni domanda sono inoltre riportate le osservazioni dei partecipanti riassunte sotto forma di affermazioni, indicando di volta in volta i rispettivi autori. L'elenco di tutti i partecipanti con relativa abbreviazione e denominazione completa è disponibile in allegato.

1. Parere sostanziale sull'avamprogetto nelle lettere allegate	
Sostanziale approvazione espressa nelle lettere di accompagnamento: ZH, BE, LU; SZ; OW, FR, BL, AI, SG, GR, TG, VD, VS, GE, UDC, economiesuisse, USAM, UPSA, auto-schweiz, Handel-Schweiz, BFH, Kyburz Switzerland AG	
ZH	Le modifiche legislative mirano a modernizzare, digitalizzare e rendere più efficiente l'immatricolazione dei veicoli in Svizzera. Allo stesso tempo, le prescrizioni nazionali vengono armonizzate con le normative internazionali (diritto UE). L'immatricolazione dei veicoli nuovi viene così semplificata e l'onere ridotto; la digitalizzazione dei processi migliorerà inoltre la qualità dei dati. Accogliamo con favore queste modifiche; avanziamo tuttavia una richiesta di cancellazione in relazione alla disposizione transitoria di cui all'articolo 151q AP-OAC. Per la motivazione rimandiamo al questionario compilato allegato.
BE	Concordiamo in linea di principio con le modifiche apportate alle diverse ordinanze. Per quanto riguarda la revisione parziale dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV) e la revisione parziale dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) chiediamo alcune integrazioni specifiche. Le nostre osservazioni complete sono riportate nel questionario allegato.

LU	A nome e per conto del Consiglio di Stato vi comunichiamo che il Cantone di Lucerna sostiene il progetto a larga maggioranza. Accogliamo con favore il fatto che, armonizzando il diritto UE, vengano create le basi legali per digitalizzare il processo di immatricolazione dei veicoli e renderlo così molto più efficiente. Rimandiamo inoltre alle nostre osservazioni nel questionario allegato, in particolare alle nostre osservazioni critiche sulla disposizione transitoria prevista dall'ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC) e sul potenziale di abuso della tassa sul CO₂ qualora gli autoveicoli leggeri possano essere immatricolati in via puramente amministrativa.
SZ	In linea di principio, il Consiglio di Stato può approvare le modifiche delle ordinanze e accoglie con favore la modernizzazione e, in particolare, la digitalizzazione dell'immatricolazione dei veicoli. Indicazioni sui singoli punti sono disponibili nel questionario sulla piattaforma elettronica «Consultations». Ad esempio, si propone di esentare dall'obbligo di approvazione del tipo i carri di lavoro fino a 10 km/h, eliminando così il controllo da parte degli uffici della circolazione stradale. Inoltre, devono poter essere immatricolati in via amministrativa anche gli autofurgoni (N2) e i furgoncini (M2) nuovi e completi senza modifiche o aggiunte; gli uffici della circolazione stradale sono infatti concordi sul fatto che la cifra 243 (carico ammesso per asse) non debba più essere inserita.
OW	Il Cantone di Obvaldo sostiene in linea di principio il progetto. Per il parere dettagliato rimandiamo al questionario compilato.
FR	Vi ringraziamo per averci consultato tramite lettera dello scorso 14 agosto in merito alla revisione di cinque ordinanze inerenti al dossier in oggetto. In linea di principio approviamo queste modifiche, fatte salve le osservazioni dettagliate nel questionario allegato.
BL	Concordiamo in larga misura con la revisione parziale delle cinque ordinanze in materia di circolazione stradale. Vi preghiamo di tenere presenti le nostre osservazioni nel questionario allegato relative all'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV, n. 1) e alla disposizione transitoria di cui all'articolo 151q AP-OAC (n. 10).
AI	Il Consiglio di Stato ha esaminato la documentazione e approva in linea di principio le modifiche. Per le osservazioni e i dettagli delle modifiche si rimanda al questionario compilato.
SG	Ringraziandovi per averci concesso l'opportunità di prendere posizione, vi comunichiamo che accogliamo con favore la revisione parziale delle ordinanze.
GR	In linea di principio, il Governo accoglie con favore il nuovo regime di immatricolazione dei veicoli con la revisione parziale di cinque ordinanze in materia di circolazione stradale. Per alcuni punti sono necessarie ulteriori correzioni o integrazioni. Per le osservazioni dettagliate sul progetto di revisione rimandiamo al questionario allegato. Ci permettiamo di sottolineare che, nel quadro della documentazione relativa alla consultazione, la Confederazione non ha messo a disposizione un questionario separato, ma ha rinvio alla piattaforma Consultations per rispondere alle domande. Finora i questionari del DATEC e dell'USTRA hanno agevolato le consultazioni nel Cantone. Poiché la piattaforma Consultations – almeno per il momento – non è adatta alle consultazioni all'interno del Cantone, saremmo grati se la Confederazione, per le consultazioni future continuasse a mettere a disposizione i relativi questionari.
TG	Vi ringraziamo per l'opportunità concessa di esprimere un parere sul progetto di modifica di cinque ordinanze in materia di circolazione stradale e vi comunichiamo che in linea di principio lo condividiamo. Vi preghiamo tuttavia di tenere conto delle nostre osservazioni nel questionario.
VD	Riconoscendo il potenziale degli adeguamenti proposti per semplificare e ottimizzare il processo di immatricolazione dei veicoli, in particolare delle automobili, ottenendo online dati precisi, il Consiglio di Stato è favorevole alle revisioni proposte, che mirano a modernizzare e digitalizzare l'immatricolazione dei veicoli in Svizzera e a garantirne la compatibilità con il regime europeo. Tuttavia, rileva che gli articoli 30–32 OETV riveduti, con la ripartizione in numerosi capoversi, lettere e numeri, non consentono più una comprensione chiara e inequivocabile del trattamento da riservare a un determinato veicolo; richiede quindi una semplificazione e un raggruppamento di queste disposizioni legali per consentire una migliore comprensione e applicazione del nuovo regime di immatricolazione. Inoltre, il Consiglio di Stato chiede che questo nuovo regime sia esteso agli autofurgoni della categoria N1, nuovi e perfettamente conformi al COC. A tale proposito osserva che, nel quadro della revisione delle direttive in questione, verrà meno uno dei motivi di esclusione di

	questi veicoli indicati nella consultazione (registrazione del peso per asse) e ritiene indispensabile adeguare le forme di carrozzeria, ad esempio, al diritto dell'UE per consentire un esame amministrativo basato su un eCOC. Infine, pur non essendo contrario alla normativa transitoria relativa alla modifica del rapporto potenza/peso dei motoveicoli, chiede che sia adattata affinché la licenza di circolazione – in cui sono riportati da un lato i dati tecnici del veicolo e dall'altro i dati del detentore e della sua assicurazione – non contenga informazioni su un'autorizzazione alla guida il veicolo in questione con una categoria specifica di licenza di condurre. L'autorizzazione alla guida deve essere inserita direttamente nella disposizione transitoria, come le altre deroghe a una categoria di licenza di condurre, e la licenza di circolazione deve contenere i dati tecnici del veicolo (rapporto potenza/peso secondo il diritto previgente e nuovo). Tali richieste di adeguamenti o chiarimenti sono menzionate nel questionario allegato alla presente.
VS	Il Consiglio di Stato del Cantone del Vallese sostiene la maggioranza delle modifiche proposte. La posizione dettagliata del Cantone del Vallese e le varie osservazioni sono riportate nel questionario allegato.
GE	Dopo averle esaminate, il Consiglio accoglie con favore le proposte presentate che, nel complesso, mirano a facilitare l'immatricolazione dei veicoli in Svizzera, in particolare grazie alla modernizzazione dei documenti ufficiali attraverso soluzioni digitali. Tuttavia, il nostro Consiglio desidera formulare alcune osservazioni in merito a tali proposte (cfr. allegato). È importante ricordare che le soluzioni previste devono essere integrate nel sistema unico di banche dati della Confederazione, il SIAC, e che i dati forniti devono essere rigorosamente conformi ai requisiti normativi. Inoltre, è opportuno assicurarsi che le informazioni contenute nella licenza di circolazione non includano dati specifici del detentore in qualità di conducente.
UDC	Con le presenti modifiche di ordinanze, la rilevazione dei dati per l'immatricolazione della maggior parte dei veicoli viene trasferita dagli uffici cantonali della circolazione stradale e dai garage alla Confederazione (USTRA). L'immatricolazione dei veicoli diventa così più semplice e rapida. In particolare, l'immatricolazione con esame amministrativo per le automobili nuove e complete che non presentano modifiche soggette a comunicazione ed esame comporta un notevole alleggerimento per gli uffici della circolazione stradale e i garage. L'UDC sostiene gli sforzi volti a ridurre l'onere amministrativo e a semplificare la procedura di immatricolazione. Grazie al progetto, si assisterà a una riduzione complessiva degli oneri sia per gli importatori che per gli uffici della circolazione stradale. Secondo l'UDC, tuttavia, occorre garantire in ogni caso che il passaggio dall'attuale immatricolazione avvenga con il minor onere possibile da parte degli importatori in collaborazione con l'USTRA. Inoltre, la struttura tariffaria deve essere elaborata in modo da ridurre al minimo l'onere finanziario per i (piccoli) importatori. Occorre evitare sistematicamente un onere inutile per l'economia e i consumatori.
economiesuisse	In qualità di associazione mantello dell'economia riuniamo gli interessi di 100 associazioni di categoria, 20 camere di commercio e complessivamente circa 100 000 aziende svizzere con 2 milioni di occupati in Svizzera. Tutti questi membri sono fortemente interessati a un'attuazione snella ed efficiente delle condizioni quadro normative. In questo senso accogliamo con favore il progetto posto in consultazione nel suo complesso. A nostro avviso, sia la modernizzazione tecnica dell'immatricolazione dei veicoli che l'attuazione delle mozioni 13.3818 e 16.3846 portano a una semplificazione amministrativa e a una riduzione dei costi di regolamentazione. Allo stesso tempo, nell'interesse del nostro membro Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti (VFAS) è importante sottolineare che l'ulteriore sviluppo dell'immatricolazione dei veicoli non avvantaggiare implicitamente i canali di distribuzione ufficiali. Nonostante la standardizzazione tecnica e l'automazione sempre maggiori, l'immatricolazione dei veicoli deve rimanere praticabile e conveniente anche per i fornitori piccoli e di nicchia. Sebbene la regolamentazione tenda in generale all'abbattimento delle barriere commerciali nei confronti dell'UE, occorre inoltre tenere presente che gli ostacoli tecnici al commercio saranno ridotti anche per le importazioni da Paesi terzi e che l'adozione dei sistemi UE non creerà nuovi ostacoli nei confronti di Paesi terzi.

	Di conseguenza, il progetto posto in consultazione dovrebbe essere ulteriormente sviluppato in questa direzione. Per i dettagli rimandiamo al parere del nostro membro VFAS, che sosteniamo integralmente.
USAM	Il progetto mira innanzitutto a modernizzare, digitalizzare e rendere più efficiente l'immatricolazione dei veicoli. In secondo luogo, il certificato di conformità UE in forma elettronica (eCoC) sarà considerato come documento di immatricolazione. Inoltre è necessario attuare la mozione Darbellay 13.3818Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale autorizzando l'immatricolazione dei veicoli nuovi omologati nell'UE senza esame presso l'ufficio della circolazione stradale. Occorre altresì attuare la mozione Reimann 16.3846Meno burocrazia attraverso l'abolizione della marca di controllo che attesta l'approvazione del tipo dei veicoli stradali, abolendo l'attuale processo di pagamento con la marca di controllo e sostituendolo con un processo digitale. Infine, il rapporto potenza/peso per i motoveicoli deve essere uniformato in tutta la Svizzera secondo il metodo di calcolo dell'UE. In linea di principio, l'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) sostiene gli sforzi per modernizzare e digitalizzare le immatricolazioni dei veicoli. Una maggiore digitalizzazione consente di ridurre gli oneri amministrativi, cosa che l'USAM accoglie con favore. Inoltre, sostiene il passaggio dalla procedura di immatricolazione basata sul tipo a quella basata sui dati individuali. Per quanto riguarda la mozione Reimann, l'USAM chiede tuttavia un'attuazione completa, compresa l'abolizione dei relativi emolumenti. Riteniamo tuttavia insufficiente la variante di attuazione proposta dal progetto. Con la modifica dell'ordinanza del 22 dicembre 2023 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV), il Consiglio federale ha concesso per i veicoli sprovvisti di approvazione generale UE un periodo transitorio fino alla fine del 2026. L'USAM chiede una proroga delle relative deroghe affinché i veicoli non prodotti per il mercato europeo possano continuare a essere immatricolati in Svizzera. Per ulteriori dettagli e richieste sui singoli articoli delle ordinanze, l'USAM rimanda ai pareri dei propri membri, ovvero l'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA), auto-suisse e l'Associazione svizzera dei commercianti indipendenti di veicoli (VFAS).
UPSA	L'UPSA sostiene la revisione della procedura di immatricolazione dei veicoli. A nostro avviso, per molti stakeholder è importante conoscere il canale d'importazione da cui proviene un veicolo. Riteniamo che queste informazioni dovrebbero essere riportate nel portale della scheda tecnica elettronica.
auto-schweiz	Approvazione del questionario Con alcune eccezioni, siamo d'accordo con le modifiche e gli adeguamenti proposti. Approvazione del nuovo regime di immatricolazione dei veicoli Sin dall'inizio del progetto auto-schweiz sostiene fermamente il passaggio dalla procedura di immatricolazione basata sul tipo a quella basata sui dati individuali e in diverse occasioni ha incoraggiato i propri membri a partecipare al progetto oppure a non attendere l'ultimo momento per passare al nuovo sistema. A metà ottobre 2024, circa il 55 per cento delle immatricolazioni di automobili era gestito secondo il nuovo sistema. In questo contesto, noi di auto-schweiz insistiamo ancora una volta sul fatto che nel nuovo sistema il canale di importazione (ufficiale, parallela o diretta) deve essere visualizzato con il codice dell'importatore e che i dati grezzi devono essere adeguati trimestralmente su iv1240Neuzulassungen_Importkanal_vierteljaehrlich. Gli importatori che modificano anche il nuovo sistema di immatricolazione devono comunicare i propri dati. I dati aziendali devono essere visibili sulla scheda tecnica elettronica disponibile sul relativo portale. Il cliente finale ha il diritto di sapere da chi è stata importata in Svizzera l'auto che ha acquistato.
SAA	Il 14 agosto 2024 il Consiglio federale ha avviato la consultazione sulla revisione parziale di cinque ordinanze in materia di circolazione stradale. La SAA è stata invitata a prendere posizione e per questo vi ringraziamo. La SAA è l'associazione dei fornitori del settore dei garage svizzeri. Rappresenta circa 55 membri dei gruppi tecnici ricambi, attrezzature per garage/officine, informatica, veicoli commerciali, lubrificanti/prodotti chimici e accessori/tuning. I membri della SAA danno lavoro a circa 3000 persone e realizzano un fatturato annuo di circa 2 miliardi di franchi. Una delle ordinanze in questione è l'OEmo-USTRA sugli emolumenti dell'Ufficio federale delle strade. Il nuovo numero 4a dell'allegato all'articolo 4 tratta il rilascio delle approvazioni del tipo. Il numero 4.a.2.3 prevede un emolumento di 50 franchi per la «predisposizione di una raccolta dati di silenzianti e catalizzatori di sostituzione sulla base di una valutazione o una certificazione di conformità oppure di un'approvazione equivalente secondo la legislazione svizzera, da inserire nell'approvazione del tipo, per approvazione del tipo trattata». Finora gli emolumenti per la predisposizione di raccolte dati per

	silenziatori/catalizzatori erano disciplinati nell'allegato 3 OATV. La normativa in questione deve quindi essere trasferita dall'OATV all'OEmo-USTRA. Sebbene non vi siano cambiamenti sostanziali e l'attuale normativa debba essere «solamente» trasferita da un'ordinanza a un'altra, potrebbero insorgere dei problemi. La disposizione dell'ordinanza citata risale all'epoca in cui i veicoli venivano ancora identificati con numeri dell'approvazione del tipo validi per diversi veicoli. All'epoca l'obiettivo era probabilmente quello di immatricolare in generale i silenziatori sportivi per determinati modelli. Con l'eCoC, in cui ogni veicolo è definito individualmente, la regolamentazione non ha più senso, tanto più che il silenziatore richiesto è già indicato nell'eCOC. La rilevanza di questa constatazione sarà illustrata di seguito. In caso di sostituzione di un silenziatore o di un filtro antiparticolato, è possibile utilizzare un prodotto sostitutivo sia della rete di distribuzione del costruttore del veicolo sia dell'aftermarket indipendente. L'aftermarket indipendente non deve essere svantaggiato rispetto alla rete di distribuzione del costruttore. Per ridurre il più possibile gli ostacoli al mercato dei silenziatori e dei filtri antiparticolato di ricambio, la SAA ha gestito e messo a disposizione dell'USTRA/asa una banca dati dei silenziatori. La banca dati dei silenziatori indicava i silenziatori adatti ai diversi veicoli. Gli uffici della circolazione stradale hanno fatto riferimento a questa banca dati per il collaudo. Quando un veicolo presentava un silenziatore di ricambio, veniva valutato in base ai dati della banca dati. Per diversi motivi, l'USTRA ha deciso di rinunciare alla banca dati dei silenziatori. Dai colloqui tra l'USTRA/asa e la SAA è emersa la necessità comune di continuare a garantire alle aziende e ai consumatori l'accesso all'aftermarket indipendente. È stato inoltre riconosciuto che la mancanza di una banca dati dei silenziatori può essere compensata effettuando in linea di principio un controllo visivo dei silenziatori di ricambio (i veicoli moderni non consentono praticamente silenziatori inadeguati a causa della struttura del sottoscocca) e, se necessario, misurazioni del rumore e/o dei gas di scarico. Questa soluzione pragmatica è a vantaggio della concorrenza e dei clienti. Tornando alla disposizione dell'ordinanza in questione, va osservato che quest'ultima potrebbe essere interpretata nel senso che i silenziatori e i filtri antiparticolato di ricambio non menzionati nell'eCoC necessiterebbero sempre di una registrazione. Ciò sarebbe inaccettabile, in quanto la registrazione obbligatoria costituirebbe un ostacolo per cui sarebbero considerati idonei alla sostituzione i silenziatori e i filtri antiparticolato di ricambio originariamente registrati e provenienti dalla rete di distribuzione del costruttore, mentre i modelli dell'aftermarket indipendente sarebbero esclusi a causa dell'ostacolo costituito dall'emolumento e dalla registrazione. L'aftermarket indipendente ne risulterebbe svantaggiato. Questo svantaggio può essere evitato solo non rendendo obbligatoria la registrazione oppure svolgendo l'esame mediante controllo visivo. L'USTRA e l'asa hanno previsto e attuato questo principio in occasione dei colloqui con la SAA dopo la messa a punto della banca dati dei silenziatori. Per questi motivi chiediamo di stralciare la disposizione in questione.
Handel Schweiz	Handel Schweiz rappresenta gli interessi delle aziende svizzere del commercio all'ingrosso e al dettaglio. Complessivamente, il settore commerciale offre 700 000 posti di lavoro in Svizzera. Handel Schweiz accoglie con favore l'orientamento della revisione; chiede tuttavia la piena attuazione della mozione Reimann. Chiediamo che gli effetti della digitalizzazione si traducano anche in una riduzione degli emolumenti tanto più che la digitalizzazione richiede anche maggiori investimenti da parte delle PMI. Per il resto sosteniamo le proposte che auto-schweiz vi ha già trasmesso nell'ambito della procedura di consultazione.
BFH	Il nuovo regime di immatricolazione veicoli è ragionevole; tra le altre cose, semplifica l'immatricolazione dei veicoli nuovi. Tuttavia, in futuro sarà più difficile ottenere le approvazioni generali UE, così come le approvazioni parziali di uno specifico regolamento UE (ad es. in merito ai gas di scarico dei veicoli o la misurazione delle emissioni di CO ₂), poiché l'USTRA non disporrà più di tali omologazioni. Nel nostro settore di attività, per la misurazione dei gas di scarico di veicoli modificati o privi di CoC, talvolta è necessario ricorrere all'approvazione parziale dei gas di scarico del veicolo da misurare, al fine di garantire una corretta misurazione delle emissioni inquinanti e di CO ₂ .
Kyburz Switzerland AG	Vi ringraziamo per la possibilità concessa di esprimere il nostro parere circa il nuovo regime di immatricolazione. Abbiamo letto le proposte con grande interesse e sosteniamo gli

	obiettivi di questo ulteriore sviluppo. Troverete le nostre risposte nel nuovo portale delle consultazioni. Abbiamo risposto positivamente alle domande che ci riguardano. Un modello differenziato sarebbe auspicabile solo per quanto riguarda la tariffazione. Partiamo dal presupposto che le raccolte dati CoC trasmesse correttamente possano essere elaborate in modo semplice e quindi conveniente. In questo modo la tariffa per questi casi potrebbe essere inferiore rispetto al modello proposto. In qualità di costruttore di veicoli di categoria L, al momento Kyburz non ha alcuna possibilità di partecipare al sistema di trasferimento elettronico dei dati. Comprendiamo che l'USTRA sia in attesa delle disposizioni dell'UE. In qualità di costruttore automobilistico svizzero vorremmo partecipare ai lavori preparatori, ad esempio come azienda pilota, non appena inizieranno i relativi lavori.
--	--

2. Siete d'accordo in linea di principio con la revisione parziale dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV)?

Sostanziale approvazione:

UR, SO, GE, JU, BFH, Kyburz Switzerland AG

Tendenzialmente contrari:

economiesuisse, VFAS

3. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo che per i veicoli esonerati dall'omologazione possa comunque essere rilasciata, su richiesta, un'approvazione del tipo oppure una scheda tecnica (art. 4 cpv. 4 AP-OATV)?

⁴ *Importatori e fabbricanti possono richiedere un'approvazione del tipo o una scheda tecnica anche per veicoli e telai esonerati dall'approvazione del tipo.*

Sostanziale approvazione:

ZH, LU, SZ, GL, ZG, FR, SO, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU, economiesuisse, USAM, UPSA, auto-schweiz, upi, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG,

LU	Perlomeno la redazione di una scheda tecnica è senz'altro sensata come certificato di origine. L'articolo 4 capoverso 1 OATV deve essere modificato in modo tale che un veicolo importato per uso proprio non debba più essere immatricolato per la prima volta a nome dell'importatore. Per i veicoli di questo tipo (p. es. IVIX) le autorità d'immatricolazione non possono verificarlo. Nell'allegato 1 numero 1.2 dovrebbe essere inserito il passaggio «carri di lavoro da 10 km/h». In questo modo verrebbe meno l'obbligo di approvazione del tipo. La situazione attuale (non è necessaria l'immatricolazione, ma l'obbligo di controllo) è insoddisfacente, poiché sgrava i proprietari dei veicoli, ma non gli uffici della circolazione stradale.
SZ	Nell'allegato 1 numero 1.2 devono essere inclusi anche i carri di lavoro da 10 km/h: con questa integrazione verrebbe meno l'obbligo di approvazione del tipo per questi veicoli. La soluzione attuale (nessuna licenza di circolazione né targa, ma i veicoli devono essere controllati dall'ufficio della circolazione stradale) non è soddisfacente e alleggerisce solo i proprietari dei veicoli, ma non le autorità d'immatricolazione.
ZG	Richiesta: devono essere esclusi dall'approvazione del tipo anche i carri di lavoro ≤ 10 km (allegato 1 n. 1.2 OATV). Motivazione: questi veicoli non devono più essere immatricolati.
FR, TI	Altra proposta di modifica dell'OATV: Integrare i carri di lavoro V-max < 10 km/h tra i veicoli esonerati dall'approvazione: possono essere utilizzati senza esame sotto la responsabilità dell'impresa che li immette in commercio (LSPRO RS 930.11) e del detentore ai sensi dell'articolo 72 capoverso 1 lettera m OAC. Per quanto possibile, prevederlo direttamente nelle nuove istruzioni sull'esonero dall'approvazione.
USAM	L'USAM accoglie con favore la possibilità di rilasciare anche in futuro approvazioni del tipo o schede tecniche.
Kyburz Switzerland AG	Deve essere mantenuta la flessibilità per importatori e costruttori di veicoli.

Sostanziale respingimento: BE, UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	
BE	A nostro avviso, l'articolo 4 capoverso 1 va integrato come segue: i veicoli e i telai importati per uso proprio sono esentati dall'approvazione del tipo, <u>se sono immatricolati a nome della persona soggetta all'obbligo doganale per i primi sei mesi.</u> È ragionevole che i veicoli per uso proprio non vengano importati in Svizzera per motivi commerciali. Inoltre, con l'articolo 4 capoverso 2 (nuovo) OATV, il legislatore ha previsto che per i veicoli muniti di CoC (WVTA) non si debba redigere l'approvazione del tipo. Inoltre, nell'allegato 1 numero 1.2 devono essere inseriti i <u>carri di lavoro ≤ 10 km/h</u>: con questa integrazione verrebbe meno l'obbligo di approvazione del tipo per questi veicoli. La soluzione attuale (nessuna licenza di circolazione né targa, ma i veicoli devono essere controllati dall'ufficio della circolazione stradale; compilazione 13.20A) non è soddisfacente e alleggerisce solo i proprietari dei veicoli, ma non gli uffici della circolazione stradale.
UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	In linea di principio sì, ma: - A nostro avviso, nell'articolo 4 capoverso 1 si dovrebbe obbligatoriamente integrare quanto segue: i veicoli e i telai importati per uso proprio sono esentati dall'approvazione del tipo, se sono immatricolati a nome della persona soggetta all'obbligo doganale per i primi sei mesi. È ragionevole che i veicoli per uso proprio non vengano importati in Svizzera per motivi commerciali. Inoltre, con l'articolo 4 capoverso 2 (nuovo) OATV, il legislatore ha previsto che per i veicoli muniti di Certificate of Conformity (CoC) (WVTA) non si debba redigere l'approvazione del tipo. - Inoltre nell'allegato 1 numero 1.2 devono essere inclusi anche i <u>carri di lavoro ≤ 10 km/h</u>: con questa integrazione verrebbe meno l'obbligo di approvazione del tipo per questi veicoli. La soluzione attuale (nessuna licenza di circolazione né targa, ma i veicoli devono essere controllati dall'ufficio della circolazione stradale; compilazione del modulo 13.20A) non è soddisfacente e alleggerisce solo i proprietari dei veicoli, ma non le autorità d'immatricolazione.

4. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'ingresso dell'AP-OATV?

Ingresso

visti gli articoli 12, 103 e 106 capoversi 1 e 2bis della legge federale del 19 dicembre 1958⁴ sulla circolazione stradale (LCStr),

Sostanziale approvazione:

SO, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH

5. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 2 lettera e AP-OATV?

Art. 2 lett. e

Concerne soltanto il testo tedesco

e. EU-Übereinstimmungsbescheinigung: die vom Hersteller oder von der Herstellerin ausgestellte Bestätigung, dass ein einzelnes Fahrzeug mit einer EU-Gesamtgenehmigung in jeder Hinsicht übereinstimmt;

Sostanziale approvazione:

SO, economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

6. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 4 capoversi 1–4 e 4^{bis} AP-OATV?

⁴ RS 741.01

Art. 4 cpv. 1–4 e 4^{bis} ¹ Veicoli e telai importati per uso proprio sono esonerati dall'approvazione del tipo. ² Sono esonerati dall'approvazione del tipo i veicoli per i quali è disponibile un certificato di conformità UE. ³ ((Concerne soltanto il testo tedesco)) ⁴ Importatori e fabbricanti possono richiedere un'approvazione del tipo o una scheda tecnica anche per veicoli e telai esonerati dall'approvazione del tipo. ^{4bis} I veicoli e i telai esonerati dall'approvazione del tipo sono soggetti all'esame secondo gli articoli 29–31 dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) presso il servizio di immatricolazione cantonale competente.	
Sostanziale approvazione: SO, economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz	
SO	Nell'allegato 1 numero 1.2 devono essere inclusi anche i carri di lavoro ≤ 10 km/h: con questa integrazione verrebbe meno l'obbligo di approvazione del tipo per questi veicoli. La soluzione attuale (nessuna licenza di circolazione né targa, ma i veicoli devono essere controllati dall'ufficio della circolazione stradale; compilazione del modulo 13.20A) non è soddisfacente e alleggerisce solo i proprietari dei veicoli, ma non le autorità d'immatricolazione.

7. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 6 capoverso 3 AP-OATV?	
Art. 6 cpv. 3 ³ Concerne soltanto il testo tedesco <i>Dieser Code muss im Prüfungsbericht (Form. 13.20 A) eingetragen werden.</i>	
Sostanziale approvazione: SO, economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz	

8. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 13 capoverso 1 lettera c AP-OATV?	
Art. 13 cpv. 1 lett. c ¹ Concerne soltanto il testo tedesco <i>c. die Konformitätserklärungen des Herstellers oder der Herstellerin mit Prüfbericht nach Artikel 14; oder</i>	
Sostanziale approvazione: SO, economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz	

9. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 21 AP-OATV «Luogo dell'esame tecnico»?	
Art. 21 Concerne soltanto il testo tedesco <i>Die Prüfstelle bestimmt den Ort der Prüfung. Sofern geeignete Räume, Einrichtungen und Prüf Strecken vorhanden sind, kann sie beispielsweise auch beim Importeur oder beim Hersteller oder der Herstellerin durchgeführt werden.</i>	
Sostanziale approvazione: SO, economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Landtechnik Technica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz	

⁵ RS 741.41

10. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con l'abrogazione del capitolo 4 AP-OATV «Emolumenti» (art. 32–42)?

Sostanziale approvazione:

economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

11. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con la modifica dell'articolo 45 AP-OATV «Esecuzione»?

Art. 45 Esecuzione

¹ Per l'esecuzione della presente ordinanza l'Ufficio federale può emanare direttive e istruzioni. In particolare disciplina:

- a. le procedure di trasmissione per lo scambio di documenti;
- b. l'esonero dall'approvazione del tipo.

² In casi particolari può concedere deroghe per il rilascio di un'approvazione del tipo ai sensi degli articoli 3 e 13, per l'esonero dall'approvazione del tipo ai sensi dell'articolo 4 e per le approvazioni secondo il diritto straniero o internazionale di cui all'articolo 15.

³ Oltre all'esame della conformità giusta gli articoli 26 e seguenti, esso può disciplinare la sorveglianza dei veicoli immatricolati.

Sostanziale approvazione:

SO, economiesuisse, Tecnica Agricola Svizzera, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

Sostanziale respingimento:

UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz

	Modifiche / controproposte	Motivazione
UPSA	¹ Per l'esecuzione della presente ordinanza l'Ufficio federale può emanare direttive e istruzioni. In particolare disciplina: a. le procedure di trasmissione per lo scambio di documenti; b. l'esonero dall'approvazione del tipo. ² In casi particolari può concedere deroghe per il rilascio di un'approvazione del tipo ai sensi degli articoli 3 e 13, per l'esonero dall'approvazione del tipo ai sensi dell'articolo 4 e per le approvazioni secondo il diritto straniero o internazionale di cui all'articolo 15. ³ Oltre all'esame della conformità giusta gli articoli 26 e seguenti, esso può disciplinare la sorveglianza dei veicoli immatricolati.	Si veda art. 45 cpv. 1 lett. b AP-OATV tavola sinottica. Non coincidono. Non è quindi chiaro cosa si debba effettivamente cambiare. Se la versione della tavola sinottica è corretta, qualsiasi emolumento va respinto e la mozione Reimann deve essere attuata integralmente. Versione dell'articolo 45 AP-OATV della tavola sinottica di seguito: Art. 45 Esecuzione ¹ Per l'esecuzione della presente ordinanza l'Ufficio federale può emanare direttive e istruzioni. In particolare disciplina: a. le procedure di trasmissione per lo scambio di documenti; b. il calcolo digitale degli emolumenti. ² In casi particolari può concedere deroghe per il rilascio di un'approvazione del tipo ai sensi degli articoli 3 e 13, per l'esonero dall'approvazione del tipo ai sensi dell'articolo 4 e per le approvazioni secondo il diritto straniero o internazionale di cui all'articolo 15. ³ Oltre all'esame della conformità giusta gli articoli 26 e seguenti, esso può disciplinare la sorveglianza dei veicoli immatricolati.

auto-schweiz, Handel Schweiz	¹ Per l'esecuzione della presente ordinanza l'Ufficio federale può emanare direttive e istruzioni. In particolare disciplina: a. le procedure di trasmissione per lo scambio di documenti; b. l'esonero dall'approvazione del tipo. ² In casi particolari può concedere deroghe per il rilascio di un'approvazione del tipo ai sensi degli articoli 3 e 13, per l'esonero dall'approvazione del tipo ai sensi dell'articolo 4 e per le approvazioni secondo il diritto straniero o internazionale di cui all'articolo 15. ³ Oltre all'esame della conformità giusta gli articoli 26 e seguenti, esso può disciplinare la sorveglianza dei veicoli immatricolati.	Nella tavola sinottica all'articolo 45 capoverso 1b - il calcolo digitale degli emolumenti Cosa si applica ora? La mozione Reimann deve essere attuata integralmente. Non si deve rinunciare soltanto all'apposizione della marca aggiuntiva, ma anche alla riscossione della tassa aggiuntiva per veicoli e telai.
-------------------------------------	--	---

12. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con l'abrogazione dell'articolo 47 AP-OATV?

Sostanziale approvazione:

economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

13. Revisione parziale OATV: Siete d'accordo con l'abrogazione dell'allegato 3 AP-OATV?

Sostanziale approvazione:

economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

14. Siete d'accordo in linea di principio con la revisione parziale dell'ordinanza sugli emolumenti USTRA (OEmo-USTRA)?

Sostanziale approvazione:

UR, SO, JU, BFH, SAA, Kyburz Switzerland AG

Kyburz Switzerland AG	Approvazione eccetto domanda 3.
-----------------------	---------------------------------

Tendenzialmente contrari:

VFAS, auto-schweiz, Handel Schweiz

auto-schweiz Handel Schweiz	La mozione Reimann deve essere attuata integralmente e gli emolumenti per i processi digitalizzati devono essere ridefiniti.
--------------------------------	--

15. Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo con l'abrogazione dell'articolo 2 AP-OEmo-USTRA?

Sostanziale approvazione:

SO, economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

16. Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo con il nuovo articolo 5 capoverso 9?

Art. 5 cpv. 9

⁹ L'USTRA può esentare dalla corresponsione degli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8 e 4a dell'allegato se l'atto ufficiale è nel suo interesse o se deve essere effettuata una modifica dell'approvazione del tipo senza colpa del richiedente.

Sostanziale approvazione:

SO, economiesuisse, Tecnica Agricola Svizzera, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Sostanziale respingimento: UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz		
	Modifiche / controproposte	Motivazione
UPSA	⁹ L'USTRA può esentare dalla corresponsione degli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8 e 4a dell'allegato se l'atto ufficiale è nel suo interesse o se deve essere effettuata una modifica dell'approvazione del tipo senza colpa del richiedente.	La mozione Reimann deve essere attuata integralmente e occorre rinunciare agli emolumenti, per cui questa eccezione risulta superflua.
auto-schweiz, Handel Schweiz	⁹ L'USTRA può esentare dalla corresponsione degli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8 e 4a dell'allegato se l'atto ufficiale è nel suo interesse o se deve essere effettuata una modifica dell'approvazione del tipo senza colpa del richiedente.	Occorre rinunciare all'applicazione degli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8.1–3 e dare seguito all'attuazione della mozione Reimann.

17. Revisione parziale OEemo-USTRA: Siete d'accordo con il nuovo articolo 5a capoverso 4 OEemo-USTRA?

Art. 5a cpv. 4

⁴ L'USTRA può ridurre del 50 per cento l'importo degli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8 e 4a dell'allegato se l'atto ufficiale è nel suo interesse o se deve essere effettuata una modifica dell'approvazione del tipo senza colpa del richiedente.

Sostanziale approvazione:

SO, economiesuisse, Tecnica Agricola Svizzera, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Sostanziale respingimento:

UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz

	Modifiche / controproposte	Motivazione
UPSA	⁴ L'USTRA può ridurre del 50 per cento l'importo degli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8 e 4a dell'allegato se l'atto ufficiale è nel suo interesse o se deve essere effettuata una modifica dell'approvazione del tipo senza colpa del richiedente.	La mozione Reimann deve essere attuata integralmente e occorre rinunciare agli emolumenti, per cui questa eccezione risulta superflua.
auto-schweiz, Handel Schweiz	⁴ L'USTRA può ridurre del 50 per cento l'importo degli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8.4 e 4a dell'allegato se l'atto ufficiale è nel suo interesse o se deve essere effettuata una modifica dell'approvazione del tipo senza colpa del richiedente.	Occorre rinunciare all'applicazione degli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8.1–3 e dare seguito all'attuazione della mozione Reimann.

18. Revisione parziale OEemo-USTRA: Siete d'accordo con il nuovo articolo 10 «Disposizione transitoria della modifica del gg.mm.aaaa» AP-OEemo-USTRA?

Art. 10 Disposizione transitoria della modifica del gg.mm.aaaa

Il diritto previgente rimane applicabile per le procedure amministrative e le prestazioni che non sono ancora concluse al momento dell'entrata in vigore della presente modifica.

Sostanziale approvazione:

SO, economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

19. Revisione parziale OEemo-USTRA: Siete d'accordo in linea di principio con le modifiche dell'allegato AP-OEemo-USTRA?**Sostanziale approvazione:**

economiesuisse, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

20. Revisione parziale OEemo-USTRA: Siete d'accordo con l'abrogazione del numero 3.1.6 dell'allegato AP-OEemo-USTRA (Rilascio di un diritto di accesso ai dati nazionali trasferiti nel sottosistema SIAC Valutazione dal sottosistema SIAC Persone, per la durata di un anno, per ciascun diritto)?

3.1.6 *Rilascio di un diritto di accesso ai dati nazionali trasferiti nel sottosistema SIAC Valutazione dal sottosistema SIAC Persone, per la durata di un anno, per ciascun diritto* 2000

Sostanziale approvazione:

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VS, JU, economiesuisse, USAM, Verband Lohnunternehmer Schweiz, asa, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

USAM

L'USAM appoggia l'abrogazione di questa disposizione.

21. Revisione parziale OEemo-USTRA: Siete d'accordo con il nuovo numero 3.1.8 AP-OEemo-USTRA?

N. 3.1.8

3.1.8 *Comunicazione di dati di veicoli contenuti nell'approvazione del tipo o nella scheda tecnica, per veicolo immatricolato*
Comunicazione di una raccolta dati elettronica del singolo veicolo, per veicolo immatricolato

3.1.8.1 Dati di autoveicoli	5.50
3.1.8.2 Dati di rimorchi, motoveicoli e altri veicoli a motore	4
3.1.8.3 Dati di ciclomotori e di veicoli ad essi equiparati	1.50
3.1.8.4 Dati di veicoli in seguito all'elaborazione di un certificato di conformità in formato cartaceo ai sensi dell'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858	60–90

Sostanziale approvazione:

SO, BFH

SO

Osservazione sul numero 3.1.8:
3.1.8.3 Questi veicoli non sono ancora registrati nel SIAC.

3.1.8.4 Questo emolumento non dovrebbe impedire alla clientela di presentare all'USTRA i certificati di conformità per l'elaborazione.

Sostanziale respingimento:

economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, Kyburz Switzerland AG

	Modifiche / controproposte	Motivazione
economiesuisse VFAS	3.1.8.4 Adeguare l'importo a 10 franchi, importi restanti ok.	Poiché in futuro la maggior parte dei dati EUCARIS potrà essere utilizzata come base, il lavoro di registrazione manuale dei dati si ridurrà notevolmente. Di questo si dovrebbe tenere conto nell'OEemo-USTRA.
UPSA	I numeri 3.1.8–3.1.8.4 devono essere abrogati.	La mozione Reimann deve essere attuata integralmente e occorre rinunciare agli emolumenti; di conseguenza questi numeri vanno abrogati.

⁶ 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; GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2022/2236, GU L 296 del 16.11.2022, pag. 1.

auto-schweiz, Handel Schweiz	I numeri 3.1.8–3.1.8.3 devono essere abrogati.	Occorre dare seguito alla mozione Reimann.
Kyburz Switzerland AG	3.1.8.4 Dati di veicoli in seguito all'elaborazione di un certificato di conformità in formato cartaceo ai sensi dell'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858 30-90.	La tariffa minima (CHF 60) ci sembra eccessiva per raccolte dati semplici e completamente disponibili, come spesso accade nei prodotti standard. Ev. scegliere un sistema con due o più scaglioni tariffari.

22. Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo che gli importi degli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8.1, 3.1.8.2 e 3.1.8.3 dell'allegato AP-OEmo-USTRA corrispondano agli importi vigenti per le marche di controllo?

3.1.8.1 Dati di autoveicoli	5.50
3.1.8.2 Dati di rimorchi, motoveicoli e altri veicoli a motore	4
3.1.8.3 Dati di ciclomotori e di veicoli ad essi equiparati	1.50

Sostanziale approvazione:

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VS, JU, economiesuisse, asa, Tecnica Agricola Svizzera, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

LU	Tuttavia, l'incasso non dovrebbe essere effettuato dagli uffici della circolazione stradale. A nostro avviso, con l'abrogazione dell'articolo 34 OATV, viene a mancare una disposizione sull'esonero dall'obbligo di emolumento per le autorità e le istituzioni che si avvalgono dell'atto ufficiale.
----	---

UR, NW, SO, BS, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	3.1.8.3 Questi veicoli non sono ancora gestiti nel SIAC.
---	--

ZG	L'incasso non può essere delegato all'ufficio della circolazione stradale
----	---

AG	Tuttavia, non è più possibile una verifica da parte delle autorità d'immatricolazione, poiché sul modulo 13.20 non è più presente la marca di controllo.
----	--

economiesuisse, VFAS	Sì. Le entrate previste di circa 2 milioni di franchi dovrebbero coprire le spese ridotte grazie alla digitalizzazione.
----------------------	---

Sostanziale respingimento:

USAM, UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz

USAM	L'USAM chiede la piena attuazione della mozione Reimann e conseguentemente l'abolizione di questi emolumenti.
------	---

UPSA	Gli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8.1, 3.1.8.2 e 3.1.8.3 devono essere eliminati come chiesto dalla mozione Reimann.
------	--

Auto-schweiz, Handel Schweiz	Gli emolumenti di cui ai numeri 3.1.8.1, 3.1.8.2 e 3.1.8.3 devono essere eliminati conformemente alla mozione Reimann. Attuazione integrale della mozione, abolizione dell'apposizione della marca sul modulo 13.20 e del relativo emolumento. Respingiamo fermamente la motivazione secondo cui si dovrebbe applicare un emolumento a tutti i veicoli immatricolati sulla base di un prodotto USTRA. Il processo di digitalizzazione comporta oneri e costi non solo per l'USTRA, ma anche per gli importatori. L'onere necessario per garantire che i dati richiesti sui veicoli importati possano essere messi a disposizione dell'USTRA non è trascurabile. A tal fine devono essere adeguati processi interni e acquistati servizi esterni (IT, addetti allo sdoganamento ecc.).
------------------------------	---

23. Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo che l'USTRA elabori elettronicamente certificati di conformità in formato cartaceo di cui al numero 3.1.8.4 dell'allegato AP-OEmo-USTRA contro pagamento di un emolumento di 60–90 franchi?

3.1.8.4 Dati di veicoli in seguito all'elaborazione di un certificato di conformità in formato cartaceo ai sensi dell'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858 ⁷
--

⁷ 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; GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2022/2236, GU L 296 del 16.11.2022, pag. 1.

Sostanziale approvazione: ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VS, JU, asa, Tecnica Agricola Svizzera, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz	
LU	L'USTRA deve garantire la qualità dei dati.
UR, NW, BS, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Sì, se non è possibile rinunciare a questo emolumento e se l'incasso non è svolto dall'ufficio della circolazione stradale. L'emolumento non dovrebbe impedire alla clientela di presentare all'USTRA il certificato di conformità per l'elaborazione.
SO	L'emolumento non dovrebbe impedire alla clientela di presentare all'USTRA i certificati di conformità per l'elaborazione.
BL	L'incasso non può essere imposto agli uffici cantonali della circolazione stradale.
AG	Per incentivare la clientela occorre puntare a un emolumento basso, in modo che il maggior numero possibile di certificati di conformità possa essere elaborato elettronicamente.
Tecnica Agricola Svizzera, Verband Lohnunternehmer Schweiz	La registrazione a pagamento è una soluzione corretta. L'emolumento dovrebbe semplicemente coprire i costi, ma niente di più.
Sostanziale respingimento: economiesuisse, USAM, UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, Kyburz Switzerland AG	
economiesuisse VFAS	L'emolumento è sproporzionato; 10 franchi è un importo giustificato. Attualmente la maggior parte dei dati sono inseriti dall'importatore nel portale KDI. Inoltre, si può supporre che a partire dall'entrata in vigore delle ordinanze la quota di veicoli senza eCoC sarà inferiore al 10 per cento.
auto-schweiz Handel Schweiz	Se la trasmissione dei dati eCOC dall'OEM all'autorità di omologazione e successivamente al server EUCARIS dovesse essere interrotta per qualsiasi motivo al di fuori del controllo dell'OEM, i COC esistenti in forma cartacea dovrebbero essere elaborati gratuitamente dall'USTRA.
Kyburz Switzerland AG	3.1.8.4 Ridurre l'emolumento minimo per il trattamento di raccolte dati standard da 60 a 30–40 franchi. La tariffa minima (CHF 60) ci sembra eccessiva per raccolte dati semplici e completamente disponibili, come spesso accade per i prodotti standard. Ev. scegliere un sistema con due o più scaglioni tariffari.

24. Revisione parziale OEmo-USTRA: Siete d'accordo con il nuovo numero 4a AP-OEmo-USTRA?

N. 4a

4a Rilascio di approvazioni del tipo

4a.1 Approvazione del tipo di veicoli e telai

4a.1.1 Elaborazione amministrativa dei documenti 200

4a.1.2 Rilascio dell'approvazione del tipo o della scheda tecnica 100

4a.1.3 Carta supplementare, integrazioni, aggiunte e correzioni 200

4a.2 Approvazione del tipo di parti e sistemi di veicoli, oggetti d'equipaggiamento e dispositivi di protezione

4a.2.1 Approvazione del tipo con validità nazionale 100

4a.2.2 Approvazione del tipo con validità internazionale 300

4a.2.3 Predisposizione di una raccolta dati di silenziatori e catalizzatori di sostituzione sulla base di una valutazione o una certificazione di conformità oppure di un'approvazione equivalente secondo la legislazione svizzera, da inserire nell'approvazione del tipo, per approvazione del tipo trattata 50

4a.3 Emolumenti in base al tempo impiegato

Gli emolumenti per l'esame amministrativo della documentazione sono calcolati in base al numero di ore impiegate. Dipendono dalla mole e dalla difficoltà del lavoro 70–120 e si applicano alle prestazioni che non corrispondono al volume ordinario dell'esame.

4a.4 Emolumenti per la verifica della conformità

4a.4.1 Verifiche della conformità fino a 4 ore di tempo, a forfait	500
4a.4.2 Ogni frazione di ora supplementare	100

Sostanziale approvazione:

SO, UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz, BFH

Sostanziale respingimento:

economiesuisse, VFAS

	Modifiche / controproposte	Motivazione
economiesuisse, VFAS	Modifiche / controproposte: 4a.1. CHF 100 4a 1.2. CHF 50 4a 1.3 CHF 100 4a 2.1 CHF 50 4a 2.2 CHF 150 4a 3 CHF 50–80 4a 4.1 CHF 200 4a 4.2 CHF 60	Poiché in futuro la maggior parte dei dati EUCARIS potrà essere utilizzata come base, il lavoro di registrazione manuale dei dati si ridurrà notevolmente. Di questo si dovrebbe tenere conto nell'OEmo-USTRA.

25. Siete d'accordo in linea di principio con la revisione parziale dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC)?

Sostanziale approvazione:

UR, SO, JU, auto-schweiz, Handel Schweiz, BFH, Kyburz Switzerland AG, GE, economiesuisse, VFAS, carrosserie suisse

Kyburz Switzerland AG	Astensione sulle domande 3a e 3b, poiché finora non rilevanti per la categoria L e quindi mancano dati basati sull'esperienza.
-----------------------	--

26. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo che il metodo già generalmente utilizzato dalle autorità esecutive cantonali per il calcolo del rapporto peso/potenza dei motocicli sia trasposto nell'OAC (art. 15 cpv. 2 e 20a cpv. 2 AP-OAC)?

Art. 15 cpv. 2 parte introduttiva

² La licenza per allievo conducente della categoria A è rilasciata per motoveicoli, compresi quelli con carrozino laterale, con una potenza del motore non superiore a 35 kW e un rapporto tra potenza del motore e peso in ordine di marcia (art. 136 cpv. 1 OETV⁸) non superiore a 0,2 kW/kg. Tale limitazione non si applica a:

Art. 20a cpv. 2

² In caso di risoluzione del contratto di tirocinio di un apprendista che segue la formazione professionale di base di «meccanico di motoveicoli AFC» e se all'apprendista è stata rilasciata una licenza per allievo conducente della categoria A senza limitazione della potenza secondo l'articolo 15 capoverso 2 lettera a, il formatore deve notificare immediatamente la risoluzione del contratto all'autorità cantonale che ha rilasciato la licenza. L'autorità cantonale invita l'apprendista a restituire la licenza e gli rilascia, per il rimanente periodo di validità, una licenza per allievo conducente della categoria A per motoveicoli con una potenza del motore non superiore a 35 kW e un rapporto tra potenza del motore e peso in ordine di marcia non superiore a 0,2 kW/kg.

Sostanziale approvazione:

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, USAM, asa, UPSA, auto-schweiz, upi, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

⁸ RS 741.41

UR, OW, NW, BS, SH, AR, AI GR, VS, asa	Secondo il rapporto esplicativo, al momento dell'entrata in vigore dovrebbe essere modificata la dicitura del campo 78 della licenza di circolazione. Ciò non deve comportare per tutti i Cantoni la distruzione delle scorte di vecchie licenze di circolazione – soltanto per 1500 motoveicoli – e nemmeno che, a partire dalla data dell'introduzione, debbano disporre di una grande riserva di nuove licenze di circolazione. Tutti i Cantoni che effettuano il calcolo in base al metodo proposto necessitano da anni della licenza di circolazione aggiornata. L'USTRA dovrebbe introdurre una nuova disposizione concernente la licenza di circolazione, che dovrà essere presa in considerazione solo al momento della richiesta di nuove licenze. Va inoltre osservato che il peso a vuoto (art. 7 OETV) non coincide necessariamente con il peso in ordine di marcia (art. 136 OETV). Determinante in questo caso è il peso, nella maggior parte dei casi sconosciuto, degli eventuali accessori speciali.
SZ	Questa modifica comporta un adeguamento della dicitura del campo 78 della licenza di circolazione. Si auspica che, nonostante l'introduzione di una nuova disposizione concernente la licenza di circolazione da parte dell'USTRA, si possano ancora utilizzare le scorte delle licenze grezze presso gli uffici della circolazione stradale.
ZG	Occorre considerare il peso a vuoto del motoveicolo in ordine di marcia (accessori inclusi).
BL	Secondo il rapporto esplicativo, al momento dell'entrata in vigore dovrebbe essere modificata la dicitura del campo 78 della licenza di circolazione. Ciò non deve comportare per tutti i Cantoni la distruzione delle scorte di vecchie licenze di circolazione – soltanto per 1500 motoveicoli – e nemmeno che, a partire dalla data dell'introduzione, debbano disporre di una grande riserva di nuove licenze di circolazione. Tutti i Cantoni che effettuano il calcolo in base al metodo proposto necessitano già da anni della licenza di circolazione aggiornata. L'USTRA dovrebbe introdurre una nuova disposizione concernente la licenza di circolazione, che dovrà essere presa in considerazione solo al momento della richiesta di nuove licenze. Va inoltre osservato che il peso a vuoto (art. 7 OETV) non coincide necessariamente con il peso in ordine di marcia (art. 136 OETV). Determinante in questo caso è il peso, nella maggior parte dei casi sconosciuto, degli eventuali accessori speciali. Per i pochi veicoli interessati è possibile effettuare un'integrazione nell'attuale licenza di circolazione mediante un codice di disposizione aggiuntivo.
TG	Secondo il rapporto esplicativo, con l'entrata in vigore della presente modifica dovrebbe essere modificata anche la dicitura del campo 78 della licenza di circolazione. Ciò non deve comportare per tutti i Cantoni la distruzione delle scorte di vecchie licenze di circolazione – soltanto per 1500 motoveicoli – e nemmeno che, a partire dalla data dell'introduzione, debbano predisporre una nuova riserva di licenze di circolazione. Tutti i Cantoni che effettuano il calcolo in base al metodo proposto necessitano da anni della licenza di circolazione aggiornata. A nostro avviso, la nuova disposizione per la licenza di circolazione predisposta dall'USTRA dovrà essere presa in considerazione soltanto al momento della nuova ordinazione delle licenze.
TI	
VD, GE	Si tratta di un adeguamento necessario al diritto dell'UE. Tuttavia, è essenziale che le informazioni utili per questo calcolo – effettuato dai fornitori di servizi – siano disponibili nel SIAC.
USAM	L'USAM è favorevole al metodo di calcolo del rapporto potenza/peso per i motoveicoli.
upi	L'upi accoglie con favore la modifica nell'ottica dell'uniformazione del metodo di calcolo del rapporto potenza/peso. Sebbene la modifica riguardi solo una piccola quota di veicoli, in questo caso influisce positivamente sulla sicurezza stradale.
Sostanziale respingimento:	
LU	
LU	Generalmente il peso degli accessori speciali non è noto all'autorità d'immatricolazione. Inoltre, non è definito cosa rientri nella definizione di «accessori speciali». Il passaggio deve pertanto essere stralciato.

27. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 15 capoverso 2 parte introduttiva AP-OAC?

Art. 15 cpv. 2 parte introduttiva

² La licenza per allievo conducente della categoria A è rilasciata per motoveicoli, compresi quelli con carrozino laterale, con una potenza del motore non superiore a 35 kW e un rapporto tra potenza del motore e peso in ordine di marcia (art. 136 cpv. 1 OETV⁹) non superiore a 0,2 kW/kg. Tale limitazione non si applica a:

Sostanziale approvazione:

SO, auto-schweiz, upi, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

upi	L'upi accoglie con favore la modifica nell'ottica dell'uniformazione del metodo di calcolo del rapporto potenza/peso. Sebbene la modifica riguardi solo una piccola quota di veicoli, in questo caso influisce positivamente sulla sicurezza stradale.
-----	--

28. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 20a capoverso 2 AP-OAC?

Art. 20a cpv. 2

² In caso di risoluzione del contratto di tirocinio di un apprendista che segue la formazione professionale di base di «meccanico di motoveicoli AFC» e se all'apprendista è stata rilasciata una licenza per allievo conducente della categoria A senza limitazione della potenza secondo l'articolo 15 capoverso 2 lettera a, il formatore deve notificare immediatamente la risoluzione del contratto all'autorità cantonale che ha rilasciato la licenza. L'autorità cantonale invita l'apprendista a restituire la licenza e gli rilascia, per il rimanente periodo di validità, una licenza per allievo conducente della categoria A per motoveicoli con una potenza del motore non superiore a 35 kW e un rapporto tra potenza del motore e peso in ordine di marcia non superiore a 0,2 kW/kg.

Sostanziale approvazione:

SO, auto-schweiz, upi, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

SO	Secondo il rapporto esplicativo, al momento dell'entrata in vigore dovrebbe essere modificata la dicitura del campo 78 della licenza di circolazione. Ciò non deve comportare per tutti i Cantoni la distruzione delle scorte di licenze di circolazione disponibili (per soli 1500 motoveicoli interessati in tutto il Paese). L'USTRA dovrebbe introdurre una nuova disposizione concernente la licenza di circolazione.
upi	L'upi accoglie con favore la modifica nell'ottica dell'uniformazione del metodo di calcolo del rapporto potenza/peso. Sebbene la modifica riguardi solo una piccola quota di veicoli, influisce positivamente sulla sicurezza stradale. Anche l'inserimento dell'articolo 20a capoverso 2 OAC costituisce una misura mirata ai fini della sicurezza stradale.

29. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con il nuovo articolo 71 capoverso 1 lettera f AP-OAC?

Art. 71 cpv. 1 lett. f

¹ La licenza di circolazione e le targhe sono rilasciate se:

f. l'eventuale sanzione dovuta secondo la legge sul CO₂ del 23 dicembre 2011¹⁰ è stata saldata o il veicolo è stato assegnato al parco veicoli nuovi di un grande importatore o di un raggruppamento di emissioni.

Sostanziale approvazione:

SO, economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

30. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con il nuovo articolo 72a AP-OAC «Comunicazione di dati di importazione e costruzione»?

Art. 72a Comunicazione di dati di importazione e costruzione

⁹ RS 741.41

¹⁰ RS 641.71

¹ Per un veicolo importato o costruito in Svizzera e rientrante nel campo di applicazione dell'ordinanza sul CO₂ del 30 novembre 2012¹¹, l'importatore o il costruttore deve comunicare elettronicamente all'USTRA i dati di cui all'articolo 23 capoverso 1 dell'ordinanza sul CO₂ prima della prima messa in circolazione.

² L'USTRA può estendere ad altri generi di veicoli l'obbligo di comunicazione di cui al capoverso 1.

Sostanziale approvazione:

SO, economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

31. Revisione parziale OAC: L'articolo 72a capoverso 1 AP-OAC prevede l'obbligo di comunicare i dati di importazione e fabbricazione per i veicoli soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (autovetture, veicoli commerciali leggeri). Da un lato, detta comunicazione serve ad attuare la normativa sul CO₂ e, dall'altro, costituisce una richiesta per l'ottenimento di un certificato elettronico di conformità UE (eCoC) da EUCARIS. Siete d'accordo che l'USTRA possa estendere la suddetta procedura di comunicazione ad altri tipi di veicoli, se per questi ultimi si potranno ottenere eCoC?

Art. 72a Comunicazione di dati di importazione e costruzione

¹ Per un veicolo importato o costruito in Svizzera e rientrante nel campo di applicazione dell'ordinanza sul CO₂ del 30 novembre 2012¹², l'importatore o il costruttore deve comunicare elettronicamente all'USTRA i dati di cui all'articolo 23 capoverso 1 dell'ordinanza sul CO₂ prima della prima messa in circolazione.

² L'USTRA può estendere ad altri generi di veicoli l'obbligo di comunicazione di cui al capoverso 1.

Sostanziale approvazione:

ZH, BE, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, USAM, asa, UPSA, auto-schweiz, Technica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS; BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

NW	Nota bene: si tratta di un'autodichiarazione.
ZG	Al momento dell'immatricolazione deve essere ancora possibile operare una distinzione in base al tipo di esame d'immatricolazione.
VD, GE	Il soddisfacimento dei requisiti connessi all'attuazione delle prescrizioni in materia di CO ₂ è inserito nell'articolo 71 come ulteriore condizione per l'immatricolazione: secondo il rapporto, deve essere rilasciata un'attestazione e il veicolo può essere immesso in circolazione solo dopo averla ottenuta. L'articolo 72a prevede l'obbligo di comunicazione e l'articolo 72b precisa che, se i dati sono comunicati per via elettronica conformemente all'articolo 72a, l'USTRA ottiene tramite una banca dati europea centralizzata o un'autorità estera competente un certificato di conformità europeo elettronico ai sensi dell'articolo 37 del regolamento (UE) 2018/85814 e, sulla base di questo e dei dati comunicati, crea nel sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) una raccolta dati elettronica del singolo veicolo (art. 30 e segg. OETV). L'USTRA determinerà se l'autorità cantonale d'immatricolazione deve possedere un'attestazione specifica (che implicherà un esame supplementare) oppure se la disponibilità nel SIAC di un eCoC o di una raccolta dati costituisce già la conferma che il veicolo può essere immatricolato ai sensi dell'articolo 71 capoverso 1 lettera f.
economiesuisse, VFAS	Assolutamente sì! Tutti i dati disponibili del veicolo devono essere integrati il prima possibile. In futuro la trasmissione dei dati sarà necessaria soprattutto per i veicoli pesanti.
USAM	L'USAM sostiene espressamente l'ammissione di ulteriori dati dei veicoli per la procedura di notifica elettronica e chiede una semplificazione e l'integrazione di tutti i dati dei veicoli il più rapidamente possibile.
auto-schweiz, Handel Schweiz	Sì, assolutamente. Inoltre, la procedura d'immatricolazione per i veicoli con approvazione a più fasi deve essere adattata il più rapidamente possibile e, per quanto possibile, semplificata.

Sostanziale respingimento:

LU

LU	Siamo critici nei confronti della modifica, poiché non tutti i tipi di veicoli dispongono di CoC significativi. Questa competenza dovrebbe essere limitata ai veicoli leggeri.
----	--

¹¹ RS 641.711

¹² RS 641.711

32. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con il nuovo articolo 72b «Predisposizione di una raccolta dati elettronica del singolo veicolo» AP-OAC?

Art. 72b Predisposizione di una raccolta dati elettronica del singolo veicolo

¹ Se è effettuata una comunicazione elettronica ai sensi dell'articolo 72a, l'USTRA ottiene, da una banca dati centrale europea o dall'autorità estera competente, un certificato di conformità UE in formato elettronico di cui all'articolo 37 del regolamento (UE) 2018/858¹³ sulla base del quale e dei dati comunicatigli predispone nel sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) una raccolta dati elettronica del singolo veicolo (art. 30 segg. OETV¹⁴).

² Se il certificato di conformità europeo non può essere ottenuto in formato elettronico, l'importatore del veicolo deve fornire tale certificato all'USTRA in formato cartaceo.

³ Su richiesta dell'importatore, per veicoli rientranti nel campo di applicazione dell'ordinanza sul CO₂ del 30 novembre 2012¹⁵, l'USTRA può registrare i dati necessari per l'immatricolazione contenuti in un certificato di conformità UE in formato cartaceo di cui all'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858 nonché i dati di importazione e, sulla loro base, predisporre nel SIAC una raccolta dati elettronica del singolo veicolo.

⁴ L'USTRA informa l'importatore o il costruttore una volta disponibile la raccolta dati elettronica del singolo veicolo.

Sostanziale approvazione:

SO, economiesuisse, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

SO	È fondamentale che gli uffici della circolazione stradale possano consultare tutti i dati.
----	--

33. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo in linea di principio che l'USTRA sia incaricato di trattare ed elaborare i dati dei singoli veicoli sulla base dei certificati di conformità UE in formato elettronico o (meno frequentemente) cartaceo, compito finora spettante agli uffici della circolazione stradale (attenzione: l'immatricolazione dei veicoli rimane di competenza di questi ultimi)?

Sostanziale approvazione:

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, USAM, asa, UPSA, auto-schweiz, Technica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

LU	È opportuno disporre di un ufficio di elaborazione centralizzato. tuttavia, l'USTRA deve garantire la qualità dei dati.
UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	È importante che gli uffici della circolazione stradale possano consultare tutti i dati.
ZG	L'ufficio della circolazione stradale deve poter accedere e consultare i dati del veicolo.
AG	Spetta all'USTRA assicurarsi che il certificato sia ancora valido. Altrimenti, se un certificato non è più valido, deve essere chiaramente riconoscibile dalle autorità d'immatricolazione.
VD, GE	In base al rapporto esplicativo è prevista una comunicazione nel caso non esista né un eCOC né un COC. In questa situazione, è indispensabile che i dati relativi al CO ₂ rilevati dall'USTRA e comunicati all'UFE siano conformi, tanto più che sono ripresi per il calcolo dell'imposta di circolazione vodese/ginevrina. L'ufficio della circolazione stradale farà quindi riferimento ai dati registrati dall'USTRA.
economiesuisse, VFAS	Sì, ma non devono essere generati costi aggiuntivi.
USAM	L'USAM accetta che il trattamento e l'elaborazione dei dati dei singoli veicoli tratti da CoC ed eCOC siano effettuati da un'autorità nazionale.
auto-schweiz, Handel Schweiz	Sì, il trattamento dei dati deve essere effettuato da un'autorità nazionale.

¹³ 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; GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2022/2236, GU L 296 del 16.11.2022, pag. 1.

¹⁴ RS 741.41

¹⁵ RS 641.711

34. Revisione parziale OAC: Variante A - Come finora, gli uffici della circolazione stradale registrano e trasmettono all'USTRA i dati ricavati da un certificato di conformità UE in formato cartaceo ai sensi dell'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858 per i veicoli soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (autovetture e veicoli commerciali leggeri).

Sostanziale respingimento:

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, USAM, asa, UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH

BFH	I dati di un certificato di conformità europeo in formato cartaceo ai sensi dell'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858 relativo ai veicoli soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO ₂ (automobili e veicoli commerciali leggeri) continuano a essere inseriti dall'ufficio della circolazione stradale prima di essere trasmessi all'USTRA.
-----	--

35. Revisione parziale OAC: Variante B - Per i veicoli soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (autovetture e veicoli commerciali leggeri), i dati ricavati da un certificato di conformità UE in formato cartaceo ai sensi dell'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858 saranno registrati dall'USTRA; ciò significa che in futuro questo documento dovrà essere fatto pervenire all'USTRA che creerà una scheda tecnica elettronica.

Sostanziale approvazione:

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, USAM, asa, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VS, asa	Ciò vale già oggi per l'esecuzione della normativa sul CO ₂ .
GL	Con questa elaborazione viene meno il numero 103 della licenza di circolazione.
ZG	Richiesta: deve essere attuata la variante b. Motivazione: l'esecuzione delle norme sul CO ₂ non è di competenza dell'ufficio della circolazione stradale.
GE	La variante b) sembra più efficace.
USAM, auto-schweiz, Handel Schweiz	La variante b deve essere attuata se migliora la sicurezza dei dati. Tuttavia, il processo di immatricolazione non deve essere ulteriormente prolungato o ritardato.
Kyburz Switzerland AG	Nessuna esperienza da Kyburz, poiché finora non rilevante per la categoria L.

36. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con le precisazioni relative alle persone autorizzate a compilare il rapporto di perizia di cui all'articolo 75 capoversi 1 e 2 AP-OAC?

Art. 75 cpv. 1 e 2

¹ Per i veicoli nuovi e completi, il rapporto di perizia può essere compilato dal costruttore o dall'importatore nei seguenti casi:

- a. per un'automobile ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV, se è disponibile un'approvazione del tipo (art. 2 lett. b OATV), una scheda tecnica (art. 2 lett. l OATV) o una raccolta dati elettronici del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3;
- b. per i seguenti veicoli, se è disponibile un'approvazione del tipo (art. 2 lett. b OATV) o una scheda tecnica (art. 2 lett. l OATV):
 1. autoveicoli leggeri, escluse le automobili di cui alla lettera a,
 2. rimorchi con un peso totale fino a 3,50 t,
 3. motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore.

² In tutti gli altri casi il rapporto è compilato dalle autorità di immatricolazione.

Sostanziale approvazione:

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, USAM, asa, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG	
UR, SZ, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Nel caso di veicoli N1 completi, il rapporto di esame dovrebbe poter essere compilato anche dal costruttore o dall'importatore (cfr. art. 75 cpv. 1 lett. a AP-OAC). Per i dati elettronici deve essere eventualmente prevista una nuova forma di carrozzeria. Anche l'articolo 30 dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41) dovrebbe essere modificato in questo senso.
USAM	L'USAM è d'accordo con l'elenco.
Sostanziale respingimento: LU, ZG	
LU	In linea di principio siamo d'accordo con l'elenco dei soggetti autorizzati a compilare il rapporto di perizia. Tuttavia, riteniamo che gli autofurgoni debbano essere trattati in modo analogo alle automobili (art. 75 cpv. 1 lett. a OAC).
ZG	I veicoli N1 nuovi e completi devono essere trattati allo stesso modo dei veicoli M1.

37. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 75 capoversi 1 e 2 AP-OAC?

Art. 75 cpv. 1 e 2

¹ Per i veicoli nuovi e completi, il rapporto di perizia può essere compilato dal costruttore o dall'importatore nei seguenti casi:

- a. per un'automobile ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV, se è disponibile un'approvazione del tipo (art. 2 lett. b OATV), una scheda tecnica (art. 2 lett. l OATV) o una raccolta dati elettronici del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3;
- b. per i seguenti veicoli, se è disponibile un'approvazione del tipo (art. 2 lett. b OATV) o una scheda tecnica (art. 2 lett. l OATV):
 1. autoveicoli leggeri, escluse le automobili di cui alla lettera a,
 2. rimorchi con un peso totale fino a 3,50 t,
 3. motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore.

² In tutti gli altri casi il rapporto di perizia è compilato dall'autorità di immatricolazione.

Sostanziale approvazione:

SO, economiesuisse, Tecnica Agricola Svizzera, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Sostanziale respingimento:

auto-schweiz, Handel Schweiz

	Modifiche / controproposte	Motivazione
auto-schweiz, Handel Schweiz	¹ Per i veicoli nuovi e completi, il rapporto di perizia può essere compilato dal costruttore o dall'importatore nei seguenti casi: a. per un'automobile ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV, se è disponibile un'approvazione del tipo (art. 2 lett. b OATV), una scheda tecnica (art. 2 lett. l OATV) o una raccolta dati elettronici del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3; b. per i seguenti veicoli, se è disponibile un'approvazione del tipo (art. 2 lett. b OATV) o una scheda tecnica (art. 2 lett. l OATV): 1. autoveicoli leggeri, escluse le automobili di cui alla lettera a, 2. rimorchi con un peso totale fino a 3,50 t, 3. motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore. ² In tutti gli altri casi il rapporto è compilato dalle autorità di immatricolazione.	L'articolo deve essere modificato in modo tale che anche i veicoli commerciali leggeri nuovi e completi della categoria N1 che dispongono di una raccolta dati elettronica individuale possano beneficiare delle stesse agevolazioni per l'immatricolazione previste per le automobili corrispondenti.

38. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con la disposizione transitoria di cui all'articolo 151q AP-OAC?

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

1 Se per un motoveicolo immatricolato in Svizzera e avente, in base alla licenza di circolazione, un rapporto tra potenza e peso non superiore a 0,2 kW/kg deve essere rilasciata una nuova licenza di circolazione e il calcolo del rapporto tra potenza e peso secondo il nuovo diritto dà un valore superiore a 0,2 kW/kg, si può guidare il motoveicolo anche con una licenza di condurre della categoria A con limitazione della potenza rilasciata prima dell'entrata in vigore del nuovo diritto, purché il valore superiore a 0,2 kW/kg indicato nella licenza di circolazione risulti unicamente dal nuovo metodo di calcolo.

2 L'autorità cantonale indica l'autorizzazione di cui al capoverso 1 nella licenza di circolazione.

Sostanziale approvazione:

ZG, USAM, UPSA, auto-schweiz, upi, Handel Schweiz, Kyburz Switzerland AG

USAM L'USAM è d'accordo con le disposizioni transitorie.

upi L'upi ritiene adeguata la disposizione transitoria.

Sostanziale respingimento:

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, asa, Tecnica Agricola Svizzera, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

ZH	Chiediamo lo stralcio del capoverso 2 dell'articolo 151q AP-OAC (<i>2 L'autorità cantonale indica l'autorizzazione di cui al capoverso 1 nella licenza di circolazione</i>). Il personale degli uffici della circolazione stradale non è in grado di giudicare nell'attività quotidiana se l'iscrizione debba essere effettuata o meno. In caso di cambiamento di Cantone, non è possibile determinare quale metodo di calcolo sia stato utilizzato sulla base di una licenza di circolazione emessa al di fuori del Cantone. La licenza di circolazione non prevede inoltre alcuna autorizzazione alla guida del veicolo con una determinata categoria di licenza di condurre. Tale annotazione andrebbe inserita nella licenza di condurre. In alternativa, nella licenza di circolazione si potrebbe inserire una nota tecnica sul metodo di calcolo del rapporto tra potenza e peso (<i>ad es. codice XY: Modalità di calcolo del peso/potenza modificata, secondo il tipo di calcolo precedente =0,18 kw/kg</i>).
BE	Il diritto transitorio ai sensi dell'articolo 151q è adeguato, ma anche la corrispondente decisione derogatoria (nuovo codice nella licenza di circolazione) dovrebbe essere già registrata dall'USTRA nel SIAC. Secondo l'USTRA, in tutta la Svizzera sono interessati circa 1500 motoveicoli (0,367 %). Proprio per questi veicoli, a partire dall'entrata in vigore del nuovo diritto, l'autorizzazione corrispondente deve essere registrata nel SIAC. Quando si stampa una nuova licenza di circolazione (cambio di domicilio, vendita, ecc.), oltre al nuovo rapporto potenza/peso, nella licenza viene registrata automaticamente anche l'autorizzazione corrispondente. Se, come proposto nella consultazione, l'autorizzazione non è gestita a livello centrale ma cantonale, l'iscrizione al momento dell'immatricolazione cantonale non può essere garantita. Sono prevedibili reclami da parte dei clienti. L'onere aggiuntivo per il controllo sarebbe notevole (controllo manuale sul 100 % di tutti i motoveicoli con potenza inferiore a 35 kW anziché inserimento dello 0,367 % dei motoveicoli) ogni volta che viene stampata una nuova licenza presso l'ufficio della circolazione stradale competente.
LU	Anziché la data di rilascio della licenza di condurre deve essere utilizzata la data dell'esame. La normativa proposta comporterebbe l'impossibilità di condurre veicoli in caso di modifica amministrativa della licenza (modifica del nome, registrazione portatori di occhiali, perdita).
UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, SO, asa	Il diritto transitorio ai sensi dell'articolo 151q è adeguato, ma anche la corrispondente decisione derogatoria (nuovo codice nella licenza di circolazione) dovrebbe essere già registrata dall'USTRA nel SIAC. Secondo l'USTRA, in tutta la Svizzera sono interessati circa 1500 motoveicoli (0,367 %). Proprio per questi veicoli, a partire dall'entrata in vigore del nuovo diritto,

	l'autorizzazione corrispondente deve essere registrata nel SIAC. Quando si stampa una nuova licenza di circolazione (cambio di domicilio, vendita, ecc.), oltre al nuovo rapporto potenza/peso, nella licenza viene registrata automaticamente anche l'autorizzazione corrispondente. Se, come proposto nella consultazione, l'autorizzazione non è gestita a livello centrale ma cantonale, l'iscrizione al momento dell'immatricolazione cantonale non può essere garantita. Sono prevedibili reclami da parte dei clienti. Ogni volta che viene stampata una nuova licenza presso l'ufficio della circolazione stradale competente l'onere aggiuntivo per il controllo sarebbe notevole (controllo manuale sul 100 % di tutti i motoveicoli con potenza inferiore a 35 kW anziché inserimento dello 0,367 % dei motoveicoli). Il personale non è in grado di giudicare se l'iscrizione debba essere effettuata o meno. In caso di cambiamento di Cantone, non è possibile determinare quale metodo di calcolo sia stato utilizzato sulla base di una licenza di circolazione emessa al di fuori del Cantone. In alternativa, i Cantoni competenti dei veicoli interessati (in totale 1500) potrebbero adeguare/correggere una sola volta le proprie licenze di circolazione ed effettuare l'iscrizione tecnica, una soluzione questa molto più praticabile. Queste registrazioni verrebbero acquisite dal nuovo Cantone anche in caso di cambiamento del Cantone. Al fine di uniformare le registrazioni nella licenza di circolazione, deve essere previsto un nuovo punto nella direttiva 6 dell'asa. La licenza di circolazione non prevede inoltre alcuna autorizzazione alla guida del veicolo con una determinata categoria di licenza di condurre. Si dovrebbe pertanto inserire una nota tecnica sulle modalità di calcolo del rapporto potenza/peso (<i>p. es. codice XY: modalità di calcolo del rapporto potenza/peso modificata, secondo il tipo di calcolo precedente = 0.18 kw/kg</i>). Inoltre, la formulazione relativa all'autorizzazione alla guida non è sufficiente. Riteniamo che per beneficiare delle disposizioni transitorie debba essere determinante la data dell'esame e non la data di rilascio della licenza di condurre.
SZ	A causa del quantitativo ridotto (circa 1500 motoveicoli in tutta la Svizzera) non è necessaria una disposizione transitoria. Sarebbe più utile modificare in un'unica azione tutte le licenze di circolazione e inserire la nota tecnica.
GL	Per i motoveicoli immatricolati, l'indicazione del rapporto potenza/peso non dovrebbe essere ricalcolata. Il nuovo calcolo si dovrebbe applicare soltanto ai motoveicoli immatricolati per la prima volta. Sarebbe opportuno evitare elaborazioni complicate e soggette a errori da parte degli uffici della circolazione stradale per quanto riguarda la registrazione nella licenza di circolazione.
FR	Le disposizioni transitorie di cui all'articolo 151q sono adeguate, ma anche la corrispondente decisione derogatoria (nuovo codice nella licenza di circolazione) dovrebbe essere già registrata dall'USTRA nel SIAC. Secondo l'USTRA, in tutta la Svizzera sono interessati circa 1500 motoveicoli (0,367 %). Proprio per questi veicoli, a partire dall'entrata in vigore della nuova normativa, l'autorizzazione corrispondente deve essere registrata nel SIAC. Quando si stampa una nuova licenza di circolazione (cambio di domicilio, vendita, ecc.), oltre al nuovo rapporto potenza/peso, nella licenza viene registrata automaticamente anche l'autorizzazione corrispondente. Se, come proposto nella consultazione, l'autorizzazione non è gestita a livello centrale, ma cantonale, l'iscrizione al momento dell'immatricolazione cantonale non può essere garantita. Sono prevedibili reclami da parte dei clienti. L'onere aggiuntivo per il controllo sarebbe notevole (controllo manuale sul 100 % di tutti i motoveicoli con potenza inferiore a 35 kW anziché inserimento dello 0,367 % dei motoveicoli) ogni volta che viene stampata una nuova licenza presso l'ufficio della circolazione stradale competente. Il capoverso 2 deve essere eliminato.
AG	L'autorità d'immatricolazione non rileva se questa posizione subisce un cambiamento minimo. Deve essere il cliente ad avere il controllo della situazione. Nel Canton Argovia, nel calcolo vengono già detratti 75 kg dal peso a vuoto, quindi probabilmente non ci sarebbero differenze (il layout della licenza di circolazione deve essere adattato).

VD, GE	Il nuovo articolo 151q capoverso 1 prevede che, finché il veicolo è in circolazione (ossia fino alla sua demolizione) con un rapporto potenza/peso in ordine di marcia superiore a 0,20 kW/kg dovuto alla modifica di legge, potrà sempre essere condotto da un titolare di licenza di condurre della categoria A con limitazione. Tale deroga non riguarda quindi soltanto il proprietario del veicolo che lo ha acquistato per guidarlo con una patente di categoria A limitata (e che quindi con il nuovo calcolo non potrebbe più guidarlo), ma a tutti i conducenti che possiedono una licenza di condurre di categoria A limitata e che potrebbero essere indotti a guidare uno di questi veicoli. Risulta quindi più opportuno prevedere un'autorizzazione specifica per i titolari di una licenza di condurre di categoria A limitata (analogamente ad altre disposizioni transitorie dell'OAC che mantengono le autorizzazioni nonostante la modifica legislativa) anziché introdurre deroghe a una categoria di licenza di condurre in una licenza di circolazione che contenga dati tecnici sul veicolo. La licenza di circolazione del veicolo, che si riferisce ai dati tecnici dello stesso, dovrebbe contenere soltanto i dati tecnici del veicolo e i dati relativi al suo proprietario (che non necessariamente è anche titolare di una licenza di condurre A limitata). Non dovrebbe contenere deroghe all'autorizzazione alla guida, tanto più che la categoria di licenza di condurre non è controllata sistematicamente al momento dell'immatricolazione del veicolo. La volontà di mantenere un diritto acquisito su questi veicoli e di permetterne la guida, fino alla loro demolizione, con una licenza di condurre di categoria A limitata può essere accettata a condizione che la licenza di circolazione contenga soltanto dati relativi al veicolo. Pertanto, la licenza di circolazione dovrebbe contenere l'indicazione del rapporto potenza/peso in ordine di marcia nel campo 78 E, in un allegato, del rapporto potenza/peso a vuoto secondo il vecchio diritto. Inoltre, dovrebbe essere introdotta una disposizione transitoria specifica per l'autorizzazione alla guida di questi veicoli con una licenza di condurre di categoria A limitata. Ciò consentirebbe a tutti i conducenti e agli allievi conducenti di guidare questi veicoli. Infine, per evitare errori al momento dell'introduzione di questo allegato, la Confederazione, tramite il SIAC, dovrà informare le autorità d'immatricolazione dei veicoli interessati da questo cambiamento di calcolo e consentire così l'aggiunta di un'indicazione.
Tecnica Agricola Svizzera, Verband Lohnunternehmer Schweiz	Questa disposizione transitoria è importante. In nessun caso una modifica delle disposizioni deve comportare che motoveicoli già correttamente immessi in circolazione non siano più ammessi in questa categoria.

39. Revisione parziale OAC: Siete d'accordo con la modifica dell'allegato 12 cifra V categoria A AP-OAC?

L'allegato 12 è modificato come segue:

Cifra V, indicazioni in tabella relative a «Categoria A senza limitazione della potenza» e «Categoria A con limitazione della potenza»

Categoria A senza limitazione della potenza: un motoveicolo senza carrozzino laterale avente una potenza del motore di oltre 35 kW o un rapporto tra potenza del motore e peso in ordine di marcia superiore a 0,2 kW/kg e due posti a sedere;

Categoria A con limitazione della potenza: un motoveicolo senza carrozzino laterale avente una potenza del motore di al massimo 35 kW e un rapporto tra potenza del motore e peso in ordine di marcia di al massimo 0,2 kW/kg e due posti a sedere; sono esclusi i motoveicoli della sottocategoria A1;

Sostanziale approvazione:

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, USAM, asa, UPSA, auto-schweiz, upi, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

ZG	Occorre inoltre tenere conto della categoria di veicoli N1 (v. domanda 36: I veicoli N1 nuovi e completi devono essere trattati allo stesso modo dei veicoli M1).
USAM	L'USAM è d'accordo con la modifica.

40. Siete d'accordo in linea di principio con la revisione parziale dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)?

Sostanziale approvazione:

UR, SO, JU, auto-schweiz, Handel Schweiz, BFH, Kyburz Switzerland AG, AI, GE, carrosserie suisses

auto-schweiz Handel Schweiz	Devono essere considerati i testi relativi alle singole domande.
Kyburz Switzerland AG	L'azienda Kyburz, in qualità di costruttore svizzero, è disposta a sostenere l'USTRA nel caso fosse alla ricerca di un'azienda pilota per l'introduzione dell'immatricolazione amministrativa per la categoria L basata su una raccolta dati eCOC.
carrosserie suisses	<u>Richiesta di creazione della piccola serie nazionale</u> carrosserie suisses è l'associazione di categoria che riunisce circa 60 aziende svizzere specializzate nella costruzione di veicoli. Queste aziende offrono un'ampia gamma di prodotti per il trasporto di merci e persone e forniscono un importante contributo per affrontare le sfide del settore della mobilità. I nuovi regolamenti europei, concepiti per e da produzioni in grande serie, minacciano ora la sopravvivenza dei restanti produttori svizzeri. Essendo produttori di piccole serie, i costruttori automobilistici svizzeri vivono dell'innovazione e della vicinanza al mercato. Questi regolamenti, che vengono adottati dalla Svizzera senza commenti, richiedono ora aree per l'esame e installazioni, oltre a ingenti oneri amministrativi e certificazioni, per le quali in Svizzera nella maggior parte dei casi non esistono centri di riferimento o possibilità di esame. Per proteggere questi prodotti di nicchia e le PMI, nei regolamenti europei è stata prevista un'ulteriore forma di omologazione: la piccola serie nazionale (PSN) con quantitativi definiti per gli Stati membri. Questa forma non esiste attualmente in misura analoga in Svizzera. In Germania è prevista dall'Ufficio federale tedesco della motorizzazione (KBA): «Se i veicoli dello stesso tipo devono essere prodotti solo in piccole quantità, è indicata la procedura per le piccole serie. Le caratteristiche principali delle omologazioni per le piccole serie sono: • limitazione del numero di pezzi • agevolazioni nell'adempimento di diverse prescrizioni Per le omologazioni UE di veicoli prodotti in piccole serie, il costruttore può effettuare autonomamente prove tecniche (art. 41 in combinato disposto con l'allegato II parte I, appendice 1 del regolamento (UE) 2018/858). A tal fine deve ottenere la nomina dal KBA.» La quantità annua ammessa per le categorie M1, M2 e M3 è di 250 unità ciascuna. <u>Le nostre richieste:</u> 1. Per tutelare i produttori, gli allestitori e i fornitori svizzeri che realizzano prodotti innovativi e competitivi, chiediamo pertanto la creazione, per tutti i tipi, della forma di immatricolazione della piccola serie nazionale. 2. Con il coinvolgimento delle associazioni di categoria rilevanti e dei servizi nazionali di controllo e omologazione esistenti vengono stabilite l'entità e la verifica dell'adempimento delle prescrizioni. 3. Il numero annuo autorizzato è di 250 unità per ciascuna categoria. In considerazione dell'importanza e della rilevanza per l'economia nazionale, vi preghiamo di considerare positivamente la nostra richiesta.

Tendenzialmente contrari:

economiesuisse, VFAS

economiesuisse	Necessari diversi adeguamenti, secondo le richieste dettagliate (si veda anche il parere allegato), in cui ci opponiamo al divieto di importazione di veicoli sprovvisti di approvazione generale UE a partire dalla fine del 2026.
VFAS	Quanto segue riguarda esclusivamente la revisione dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV). VFAS si esprime sulle restanti ordinanze rivedute nell'ambito delle risposte al questionario per la consultazione. Il parere si articola come segue: (i) considerazioni preliminari relative all'Associazione svizzera dei commercianti indipendenti di veicoli (v. n. I.), (ii) considerazioni generali sulla Costituzione federale nonché sulla compatibilità del progetto di revisione con la legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG) (v. n. II.), nonché (iii) considerazioni specifiche sulle singole disposizioni, comprese richieste di modifica specifiche (v. n. III.). Vengono evidenziati i punti in cui l'ordinanza è in contrasto con la legge sui cartelli e con il mandato recentemente conferito dal Parlamento al Consiglio federale di integrare la Comunicazione autoveicoli in un'ordinanza (mozione Pfister 18.3898). Le modifiche sono essenzialmente motivate dalla garanzia dei diritti costituzionali, in particolare della libertà economica e del divieto di distorsioni della concorrenza. Inoltre, la revisione deve garantire un «level playing field» nei rapporti con l'Unione europea (UE) e in particolare con gli Stati membri UE confinanti. I. Considerazioni preliminari Dal 1956 VFAS rappresenta gli interessi del commercio indipendente e libero di auto in Svizzera, impegnandosi senza compromessi per la sua promozione e a favore di standard di alta qualità. Oltre che per 800 aziende, l'associazione si impegna anche a favore dei consumatori, opponendosi a qualsiasi restrizione o ostacolo al libero commercio di auto e chiedendo condizioni quadro eque. VFAS rappresenta le PMI del commercio svizzero di automobili che trattano sia veicoli d'occasione che nuovi e rientrano quindi nel campo di applicazione dell'OETV. Sono rappresentati commercianti indipendenti, rappresentanti di marca, importatori paralleli come pure importatori generali. Sosteniamo i valori liberali e ci impegniamo, tra l'altro, per soluzioni pragmatiche, orientate all'economia e ai consumatori. II. Considerazioni generali VFAS accoglie con favore la decisione dell'USTRA di aumentare la sicurezza stradale. Condivide pertanto quanto avviato dal Consiglio federale con la revisione, che appare ragionevole per il 99,1 per cento degli autoveicoli importati in Svizzera. Tuttavia non è chiaro il motivo per cui non sono previste semplificazioni per quasi l'1 per cento dei veicoli provenienti, ad esempio, dagli Stati Uniti. In questo modo si limita inutilmente il diritto dei consumatori di poter scegliere autonomamente il veicolo importato. L'avamprogetto di revisione dovrebbe evitare distorsioni della concorrenza e garantire un «level playing field» nei rapporti con l'Unione europea (UE) e in particolare con gli Stati membri UE confinanti. L'articolo 94 capoverso 4 della Costituzione federale sancisce quanto segue: «Sono ammissibili deroghe al principio della libertà economica, in particolare anche i provvedimenti diretti contro la concorrenza, soltanto se previste dalla presente Costituzione o fondate su regalie cantonali.» La legge federale sulla circolazione stradale, sovraordinata all'OETV, sancisce quanto segue all'articolo 9 capoverso 1^{bis} «Il Consiglio federale emana prescrizioni sulle dimensioni e sul peso dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. A tal fine tiene conto delle esigenze della sicurezza stradale, dell'economia e dell'ambiente, nonché delle normative internazionali.» La legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG) prevede all'articolo 4: capoverso 1: «Le prescrizioni tecniche sono formulate in modo da non costituire ostacoli tecnici al commercio.»,

	capoversso 2: «A tale scopo, esse sono elaborate in modo da essere compatibili con quelle dei principali (di regola la maggioranza) partner commerciali della Svizzera. Parimenti, le prescrizioni tecniche sono formulate in modo da: - essere per quanto possibile semplici e trasparenti; e - richiedere oneri amministrativi e d'esecuzione il più possibile contenuti.» capoversso 3: «Deroghe al principio di cui al capoversso 1 sono ammissibili soltanto qualora: - siano rese necessarie da interessi pubblici preponderanti; - non costituiscano né un mezzo di discriminazione arbitraria né una restrizione dissimulata degli scambi; e - siano conformi al principio di proporzionalità. Conformemente alla cifra V OAuto la COMCO intende «continuare a promuovere la concorrenza all'interno di una stessa marca (intrabrand) e tra diverse marche (interbrand) sui mercati del commercio di autoveicoli nuovi, di pezzi di ricambio e della fornitura di servizi di riparazione e manutenzione, impedire gli accordi che nuocciono alla concorrenza, evitare l'isolamento del mercato svizzero degli autoveicoli e garantire una maggiore certezza giuridica.» In questo modo la Commissione della concorrenza intende evitare l'imposizione dei prezzi e l'isolamento del mercato svizzero, nonché promuovere la concorrenza all'interno del marchio e stimolare la concorrenza sul mercato del servizio clienti. La nuova revisione dell'OETV tuttavia contrasta con questi obiettivi (concorrenza): 1. la concorrenza intrabrand che la legge sui cartelli (art. 5 LCart) mira a tutelare è resa impossibile e 2. il mercato svizzero viene isolato. • Il regolamento UE 2019/2144 si applica all'Unione europea in quanto tale e non separatamente ai singoli Stati membri. Il regolamento è stato redatto per un mercato di circa 500 milioni di abitanti e 15 milioni di autovetture nuove vendute all'anno e tiene conto delle direttive per la produzione automobilistica europea e il relativo mercato di sbocco. Gli interessi economici si riflettono nell'interpretazione protezionistica del regolamento. • Il mercato svizzero, invece, è piccolo: ogni anno tra i suoi 9 milioni di abitanti vengono vendute circa 250 000 automobili nuove. Inoltre, la domanda è fortemente influenzata dalla topografia (trazione integrale) e dai fattori relativi al potere d'acquisto. Il mercato svizzero non è quindi paragonabile a quello dell'Unione europea, ma piuttosto a quello dei singoli Stati membri, come ad esempio quello tedesco. • Se un veicolo non europeo viene importato in uno Stato membro dell'UE, ad es. la Germania, il Paese in questione applica procedure di approvazione singola valide a livello nazionale. L'autorità approva l'omologazione mediante una deroga, ad esempio una perizia DEKRA. A partire da luglio 2026 questo principio sarà applicato anche in Germania e il nuovo regolamento UE non sarà valido per il settore parziale dei veicoli provenienti da Stati terzi. Questa prassi nazionale è applicata da decenni, ad esempio, dalla Germania. Un altro esempio: nonostante i regolamenti UE in materia, i veicoli non costruiti per l'UE non sono soggetti alla tassa sul CO₂. Il ristretto settore parziale di questi veicoli non è rilevante né per l'ambiente né per la sicurezza. • Anche in Svizzera esiste una norma derogatoria nell'ambito dell'adempimento dei requisiti per la protezione dei pedoni dal 2012. • Inoltre, nelle istruzioni sull'esonero dall'approvazione del tipo del 2014 sono previste diverse deroghe per i veicoli non costruiti per l'UE. L'USTRA applica da decenni questa prassi: i cittadini e le PMI hanno la certezza che non verrà abolita. I veicoli esonerati dall'approvazione del tipo sono soggetti all'esame individuale presso il competente servizio d'immatricolazione cantonale. Un elenco di eccezioni è riportato al punto 3.4 delle istruzioni sull'esonero dall'approvazione del tipo di veicoli. Questa eccezione si applica ai «veicoli provenienti dall'estero costruiti secondo prescrizioni diverse da quelle svizzere o dell'UE», secondo cui esiste una prassi relativa al rilascio dell'omologazione per il sistema stradale svizzero. • La revisione parziale dell'OETV, che presuppone nuovi sistemi di assistenza alla guida e requisiti di sicurezza, renderebbe impossibile a partire dal dicembre 2026 l'importazione di tutti i veicoli non prodotti per il mercato UE. In tal modo si impone di fatto un divieto di importazione per questi veicoli.
--	---

	• La revisione parziale è quindi in contrasto con la Costituzione federale, la legge sulla circolazione stradale e – a seguito del recepimento del diritto UE – anche con la legge federale sugli ostacoli tecnici al commercio. • Al fine di garantire parità di condizioni tra la Svizzera e gli Stati membri UE confinanti, nell'attuazione della revisione parziale occorre pertanto tenere conto delle differenze all'interno dell'UE e dei suoi Stati membri. In caso contrario sussiste il rischio che le imprese svizzere subiscano uno svantaggio competitivo rispetto alle imprese degli Stati membri limitrofi a causa di un ostacolo tecnico al commercio, che si traduce in un isolamento del mercato. • L'USTRA riconosce elevati standard di protezione ambientale e di sicurezza per i veicoli provenienti da mercati terzi. L'USTRA riconosce gli elevati standard di sicurezza dei veicoli sprovvisti di approvazione generale UE. Di conseguenza, il ristretto gruppo dei veicoli importati, inferiore allo 0,9 per cento, non può mettere a repentaglio la sicurezza stradale. Non sono note cifre elevate nemmeno nelle statistiche sugli incidenti dei veicoli citati e l'USTRA conferma, come già detto, il loro elevato standard di sicurezza. • Nessuno nell'amministrazione sostiene che il ristretto gruppo di veicoli non costruiti per l'UE ma importati in Svizzera – come quelli americani – metterebbe a repentaglio la sicurezza. Al contrario, i veicoli provenienti dal Nord America soddisfano o addirittura superano gli standard europei in materia di sicurezza. • Un rifiuto da parte delle autorità esecutive di emettere/estendere le direttive e le deroghe esistenti equivale a un isolamento intenzionale e prevedibile del mercato e a un divieto di vendita per le relative offerte di veicoli. L'isolamento del mercato non è auspicabile dal punto di vista della politica della concorrenza e quindi deve essere evitato. Il Consiglio federale è in linea di principio a favore di un mercato liberale e di condizioni di concorrenza eque. Mediante questa ordinanza vengono tuttavia introdotte limitazioni nell'ambito della concorrenza relativa ai prezzi e all'assortimento, a scapito delle PMI (libero scambio) e dei consumatori. • La penalizzazione degli «americani» è inoltre diametralmente opposta agli sforzi politici per il libero scambio tra Stati Uniti e Svizzera. Sono interessati anche altri importanti partner commerciali come Canada, Messico, Cina, Turchia, Regno Unito, Stati dell'ex Jugoslavia, ecc. • Bisogna assolutamente evitare una penalizzazione unilaterale degli acquirenti di veicoli in Svizzera – siano essi acquirenti privati di veicoli o imprese del settore dei veicoli commerciali leggeri. • L'esperienza dimostra che le questioni legate alla sicurezza stradale si promuovono meglio attraverso la cooperazione tra autorità ed economia che non attraverso la repressione da parte delle autorità. Per questo motivo incoraggiamo la creazione di piattaforme che consentano all'amministrazione e all'economia di sviluppare nuove e più efficaci misure per una maggiore sicurezza stradale. Siamo del parere che, alla luce di queste considerazioni, il progetto di revisione debba essere modificato nel suo complesso e di seguito prendiamo posizione sui singoli punti del progetto.
--	---

41. Revisione parziale OETV: Siete d'accordo che possano essere immatricolate in via amministrativa soltanto le automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a (ovvero la maggior parte dei veicoli della categoria M1) nuove e complete?

Sostanziale approvazione:

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, USAM, asa, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa

Sì, ma deve essere accettato anche un controllo amministrativo per autoveicoli (N1) e furgoncini (M2) completi senza modifiche/aggiunte.

Si vedano anche le seguenti osservazioni:

	Nell'articolo 30 AP-OETV (esame amministrativo) è ora esplicitamente menzionata l'automobile. Nei commenti si osserva che per gli autotiratori l'esame amministrativo non può essere effettuato, poiché deve essere ancora inserita la cifra 243. Proprio questa cifra è stata modificata il 27 agosto 2024 in occasione della riunione della commissione tecnica, in modo da evitare questa registrazione per gli autotiratori. Proponiamo pertanto di applicare l'esame amministrativo anche agli autotiratori nuovi e completi. L'articolo 30 capoverso 1 andrebbe integrato come segue: «... e per gli autotiratori ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera e, ...». Con l'obbligo di non inserire più la cifra 243, il motivo esposto nei commenti diventa obsoleto. Eventualmente ne conseguiranno modifiche degli articoli 30a–30c. Inoltre, non dovranno esserci disparità di trattamento tra i veicoli con CoC cartaceo e veicoli con eCOC (v. art. 30a cpv. 1 lett. a e b).
SZ	Sì, ma deve essere accettato anche un controllo amministrativo per autotiratori (N1) e furgoncini (M2) completi senza modifiche/aggiunte. Si vedano anche le seguenti osservazioni: Gli uffici della circolazione stradale sono concordi sul fatto che la cifra 243 (carico ammesso per asse) non debba più essere inserita. Pertanto devono poter essere immatricolati in via amministrativa anche gli autotiratori (N1) e i furgoncini (M2) nuovi e completi senza modifiche o aggiunte.
OW, GR, TG, TI	Deve essere accettato anche un controllo amministrativo per autotiratori (N1) e furgoncini (M2) completi senza modifiche o aggiunte.
ZG	Occorre inoltre tenere conto della categoria di veicoli N1. Si veda anche la domanda 36: I veicoli N1 nuovi e completi devono essere trattati allo stesso modo dei veicoli M1.
FR	Bisognerà inoltre accettare un esame amministrativo per gli autotiratori (N1) completi e nuovi senza modifiche/aggiunte.
AG	Approviamo a patto di garantire che le autorità d'immatricolazione siano in grado di verificare la conformità alle norme con mezzi adeguati e un onere ragionevole; non è ammissibile che debbano assumersi la responsabilità di dati che non possono controllare. Talvolta oggi mancano le informazioni necessarie o l'accesso alle stesse e gli strumenti ausiliari utilizzabili. Occorre inoltre tenere conto del conseguente inasprimento dei requisiti in termini di conoscenze specialistiche da parte del personale nei settori di immatricolazione delle autorità competenti.
VD, GE	Ciò detto, devono essere introdotti anche i veicoli N1 che potranno essere sottoposti a esame amministrativo sulla base di un eCoc. Tanto più che la prevista revisione della direttiva asa n. 6, abolendo tale obbligo per i veicoli N1, farebbe venir meno uno dei motivi di esclusione di questi veicoli citati nel rapporto (pag. 19 – inserimento della cifra 243 – carichi per asse). È inoltre indispensabile, ad esempio, adeguare le forme di carrozzeria al diritto dell'UE e, in occasione dell'esame amministrativo sulla base di un eCOC, poter modificare tale elemento e/o completare alcuni campi (come nel caso di determinati M1). In questo modo anche le categorie N1 nuove e complete potrebbero essere soggette a un esame amministrativo sulla base di un eCOC.
economiesuisse, VFAS	Sì. Inoltre l'articolo 29 capoverso 5 lettera b dovrebbe essere esteso a 2 anni e 10 000 km. In questo modo i Cantoni potrebbero evitare circa 20 000 inutili appuntamenti di dimostrazione dei veicoli nuovi.
USAM	L'USAM è d'accordo che le automobili nuove e complete possano essere immatricolate in via puramente amministrativa. Al fine di garantire la certezza del diritto in questo settore, la definizione di veicoli nuovi deve essere allineata all'ordinanza sull'efficienza energetica e all'ordinanza sul CO₂. Inoltre, si dovrebbe considerare la possibilità di ampliare la definizione di veicoli nuovi, in modo da poter comprendere in questa categoria anche le vetture dimostrative o annuali. Ciò consentirebbe di ridurre ulteriormente le dimostrazioni di veicoli nuovi e l'onere amministrativo. Anche i veicoli con eCoc, per i quali sono menzionate varianti di ganci di traino, dovrebbero poter essere immatricolati in via puramente amministrativa. Per quanto riguarda le specifiche citate, l'USAM rimanda ai pareri

	dell'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA), di auto-suisse e dell'Associazione svizzera dei commercianti indipendenti di veicoli (VFAS).
auto-schweiz Handel Schweiz	Occorre tuttavia tenere presente quanto segue: i veicoli per i quali l'eCoC o i dati relativi al carico rimorchiato e al carico sul timone e per i quali sono menzionate anche varianti di ganci di traino devono poter essere ammessi alla circolazione in via puramente amministrativa (in tal caso si rinuncia alla compilazione della scheda aggiuntiva per le aziende autorizzate al collaudo in officina).
Kyburz Switzerland AG	L'azienda Kyburz, in qualità di produttore svizzero, sarebbe disposta a sostenere l'USTRA qualora cercasse un'azienda pilota per l'introduzione dell'immatricolazione in via amministrativa per la categoria L basata su una raccolta dati eCOC.
Sostanziale respingimento: BE	
BE	Nell'articolo 30 OETV (esame amministrativo) è ora esplicitamente menzionata l'automobile. Nei commenti si osserva che per gli autofurgoni l'esame amministrativo non può essere effettuato, poiché deve essere ancora inserita la cifra 243. Proprio questa cifra è stata modificata il 27 agosto 2024 in occasione della riunione della commissione tecnica dell'asa, in modo da evitare questa registrazione per gli autofurgoni. Proponiamo che anche gli autofurgoni nuovi e completi possano beneficiare dell'esame amministrativo (integrare l'art. 30 cpv. 1 con <u>e per gli autofurgoni ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera e ...</u>). Con l'obbligo di non inserire più la cifra 243, il motivo esposto nei commenti diventa obsoleto. Eventualmente ne conseguiranno modifiche degli articoli 30a–30c.

42. Revisione parziale OETV: Siete d'accordo che in futuro possano essere immatricolati in via amministrativa solo autoveicoli leggeri, rimorchi con un peso totale fino 3,50 t, motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore, tutti nuovi e completi, purché dispongano di approvazione del tipo o scheda tecnica?	
Sostanziale approvazione: ZH, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, USAM, asa, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG	
UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	Sì, ma deve essere accettato anche un controllo amministrativo per autofurgoni (N1) e furgoncini (M2) completi senza modifiche/aggiunte. Si vedano anche le seguenti osservazioni: Nell'articolo 30 OETV (esame amministrativo) è ora esplicitamente menzionata l'automobile. Nei commenti si osserva che per gli autofurgoni l'esame amministrativo non può essere effettuato, poiché deve essere ancora inserita la cifra 243. Proprio questa cifra è stata modificata il 27 agosto 2024 in occasione della riunione della commissione tecnica dell'asa, in modo da evitare questa registrazione per gli autofurgoni. Proponiamo di applicare l'esame amministrativo anche agli autofurgoni nuovi e completi. L'articolo 30 capoverso 1 AP-OETV dovrebbe essere integrato come segue: «... e per gli autofurgoni ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera e ...». Con l'obbligo di non inserire più la cifra 243, il motivo esposto nei commenti diventa obsoleto. Ne conseguiranno eventualmente modifiche degli articoli 30a–30c AP-OETV. Inoltre, non dovranno esserci disparità di trattamento tra i veicoli con CoC cartaceo e veicoli con eCOC (v. art. 30a cpv. 1 lett. a e b AP-OETV). Per i rimorchi fino a 3,50 t si dovrebbe rinunciare anche alla cifra 185, poiché tutte le informazioni sono già riportate sulla targhetta del costruttore e sul timone.
SZ	Sì, ma deve essere accettato anche un controllo amministrativo per autofurgoni (N1) e furgoncini (M2) completi senza modifiche/aggiunte. Si vedano anche le seguenti osservazioni: Gli uffici della circolazione stradale sono concordi sul fatto che la cifra 243 (carico ammesso per asse) non debba più essere inserita. Pertanto devono poter essere immatricolati in via amministrativa anche gli autofurgoni (N1) e i furgoncini (M2) nuovi e completi senza modifiche o aggiunte. Per i rimorchi fino a 3,5 t si dovrebbe rinunciare anche alla cifra 185, poiché tutte le informazioni sono già riportate sulla targhetta del costruttore e sul timone.

OW, GR, TG	Inoltre, deve essere accettato anche un controllo amministrativo per autofurgoni (N1) e furgoncini (M2) completi senza modifiche o aggiunte. Per i rimorchi fino a 3,50 t si dovrebbe rinunciare anche alla cifra 185, poiché tutte le informazioni sono già riportate sulla targhetta del costruttore e sul timone.
AG	Se vengono immatricolati altri veicoli, l'USTRA dovrebbe consultare preventivamente le autorità d'immatricolazione.
USAM	L'USAM condivide i requisiti menzionati per l'immatricolazione in via puramente amministrativa.
Sostanziale respingimento: BE, LU	
BE	Nell'articolo 30 OETV (esame amministrativo) è ora esplicitamente menzionata l'automobile. Nei commenti si osserva che per gli autofurgoni l'esame amministrativo non può essere effettuato, poiché deve essere ancora inserita la cifra 243. Proprio questa cifra è stata modificata il 27 agosto 2024 in occasione della riunione della commissione tecnica dell'asa, in modo da evitare questa registrazione per gli autofurgoni. Proponiamo che anche gli autofurgoni nuovi e completi possano beneficiare dell'esame amministrativo (integrare l'art. 30 cpv. 1 con <u>e per gli autofurgoni ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera e ...</u>). Con l'obbligo di non inserire più la cifra 243, il motivo esposto nei commenti diventa obsoleto. Ne conseguiranno eventualmente modifiche degli articoli 30a–30c AP-OETV.
LU	Il tipo di veicolo «autoveicoli leggeri» non è da omologare attraverso questa via; sussiste il rischio di mancato pagamento della tassa sul CO ₂ .

43. Revisione parziale OETV: Siete d'accordo che tutti gli altri tipi di veicoli che non possono beneficiare dell'immatricolazione in via amministrativa ai sensi dell'articolo 30 AP-OETV debbano, come finora, essere sottoposti a esame di identificazione, controllo di funzionamento o esame tecnico completo presso l'ufficio della circolazione stradale cantonale?

Sostanziale approvazione:

ZH, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, USAM, asa, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

LU	Serve a garantire la qualità e a salvaguardare la sicurezza stradale.
UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Nell'articolo 30 OETV (esame amministrativo) è ora esplicitamente menzionata l'automobile. Nei commenti si osserva che per gli autofurgoni l'esame amministrativo non può essere effettuato, poiché deve essere ancora inserita la cifra 243. Proprio questa cifra è stata modificata il 27 agosto 2024 in occasione della riunione della commissione tecnica dell'asa, in modo da evitare questa registrazione per gli autofurgoni. Proponiamo di applicare l'esame amministrativo anche agli autofurgoni nuovi e completi. Completare l'articolo 30 capoverso 1 AP-OETV come segue: «... e per gli autofurgoni ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera e ...». Con l'obbligo di non inserire più la cifra 243, il motivo esposto nei commenti diventa obsoleto. Ne conseguiranno eventualmente modifiche degli articoli 30a–30c AP-OETV. Inoltre, non dovranno esserci disparità di trattamento tra i veicoli con CoC cartaceo e veicoli con eCOC (v. art. 30a cpv. 1 lett. a e b AP-OETV).
ZG	Richiesta: In caso di appuntamento per l'esame deve sempre essere svolto un controllo di funzionamento con identificazione del veicolo. Motivazione: l'onere a carico dell'ufficio della circolazione stradale per un semplice esame di identificazione è praticamente uguale a quello necessario a un controllo di funzionamento con identificazione del veicolo. Pertanto in caso di appuntamento per l'esame non ci si deve limitare a un semplice esame di identificazione.
FR	Per i veicoli non nuovi (art. 31 cpv. 1 OETV), anziché un controllo di funzionamento occorre prevedere un esame successivo secondo l'articolo 33 capoversi 1 e 1 ^{bis} OETV, una prassi già affermata negli uffici della circolazione stradale.
VD, GE	Ciò premesso, gli articoli 30 e seguenti menzionano diversi tipi di procedura ed esame (amministrativo, di identificazione, di funzionamento, completo, prima dell'immatricolazione, successivo, di componenti, di modifiche, veicoli nuovi, veicoli non nuovi, ecc.) molto complessi e che dipendono dal tipo di veicolo e dai documenti disponibili (CoC, eCOC, scheda tecnica, dati elettronici). È necessario semplificare,

	raggruppare e ordinare questi articoli. La revisione completa dei suddetti articoli sembrerebbe più adeguata per consentire agli uffici della circolazione stradale una migliore esecuzione di questi esami, ecc. Infatti, gli articoli 30–32 con la ripartizione in numerosi capoversi, lettere e numeri, non consentono più una comprensione chiara e inequivocabile del trattamento da riservare a un determinato veicolo.
USAM	L'USAM condivide le prescrizioni per i tipi di veicoli che non possono essere immatricolati per via amministrativa.
VFAS	Sì. Inoltre l'articolo 29 capoverso 5 lettera b dovrebbe essere esteso a 2 anni e 10 000 km. In questo modo i Cantoni potrebbero evitare circa 20 000 inutili appuntamenti di dimostrazione dei veicoli nuovi.
Sostanziale respingimento: BE, SZ	
BE	Nell'articolo 30 OETV (esame amministrativo) è ora esplicitamente menzionata l'automobile. Nei commenti si osserva che per gli autofurgoni l'esame amministrativo non può essere effettuato, poiché deve essere ancora inserita la cifra 243. Proprio questa cifra è stata modificata il 27 agosto 2024 in occasione della riunione della commissione tecnica dell'asa, in modo da evitare questa registrazione per gli autofurgoni. Proponiamo che anche gli autofurgoni nuovi e completi possano beneficiare dell'esame amministrativo (integrare l'art. 30 cpv. 1 con «e per gli autofurgoni ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera e ...»). Con l'obbligo di non inserire più la cifra 243, il motivo esposto nei commenti diventa obsoleto. Ne conseguiranno eventualmente modifiche degli articoli 30a–30c AP-OETV.
SZ	Gli uffici della circolazione stradale sono concordi sul fatto che la cifra 243 (carico ammesso per asse) non debba più essere inserita. Pertanto devono poter essere immatricolati in via amministrativa anche gli autofurgoni (N1) e i furgoncini (M2) nuovi e completi senza modifiche o aggiunte.

44. Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 29 capoversi 5, 6 e 7 AP-OETV?		
Art. 29 cpv. 5, 6 e 7		
⁵ Si considerano nuovi i veicoli:		
a. immatricolati per la prima volta;		
b. immatricolati all'estero da non più di anno, se il chilometraggio non è superiore a 2000 km o le ore di servizio non sono più di 70.		
⁶ Si considerano completi i veicoli che non necessitano di completamento per soddisfare le esigenze tecniche specifiche della presente ordinanza.		
⁷ Si considerano completati i veicoli che costituiscono il risultato di diversi stadi di produzione e soddisfano le esigenze tecniche specifiche della presente ordinanza.		
Sostanziale approvazione: UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz		
UPSA	Per l'UPSA è importante che la conseguente definizione di veicoli nuovi sia ripresa dall'articolo 10 capoverso 1 OEEne e dall'articolo 17d dell'ordinanza sul CO ₂ , affinché sia garantita l'uniformità nella certezza del diritto relativamente al concetto di veicolo.	
Sostanziale respingimento: economiesuisse, VFAS		
	Modifiche / controproposte	Motivazione
economiesuisse VFAS	Modifica della disposizione sul chilometraggio – alleggerimento degli uffici della circolazione stradale ⁵ Si considerano nuovi i veicoli: a. immatricolati per la prima volta; b. immatricolati all'estero da non più di due anni, se il chilometraggio non è superiore a 10 000 km o le ore di servizio non sono più di 200.	L'attuale soglia a 2000 km limita l'importazione auspicata dal punto di vista dell'economia nazionale. A causa delle crescenti difficoltà di consegna di veicoli nuovi, molti concessionari si riforniscono delle cosiddette «vetture dimostrative o annuali» che solitamente presentano un chilometraggio leggermente superiore. Un aumento del chilometraggio consentirebbe agli importatori di effettuare più collaudi in officina e alleggerirebbe il lavoro degli uffici della circolazione stradale. A

	⁶ Si considerano completi i veicoli che non necessitano di completamento per soddisfare le esigenze tecniche specifiche della presente ordinanza. ⁷ Si considerano completati i veicoli che costituiscono il risultato di diversi stadi di produzione e soddisfano le esigenze tecniche specifiche della presente ordinanza.	beneficiarne sarebbero i consumatori, che ricevono i loro veicoli più rapidamente. Oggi gli intervalli di manutenzione per la maggior parte dei veicoli sono di 20 000 km; quindi i requisiti relativi alla sicurezza dei veicoli sono garantiti.
--	--	---

45. Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 30 AP-OETV «Esame di veicoli nuovi: esame amministrativo»?

Art. 30 Esame di veicoli nuovi: esame amministrativo

¹ Per le automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a nuove e complete, la prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento è fornita mediante:

- un rapporto di perizia compilato e firmato dal titolare dell'approvazione del tipo o della scheda tecnica; oppure
- un rapporto di perizia, basato su una raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3 OAC¹⁶ compilato e firmato dall'importatore.

² Per i seguenti veicoli, la prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento è fornita mediante un rapporto di perizia compilato e firmato al titolare dell'approvazione del tipo o della scheda tecnica:

- autoveicoli leggeri nuovi e completi, escluse le automobili di cui al capoverso 1,
- rimorchi nuovi e completi con un peso totale fino a 3,50 t,
- motoveicoli nuovi e completi,
- quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore, tutti nuovi e completi.

³ L'USTRA può prevedere l'esame amministrativo per altri generi di veicoli.

Sostanziale approvazione:

economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

upi (astensione)

Il risparmio di tempo grazie alla digitalizzazione è logicamente comprensibile, ma non è possibile influire sull'effettivo utilizzo delle risorse che divengono così disponibili per svolgere più rapidamente i controlli periodici dei veicoli. L'upi non rileva quindi alcuna ripercussione diretta sul miglioramento della sicurezza stradale.

46. Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 30a capoversi 1, 1^{bis} e 3 AP-OETV?

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

¹ Per tutti gli altri veicoli nuovi completi o completati non rientranti nell'articolo 30, per i veicoli ai sensi dell'articolo 30 capoverso 2 sprovvisti di approvazione del tipo e di scheda tecnica, nonché per le automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV nuove e complete sprovviste dei documenti di cui all'articolo 30 capoverso 1, la prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento è fornita mediante:

- un certificato di conformità UE in formato cartaceo e un esame di identificazione:
 - per le automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV,
 - per gli autoveicoli adibiti ad abitazione completi con un peso totale fino a 3,50 t;
- una raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3 OAC¹⁷ e un controllo di funzionamento: per gli autoveicoli adibiti ad abitazione completi con un peso totale fino a 3,50 t;
- un certificato di conformità EU in formato cartaceo, una raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3 OAC, un'approvazione del tipo o una scheda tecnica nonché un controllo di funzionamento: per tutti gli altri veicoli completi o completati;

¹⁶ RS 741.51

¹⁷ RS 741.51

d. se non è disponibile un certificato di conformità EU in formato cartaceo né una raccolta dati elettronica del singolo veicolo, un controllo di funzionamento e i seguenti documenti:

1. una dichiarazione di conformità secondo il regolamento UNECE n. 0 nonché tutte le altre approvazioni richieste a completamento in base al pertinente atto giuridico UE relativo all'approvazione generale,
2. approvazioni o marchi di conformità rilasciati da Stati esteri in base al diritto nazionale o internazionale di cui all'allegato 2 o almeno equivalente alle prescrizioni svizzere,
3. dichiarazioni di conformità riconosciute in base all'articolo 14 OATV¹⁸,
4. rapporti di esame redatti secondo le prescrizioni di cui all'allegato 2 da appositi organi di controllo, elencati nell'allegato 2 OATV o riconosciuti dall'USTRA conformemente all'articolo 17 capoverso 2 OATV.

^{1bis} Se il detentore del veicolo gode di privilegi e immunità diplomatici o consolari, nel caso del capoverso 1 lettera d è sufficiente un controllo di funzionamento come prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento.

³ La prova dell'equivalenza di cui al capoverso 1 lettera d numero 2 deve essere fornita dal richiedente.

Sostanziale approvazione:

UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Sostanziale respingimento:

economiesuisse, VFAS

	Modifiche / controproposte	Motivazione
economiesuisse, VFAS	Accettazione di agevolazioni nazionali (perizie/schede) emesse da organi di controllo accreditati nell'UE. Art. 30a cpv. 1, ^{1bis} e 3 ¹ Per tutti gli altri veicoli nuovi completi o completati non rientranti nell'articolo 30, per i veicoli ai sensi dell'articolo 30 capoverso 2 sprovvisti di approvazione del tipo e di scheda tecnica, nonché per le automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV nuove e complete sprovviste dei documenti di cui all'articolo 30 capoverso 1, la prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento è fornita mediante: a. un certificato di conformità UE in formato cartaceo e un esame di identificazione: 1. per le automobili ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera a OETV, 2. per gli autoveicoli adibiti ad abitazione completi con un peso totale fino a 3,50 t; b. una raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3 OAC e un controllo di funzionamento: per gli autoveicoli adibiti ad abitazione completi con un peso totale fino a 3,50 t; c. un certificato di conformità EU in formato cartaceo, una raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3 OAC, un'approvazione del tipo o una scheda tecnica nonché un controllo di funzionamento: per tutti gli altri veicoli completi o completati; d. se non è disponibile un certificato di conformità EU in formato cartaceo né una raccolta dati elettronica del singolo veicolo, un controllo di funzionamento e i seguenti documenti: 1. una dichiarazione di conformità secondo il regolamento UNECE n. 0 nonché tutte le altre approvazioni richieste a completamento in base al	Attualmente in Svizzera non sono applicabili le agevolazioni nazionali, ad esempio ai sensi della scheda 744 del VdTÜV «Prüfung von äusseren Fahrzeugteilen an Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N1» (Controllo delle parti esterne di veicoli a motore delle categorie M1 e N1). Se il fornitore/produttore non è in grado di farlo, la prova può essere fornita da un organo di controllo riconosciuto (OCR) dall'Ufficio federale delle strade (USTRA). L'applicabilità delle agevolazioni nazionali da parte degli organi di controllo accreditati nell'UE evita sviluppi sfavorevoli in termini di concorrenza. Innanzitutto vengono eliminati gli ostacoli tecnici al commercio nell'iter di immatricolazione: normalmente queste inutili procedure di immatricolazione comportano costi per diverse centinaia di franchi e durano svariate settimane. Una normativa semplificata sull'esempio della Germania può contribuire a intensificare la concorrenza. In questo modo il Consiglio federale lancerebbe un segnale contro il crescente rincaro e i prezzi elevati della Svizzera, senza oneri aggiuntivi.

¹⁸ RS 741.511

	pertinente atto giuridico UE relativo all'approvazione generale, 2. approvazioni, marchi di conformità e dichiarazioni rilasciati da Stati esteri in base al diritto nazionale o internazionale di cui all'allegato 2 o equivalente in larga misura alle prescrizioni svizzere, 3. dichiarazioni di conformità riconosciute in base all'articolo 14 OATV, 4. rapporti di esame redatti secondo le prescrizioni di cui all'allegato 2 da appositi organi di controllo, elencati nell'allegato 2 OATV o riconosciuti dall'USTRA conformemente all'articolo 17 capoverso 2 OATV. ^{1bis} Se il detentore del veicolo gode di privilegi e immunità diplomatici o consolari, nel caso del capoverso 1 lettera d è sufficiente un controllo di funzionamento come prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento. ³ La prova dell'equivalenza di cui al capoverso 1 lettera d numero 2 deve essere fornita dal richiedente.	
--	--	--

47. Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 30b AP-OETV «Esame di veicoli nuovi: esame tecnico completo»?

Art. 30b Esame di veicoli nuovi: esame tecnico completo

Se un veicolo nuovo completo o completato è sprovvisto dei documenti di cui all'articolo 30 capoverso 1 e non sono soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 30a, la prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento è fornita mediante un esame tecnico completo. Si verifica in particolare il rispetto delle prescrizioni sui gas di scarico e sui rumori e lo stato di corretto funzionamento per l'uso al quale il veicolo è destinato.

Sostanziale approvazione:

UPSA, Tecnica Agricola Svizzera, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

UPSA

Per garantire l'equivalenza, devono essere soddisfatte tutte le prescrizioni europee e svizzere; in caso contrario, questa disposizione deve essere respinta.

Sostanziale respingimento:

auto-schweiz, Handel Schweiz

	Modifiche / controproposte	Motivazione
auto-schweiz, Handel Schweiz	Se un veicolo nuovo completo o completato è sprovvisto dei documenti di cui all'articolo 30 capoverso 1 e non sono soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 30a, la prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento è fornita mediante un esame tecnico completo. Si verifica in particolare il rispetto di tutte le prescrizioni vigenti nell'UE o equivalenti e lo stato di corretto funzionamento per l'uso al quale il veicolo è destinato.	I veicoli non destinati al mercato europeo e prodotti di conseguenza non possono essere immediatamente immatricolati in Svizzera. Anche questi veicoli devono soddisfare integralmente le prescrizioni svizzere. Possono essere concesse agevolazioni solo per i veicoli dichiarati come «masserizie di trasloco».

48. Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 30c AP-OETV «Esame di veicoli nuovi: esame tecnico di parti o modifiche di veicoli»?

<i>Art. 30c Esame di veicoli nuovi: esame tecnico di parti o modifiche di veicoli</i> <i>Per i veicoli provvisti soltanto di una parte dei documenti di cui all'articolo 30a capoverso 1 lettera d numeri 1–4 e per i veicoli modificati, le parti o le modifiche non esaminate devono essere oggetto di un esame tecnico completo.</i>		
Sostanziale approvazione: UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz		
Sostanziale respingimento: economiesuisse, VFAS		
	Modifiche / controproposte	Motivazione
economiesuisse, VFAS	Riduzione della burocrazia grazie alla soppressione dell'obbligo di prova. Per i veicoli provvisti soltanto di una parte dei documenti di cui all'articolo 30a capoverso 1 lettera d numeri 1–4 e per i veicoli modificati, le parti o le modifiche non esaminate devono essere oggetto di un esame tecnico non completo.	Attualmente le agevolazioni nazionali, come quelle previste dal regolamento UE 2018/858 articoli 44 e 45, sono applicabili in Svizzera soltanto in casi eccezionali. L'applicabilità delle agevolazioni nazionali evita sviluppi sfavorevoli per la concorrenza. Innanzitutto vengono eliminati gli ostacoli tecnici al commercio nell'iter di immatricolazione: normalmente queste inutili procedure di immatricolazione comportano costi per diverse centinaia di franchi e durano svariate settimane. Una normativa semplificata sull'esempio della Germania può contribuire a intensificare la concorrenza. In questo modo il Consiglio federale lancerebbe un segnale contro il crescente rincaro e i prezzi elevati della Svizzera, senza oneri aggiuntivi.

49. Revisione parziale OETV: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 31 capoverso 1 frase introduttiva e lettere b-e AP-OETV?

<i>Art. 31 cpv. 1, frase introduttiva e lett. b–e</i> ¹ <i>Per i veicoli non nuovi (art. 29 cpv. 5), la prova di conformità alle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento, è fornita mediante un controllo di funzionamento nel caso in cui:</i> <i>b. sia disponibile un certificato di conformità UE in formato cartaceo;</i> <i>c. sia disponibile una raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3 OAC¹⁹;</i> <i>d. siano disponibili una dichiarazione di conformità secondo il regolamento UNECE n. 0 nonché tutte le altre approvazioni richieste a completamento in base al pertinente atto giuridico UE relativo all'approvazione generale; oppure</i> <i>e. i detentori godano di privilegi e immunità diplomatici o consolari.</i>
Sostanziale approvazione: economiesuisse, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

¹⁹ RS 741.51

50. Revisione parziale OETV: Siete d'accordo che la delega di competenze ai sensi dell'articolo 32 capoverso 1 AP-OETV sia limitata ai veicoli nuovi?

Art. 32 cpv. 1

¹ Per i veicoli nuovi provvisti di un'approvazione del tipo, una scheda tecnica, un certificato di conformità UE in formato cartaceo o una raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3 OAC²⁰, l'autorità d'immatricolazione può delegare la compilazione del rapporto di perizia e il controllo di funzionamento a soggetti che ne garantiscono l'esecuzione a regola d'arte.

Sostanziale approvazione: A / Sì

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, USAM, asa, UPSA, Tecnica Agricola Svizzera, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

BE	Partiamo dal presupposto che l'opzione «A» corrisponda a un Sì.
LU	Il termine «nuovo» dovrebbe tuttavia essere uniformato tra l'OETV e l'ordinanza sul CO ₂ .
UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Sì, viene già attuato in questo modo con la direttiva asa RL13. Inoltre, dovrebbe poter essere delegata anche la verifica dell'identificazione (partiamo dal presupposto che l'opzione «A» corrisponda a un Sì).
USAM	L'USAM è d'accordo con le limitazioni relative al collaudo in officina.

Sostanziale respingimento: B / No

economiesuisse, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS

	Modifiche / controproposte	Motivazione
economiesuisse, VFAS	Sgravio per i Cantoni grazie all'estensione del collaudo in officina ai veicoli non nuovi: ¹ Per i veicoli provvisti di un'approvazione del tipo, una scheda tecnica, un certificato di conformità UE in formato cartaceo o una raccolta dati elettronica del singolo veicolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3 OAC, l'autorità d'immatricolazione può delegare la compilazione del rapporto di perizia e il controllo di funzionamento a soggetti che ne garantiscono l'esecuzione a regola d'arte.	La delega del collaudo in officina ai garage anche per i veicoli non nuovi alleggerisce i Cantoni e accelera i processi per gli importatori. In questo modo i Cantoni potrebbero evitare circa 6000 appuntamenti dimostrativi all'anno. Gli emolumenti non percepiti andrebbero in ultima analisi a vantaggio dei consumatori.
auto-schweiz, Handel Schweiz	¹ Per i veicoli nuovi provvisti di un'approvazione del tipo, una scheda tecnica, un certificato di conformità UE in formato cartaceo, l'autorità d'immatricolazione può delegare la compilazione del rapporto di perizia e il controllo di funzionamento a soggetti che ne garantiscono l'esecuzione a regola d'arte. Per i veicoli nello stato originale di fabbricazione con una raccolta dati elettronica per il veicolo singolo secondo l'articolo 72b capoverso 1 o 3 OAC non è necessaria alcuna delega del controllo di funzionamento.	Il rapporto di perizia (modulo 13.20a) deve essere compilato anche da aziende non autorizzate al collaudo in officina e deve poter essere utilizzato anche per l'immatricolazione in via puramente amministrativa di veicoli dotati di eCOC e che escono dalla fabbrica nello stato originale.

51. Siete d'accordo in linea di principio con le modifiche dell'ordinanza concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (OSIAC)?
Sostanziale approvazione:

UR, JU, economiesuisse, VFAS, BFH, Kyburz Switzerland AG, GE

economiesuisse, VFAS	La digitalizzazione all'UDSC deve essere accelerata. L'UDSC dovrebbe disporre di collegamenti all'interfaccia per la banca dati EUCARIS. Successivamente questi dati dovranno poter essere utilizzati anche per il processo di immatricolazione. Dovrebbero essere sfruttate le ulteriori opportunità offerte dalla digitalizzazione. Un'interfaccia con Stadi dovrebbe essere implementata immediatamente. Le basi legali (eventualmente) necessarie devono essere attuate nel quadro di queste modifiche d'ordinanza.
----------------------	---

²⁰ RS 741.51

52. Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo che l'USTRA stili e tenga aggiornato un registro pubblico (lista) contenente, per ogni veicolo che dispone di una raccolta dati elettronica ai sensi dell'articolo 72b capoversi 1 e 3 AP-OAC, una scheda tecnica elettronica consultabile digitando il numero di matricola che riporti i dati del veicolo e i dati personali del costruttore ed eventualmente dell'importatore?

Sostanziale approvazione:

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, USAM, asa, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

LU	La promozione di una soluzione elettronica unitaria è accolta con favore.
SO	 i dati personali del costruttore ed eventualmente dell'importatore? A quale scopo? Di quali dati personali si tratta concretamente?
GE	Ciò è importante per consentire al detentore di un'automobile di conoscere il relativo valore di CO ₂ (non indicato nella licenza di circolazione) ai fini dell'imposta di circolazione delle automobili.
USAM	L'USAM è favorevole alla tenuta di un elenco pubblico di tutti i veicoli da parte dell'USTRA, ma chiede che siano indicati anche i dati aziendali degli importatori, in modo che il cliente finale possa sapere da chi è stato importato il suo veicolo in Svizzera.
auto-schweiz Handel Schweiz	Osservazione 1: Si registrano ripetute divergenze tra gli uffici tecnici e gli importatori perché gli uffici della circolazione stradale non visualizzano nei loro sistemi tutte le informazioni rilevanti per l'immatricolazione, ad esempio l'indicazione dei 30 minuti di potenza di un veicolo elettrico, importante per la tassazione in alcuni Cantoni. Al contrario, questa informazione è visibile quando si richiama la scheda tecnica elettronica nel relativo portale tramite il numero di matricola. In tal caso i Cantoni chiedono all'importatore di trasmettere nuovamente i dati all'USTRA. Il problema illustrato non deve essere risolto dall'importatore, ma dall'USTRA in collaborazione con il Cantone e occorre garantire che il veicolo in questione possa essere immatricolato immediatamente. Non è accettabile che sia negata la messa in circolazione di un veicolo a causa di un errore non imputabile all'importatore. Osservazione 2: La scheda tecnica elettronica deve contenere i dati di tutti gli importatori e i produttori. Il cliente finale ha la possibilità di sapere chi ha importato il veicolo in Svizzera. La comunicazione dei dati dell'importatore e del produttore non deve essere facoltativa.

53. Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'ingresso dell'AP-OSIAC?

Ingresso

visti gli articoli 89g capoverso 2, 89h e 106 capoverso 1 della legge federale del 19 dicembre 1958²¹ sulla circolazione stradale (LCStr); visti gli articoli 8 capoverso 3 e 33 della legge federale del 25 settembre 2020²² protezione dei dati (LPD); visti gli articoli 57r e 57s della legge del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione,²³

Sostanziale approvazione:

SO, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

54. Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 4 frase introduttiva AP-OSIAC?

Art. 4 frase introduttiva

Il sottosistema SIAC Veicoli contiene i seguenti dati relativi ai veicoli immatricolati dalle autorità svizzere o destinati all'immatricolazione:

Sostanziale approvazione:

SO, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

²¹ RS 741.01

²² RS 235.1

²³ RS 172.010

55. Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 5 rubrica e capoverso 1^{bis} AP-OSIAC?

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

Competenza per la registrazione e la trasmissione dei dati

^{1bis} L'USTRA registra nel SIAC i dati di cui all'articolo 4 che rientrano nel suo ambito di competenza e le relative modifiche. Può disporre la trasmissione di questi dati al SIAC.

Sostanziale approvazione:

SO, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

56. Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 17 capoverso 4 AP-OSIAC?

Art. 17 cpv. 4

⁴ L'USTRA tiene una lista pubblica dei dati tecnici contenuti nel SIAC Veicoli. Nella lista possono essere pubblicati anche dati di contatto di importatori e titolari dell'approvazione del tipo, purché questi acconsentano alla pubblicazione.

Sostanziale approvazione:

SO, Tecnica Agricola Svizzera, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Sostanziale respingimento:

UPSA, auto-schweiz, Handel Schweiz

	Modifiche / controproposte	Motivazione
UPSA	⁴ L'USTRA tiene una lista pubblica dei dati tecnici contenuti nel SIAC Veicoli. Nella lista possono essere pubblicati anche dati di contatto di importatori e titolari dell'approvazione del tipo, purché questi acconsentano alla pubblicazione.	È giusto che l'acquirente sappia chi ha importato in Svizzera il veicolo. Inoltre, le schede tecniche elettroniche per le quali sono ammesse combinazioni di ruote e pneumatici omologate asa non devono essere visibili soltanto agli uffici della circolazione stradale, bensì a tutti gli operatori del mercato nel portale della scheda tecnica elettronica. Ciò è importante soprattutto per la messa a disposizione di dimostrazioni per i controlli periodici.
auto-schweiz, Handel Schweiz	⁴ L'USTRA tiene una lista pubblica dei dati tecnici contenuti nel SIAC Veicoli. Nella lista sono pubblicati i dati di contatto di importatori e titolari dell'approvazione del tipo.	È giusto che l'acquirente sappia chi ha importato in Svizzera il veicolo. Inoltre, le schede tecniche elettroniche per le quali sono ammesse combinazioni di ruote e pneumatici omologate asa non devono essere visibili soltanto agli uffici della circolazione stradale, bensì a tutti gli operatori del mercato nel portale della scheda tecnica elettronica. Ciò è importante soprattutto per la messa a disposizione di dimostrazioni per i controlli periodici.

57. Revisione parziale OSIAC: Siete d'accordo con le modifiche dell'articolo 19 capoverso 3 AP-OSIAC?

Art. 19 cpv. 3

³ L'USTRA può ottenere i dati necessari per l'immatricolazione di veicoli da autorità straniere anche per via elettronica.

Sostanziale approvazione:

SO, UPSA, auto-schweiz, Tecnica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

58. Attuazione della mozione Darbellay: Siete d'accordo con la prevista attuazione della mozione Darbellay secondo cui si potranno immatricolare in via amministrativa soltanto veicoli nuovi e completi ai sensi dell'articolo 30 capoversi 1 e 2 AP-OETV?

Sostanziale approvazione:

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, USAM, asa, auto-schweiz, Technica Agricola Svizzera, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	Tenere conto della risposta alla domanda 3 Revisione parziale OETV: Nell'articolo 30 OETV (esame amministrativo) è ora esplicitamente menzionata l'automobile. Nei commenti si osserva che per gli autofurgoni l'esame amministrativo non può essere effettuato, poiché deve essere ancora inserita la cifra 243. Proprio questa cifra è stata modificata il 27 agosto 2024 in occasione della riunione della commissione tecnica dell'asa, in modo da evitare questa registrazione per gli autofurgoni. Proponiamo di applicare l'esame amministrativo anche agli autofurgoni nuovi e completi. Completare quindi l'articolo 30 capoverso 1 AP-OETV come segue: «... e per gli autofurgoni ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera e ...». Con l'obbligo di non inserire più la cifra 243, il motivo esposto nei commenti diventa obsoleto. Ne conseguiranno eventualmente modifiche degli articoli 30a–30c AP-OETV. Inoltre, non dovranno esserci disparità di trattamento tra i veicoli con CoC cartaceo e veicoli con eCOC (v. art. 30a cpv. 1 lett. a e b AP-OETV).
SZ	Tenere conto della risposta alla domanda 3 Revisione parziale OETV: Gli uffici della circolazione stradale sono concordi sul fatto che la cifra 243 (carico ammesso per asse) non debba più essere inserita. Pertanto devono poter essere immatricolati in via amministrativa anche gli autofurgoni (N1) e i furgoncini (M2) nuovi e completi senza modifiche o aggiunte.
FR, TI	Devono essere integrati gli autofurgoni (N1) nuovi e completi senza modifiche/aggiunte.
VD	Cfr. domanda 12. Vanno aggiunti i veicoli N1. Osservazioni domanda 12: Tuttavia, devono essere aggiunti anche i veicoli N1 che possono essere sottoposti a esame amministrativo sulla base di un eCoc. Tanto più che la prevista revisione della direttiva asa n. 6, abolendo tale obbligo per i veicoli N1, farebbe venir meno uno dei motivi di esclusione di questi veicoli citati nel rapporto (pag. 19 – inserimento della cifra 243 – carichi per asse). È inoltre indispensabile, ad esempio, adeguare le forme di carrozzeria al diritto dell'UE e, in occasione dell'esame amministrativo sulla base di un eCOC, poter modificare tale elemento e/o completare alcuni campi (come nel caso di determinati M1). In questo modo anche le categorie N1 nuove e complete potrebbero essere soggette a un esame amministrativo sulla base di un eCOC.
economiesuisse VFAS	Originariamente in forma diversa, è tuttavia comprensibile in base alle spiegazioni.
USAM	L'USAM ritiene che la mozione Darbellay sia sufficientemente attuata, ma chiede che il processo di immatricolazione sia ulteriormente semplificato e che i veicoli con un eCoC in cui sono indicate varianti di ganci di traino possano essere immatricolati in via puramente amministrativa.
auto-schweiz Handel Schweiz	Osservazione 1: Il processo di immatricolazione deve essere ulteriormente semplificato. Le registrazioni nel modulo 13.20 e nella licenza di circolazione devono essere ripensate e, se possibile, eliminate. Un esempio: l'indicazione delle garanzie degli assi sul modulo 13.20 e nella licenza di circolazione deve essere eliminata, poiché attualmente tutti i veicoli sono dotati di targhette sul telaio che riportano questi valori. Osservazione 2: i veicoli per i quali l'eCoC o i dati relativi al carico rimorchiato e al carico sul timone e per i quali sono menzionate anche varianti di ganci di traino devono poter essere ammessi alla circolazione in via puramente amministrativa (in tal caso si rinuncia alla compilazione della scheda aggiuntiva per le aziende autorizzate al collaudo in officina).

upi	Il risparmio di tempo grazie alla digitalizzazione è logicamente comprensibile, ma non è possibile influire sull'effettivo utilizzo delle capacità così liberate per un'elaborazione più rapida degli esami successivi dei veicoli. L'upi non rileva quindi alcuna ripercussione diretta sul miglioramento della sicurezza stradale.
Sostanziale respingimento:	
BE	
BE	Includere le modifiche alla domanda 3: Nell'articolo 30 OETV (esame amministrativo) è ora esplicitamente menzionata l'automobile. Nei commenti si osserva che per gli autofurgoni l'esame amministrativo non può essere effettuato, poiché deve essere ancora inserita la cifra 243. Proprio questa cifra è stata modificata il 27 agosto 2024 in occasione della riunione della commissione tecnica dell'asa, in modo da evitare questa registrazione per gli autofurgoni. Proponiamo che anche gli autofurgoni nuovi e completi possano beneficiare dell'esame amministrativo. Completare l'articolo 30 capoverso 1 con <u>«... e per gli autofurgoni ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 lettera e ...»</u> . Con l'obbligo di non inserire più la cifra 243, il motivo esposto nei commenti diventa obsoleto. Eventualmente ne conseguiranno modifiche degli articoli 30a–30c.

59. Attuazione della mozione Reimann: Siete d'accordo con l'attuazione della mozione Reimann, ovvero la revoca dell'obbligo di apporre la marca di controllo sul rapporto di perizia (modulo 13.20A)?

Sostanziale approvazione:

ZH, LU, UR, SZ; OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, asa, Tecnica Agricola Svizzera, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

economiesuisse VFAS	Modifica accolta con favore. Originariamente in forma diversa, è tuttavia comprensibile in base alle spiegazioni.
------------------------	---

Sostanziale respingimento:

USAM, auto-schweiz, Handel Schweiz

USAM	L'USAM ritiene che la mozione Reimann non sia sufficientemente attuata; ne chiede l'attuazione completa, compresa l'abolizione dei relativi emolumenti.
Auto-schweiz Handel Schweiz	Nota: La mozione Reimann, che chiede l'abolizione oppure la digitalizzazione dei 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), deve essere attuata integralmente. Occorre abolire non solo l'applicazione della marca di controllo sul modulo 13.20, ma anche la riscossione della tassa aggiuntiva. I costi supplementari sono a carico dell'USTRA nel senso di un servizio. L'USTRA è responsabile, insieme ai Cantoni, dell'immatricolazione dei veicoli. Deve essere abolita per tutti i veicoli l'applicazione di una tassa basata su un prodotto USTRA (omologazione del tipo rilasciata dall'USTRA, scheda tecnica o registrazione digitale di un singolo veicolo allestita dall'USTRA).

5 Ulteriori riscontri di VFAS sull'OETV

VFAS in merito all'articolo 102a capoverso 2 OETV: Nessun obbligo di registrazione dei dati di eventi secondo il diritto UE per autovetture e veicoli commerciali leggeri importati direttamente		
Art. 102a24 Sistema di registrazione dei dati di eventi secondo il diritto UE		
² Sono esclusi dall'obbligo di dotazione i veicoli di costruttori che producono complessivamente non più di 1500 veicoli all'anno delle categorie M1 e N1.		
	Modifica / controproposta	Motivazione
VFAS	Il testo dell'articolo 102a capoverso 2 deve essere modificato come segue: «...costruttori che producono complessivamente non più di 1500 veicoli all'anno delle categorie M1 e N1, <u>nonché veicoli importati direttamente in Svizzera per uso proprio.</u>	L'introduzione di una registrazione dei dati di eventi secondo il diritto UE per autovetture e veicoli commerciali leggeri importati direttamente deve essere respinta, in particolare se si considera che né il popolo né il Parlamento hanno deciso in merito a questo articolo rilevante per la protezione dei dati. Molti dei sistemi di assistenza richiesti (ad es. protezione contro ciberattacchi e software non autorizzati, sistemi di assistenza per retromarcia, frenata d'emergenza, angolo morto, anticollisione frontale e assistenza al mantenimento di corsia) sono già oggi inclusi nei veicoli privi di approvazione generale UE. Tuttavia, poiché questi sistemi di assistenza sono testati secondo altre norme, per motivi puramente formali non soddisfano la prova di cui al regolamento (UE) 2019/2144. Ricordiamo che le norme di sicurezza americane sono pionieristiche, ad esempio l'obbligo di una terza luce dei freni (all'epoca doveva essere disattivata in Svizzera) o l'obbligo della telecamera di retromarcia, recepito anni dopo nel diritto dell'UE. Inoltre, alla fine degli anni Ottanta, sono stati consegnati veicoli americani dotati di catalizzatori, che è stato necessario rimuovere per poter procedere all'immatricolazione in Svizzera. Per questo motivo è consigliabile orientarsi alle normative ONU, più generali e che tengono conto dei nuovi sviluppi nei diversi Paesi. Il recepimento di una determinata normativa, come in questo caso il regolamento UE, significherebbe escludere a priori le innovazioni e gli standard più recenti provenienti da Stati al di fuori dell'UE. • L'accesso al mercato non deve essere impedito. Un rimando al regolamento (UE) 2019/2144 creerebbe un ostacolo tecnico al commercio e impedirebbe l'accesso al mercato dei veicoli privi di approvazione generale UE. Ciò pregiudicherebbe inutilmente la concorrenza: l'assortimento di automobili verrebbe ridotto a causa dell'ostacolo al commercio. I consumatori verrebbero limitati nella loro libertà di scelta e la concorrenza nell'assortimento sarebbe ridotta. • La LOTC non viene sufficientemente considerata. La legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio esige l'armonizzazione delle prescrizioni tecniche dei principali (di regola: la maggior parte dei) partner commerciali della Svizzera. Questa modifica di legge è in diretto contrasto con i principi fondamentali della LOTC. Tale norma non è compatibile con l'obiettivo di eliminare gli ostacoli tecnici al commercio. • I veicoli interessati non presentano alcuna anomalia nella statistica degli incidenti. La quota di mercato dei veicoli privi di approvazione generale UE rispetto alle nuove immatricolazioni in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein è inferiore allo 0,9 per cento. Nelle statistiche degli incidenti non sono note cifre rilevanti relative ai veicoli citati. Una normativa così drastica è sproporzionata.

²⁴ Introdotta dal n. I dell'O del 21 ago. 2002 (RU 2002 3218). Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 22 dic. 2023, in vigore dal 1° apr. 2024 (RU 2024 30).

		• L'USTRA riconosce elevati standard di protezione ambientale e di sicurezza per i veicoli provenienti da mercati terzi. Come si evince dal punto 1.19 pagina 24 del rapporto esplicativo di questa procedura di consultazione, l'USTRA riconosce gli elevati standard di sicurezza dei veicoli privi di approvazione generale UE. • Protezione a lungo termine della fiducia degli operatori del mercato e dei consumatori interessati. In caso di attuazione del progetto la libertà di scelta dei consumatori verrebbe fortemente limitata. Per gli operatori di mercato che importano direttamente in Svizzera veicoli per uso proprio, deve essere mantenuta la prassi giuridica attuale, ossia le istruzioni del 27 febbraio 2014 sull'esonero dall'approvazione del tipo e la decisione del 20 dicembre 2012 concernente l'attestazione di conformità ai requisiti di protezione dei pedoni. • Ripercussioni per l'economia nazionale. Le circa 100 PMI e i relativi posti di lavoro sono direttamente interessati dagli inasprimenti richiesti. La cessazione delle attività post-vendita comporta perdite per fornitori, assicurazioni, fornitori di garanzie, organi di controllo e altri fornitori di servizi. Il venir meno di dazi doganali, IVA e tassa sul CO₂ ha un impatto diretto anche sulla Confederazione. A causa dell'assenza di concorrenza intrabrand, si prevede un aumento dei prezzi dei veicoli. Complessivamente, le ripercussioni economiche dirette superano le diverse centinaia di milioni di franchi, senza considerare le ripercussioni indirette. • Blocco delle immatricolazioni per le auto green. La modifica richiesta si traduce in un divieto d'immatricolazione dei seguenti veicoli elettrici/marchi con un numero elevato di immatricolazioni nei Paesi d'origine, come ad es. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric ecc.
--	--	---

VFAS in merito all'articolo 104a capoverso 3 OETV: Accettazione di agevolazioni nazionali (perizie/schede tecniche) rilasciate da organi di controllo accreditati nell'UE.		
Art. 104a²⁵ <i>Superficie frontale e sistema di protezione frontale</i> ³ <i>I sistemi di protezione frontale dei veicoli delle categorie M1 e N1 devono essere conformi al regolamento (UE) 2019/2144.²⁶</i>		
	Modifica / controproposta	Motivazione
VFAS	Il testo dell'articolo 104a capoverso 3 deve essere modificato come segue: «...devono essere conformi al regolamento (UE) 2019/2144; <u>sono applicabili le agevolazioni nazionali di organi di controllo accreditati nell'UE.</u> »	L'attuale situazione giuridica richiede in Svizzera il pieno rispetto delle disposizioni sulla protezione dei pedoni (regolamento (CE) 78/2009 e regolamento (CE) 2019/2144). Attualmente in Svizzera non sono applicabili le agevolazioni nazionali, ad esempio ai sensi della scheda 744 del VdTÜV «Prüfung von äusseren Fahrzeugteilen an Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N1» (Controllo delle parti esterne di veicoli a motore delle categorie M1 e N1). Se il fornitore/produttore non è in grado di farlo, la prova può essere fornita da un organo di controllo riconosciuto (OCR) dall'Ufficio federale delle strade (USTRA). L'applicabilità delle agevolazioni nazionali da parte degli organi di controllo accreditati nell'UE evita sviluppi sfavorevoli in termini di concorrenza. Innanzitutto vengono eliminati gli

²⁵ Introdotto dal n. I dell'O del 28 mar. 2007, in vigore dal 1° lug. 2007 (RU 2007 2109).

²⁶ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 22 dic. 2023, in vigore dal 1° apr. 2024 (RU 2024 30).

		ostacoli tecnici al commercio nell'iter di immatricolazione: normalmente queste inutili procedure di immatricolazione comportano costi per diverse centinaia di franchi e durano svariate settimane. Una normativa semplificata sull'esempio della Germania può contribuire a intensificare la concorrenza. In questo modo il Consiglio federale lancerebbe un segnale contro il crescente rincaro e i prezzi elevati della Svizzera, senza oneri aggiuntivi.
--	--	---

VFAS in merito all'articolo 222s capoversi 4–10 OETV: Estensione delle disposizioni transitorie per i veicoli importati direttamente in Svizzera		
Art. 222s²⁷ Disposizioni transitorie della modifica del 22 dicembre 2023 ⁴ I veicoli delle categorie M1 e N1 privi di approvazione generale UE importati o costruiti in Svizzera prima del 1° gennaio 2027 non devono essere muniti di un sistema di registrazione dei dati di eventi secondo l'articolo 102a capoverso 1. ⁵ I veicoli delle categorie M1 e N1 privi di approvazione generale UE importati o costruiti in Svizzera prima del 1° gennaio 2027 non devono essere muniti di un sistema di assistenza alla frenata di emergenza, di emergenza di mantenimento della corsia, di avviso di disattenzione e stanchezza del conducente, di avviso avanzato della distrazione del conducente, di monitoraggio della pressione degli pneumatici o di rilevamento in retromarcia secondo l'articolo 103 capoverso 5. ⁶ I veicoli delle categorie M1 e N1 privi di approvazione generale UE importati o costruiti in Svizzera prima del 1° gennaio 2027 non devono soddisfare l'esigenza relativa alla protezione da aggiornamenti software non autorizzati secondo l'articolo 103 capoverso 5. ⁷ L'esigenza relativa alla protezione da aggiornamenti software non autorizzati secondo l'articolo 103 capoverso 7 non si applica ai veicoli privi di approvazione generale UE importati o costruiti in Svizzera prima del 7 luglio 2029. ⁸ I veicoli della categoria M1 e i veicoli della categoria N1 da essi derivati privi di approvazione generale UE, aventi un peso totale massimo di 2,50 t e importati o costruiti in Svizzera prima del 1° gennaio 2027 possono essere messi in circolazione per la prima volta in base al diritto previgente per quanto riguarda l'articolo 104a capoverso 2 sulla protezione dei pedoni. ⁹ I veicoli delle categorie M1 e N1 importati per uso proprio (art. 4 cpv. 1 OATV²⁸) prima del 1° gennaio 2027, privi di approvazione generale UE e dotati di un'attestazione della conformità a prescrizioni californiane sui gas di scarico almeno equivalenti a quelle di cui all'allegato 5 numero 211, possono essere messi in circolazione senza verifica supplementare delle emissioni effettive su strada. ¹⁰ Ai veicoli importati o costruiti in Svizzera prima del 1° aprile 2027 si applica il diritto previgente per quanto riguarda l'allegato 9 numero 312 sulla larghezza del corridoio degli autobus.		
	Modifica / controproposta	Motivazione
VFAS	Il testo dell'articolo 222s capoversi 4–10 deve essere modificato come segue: «⁴ I veicoli delle categorie M1 e N1 privi di approvazione generale UE importati o costruiti in Svizzera prima del 1° gennaio 2027 2031 non devono essere muniti di un sistema di registrazione dei dati di eventi secondo l'articolo 102a capoverso 1. ⁵ I veicoli delle categorie M1 e N1 privi di approvazione generale UE importati o costruiti in Svizzera prima del 1° gennaio 2027 2031 non devono essere muniti di un sistema di assistenza alla frenata di emergenza, di emergenza di mantenimento della corsia, di avviso di disattenzione e stanchezza del conducente, di avviso avanzato della distrazione del conducente, di monitoraggio della pressione degli pneumatici o	Come illustrato dall'USTRA nel rapporto esplicativo, i veicoli provenienti da mercati terzi (soprattutto USA o Giappone) dispongono di standard elevati in materia di protezione ambientale e sicurezza. Tuttavia, non sempre sono dotati di sistemi di sicurezza e assistenza alla guida equivalenti a quelli richiesti nell'UE e in futuro anche in Svizzera, che per di più solitamente non possono essere montati a posteriori. Senza una corrispondente normativa, in futuro tali veicoli non potranno più essere immatricolati in Svizzera. Con la modifica dell'articolo 220 capoversi 4–10 l'USTRA può escludere da singole prescrizioni della parte terza veicoli importati direttamente in Svizzera per uso proprio. L'uso proprio è comprovato dall'immatricolazione a nome dell'importatore e l'ulteriore vendita non è limitata.

²⁷ Introdotto dal n. I dell'O del 22 dic. 2023, in vigore dal 1° apr. 2024 (RU **2024** 30).

²⁸ RS **741.511**

di rilevamento in retromarcia secondo l'articolo 103 capoverso 5. ⁶ I veicoli delle categorie M1 e N1 privi di approvazione generale UE importati o costruiti in Svizzera prima del 1° gennaio 2027 2031 non devono soddisfare l'esigenza relativa alla protezione da aggiornamenti software non autorizzati secondo l'articolo 103 capoverso 5, e nemmeno la prova relativa alla protezione dai ciberattacchi. ⁷ L'esigenza relativa alla protezione da aggiornamenti software non autorizzati secondo l'articolo 103 capoverso 7 non si applica ai veicoli privi di approvazione generale UE importati o costruiti in Svizzera prima del 7 luglio 2029 2031. ⁸ I veicoli della categoria M1 e i veicoli della categoria N1 da essi derivati privi di approvazione generale UE, aventi un peso totale massimo di 2,50 t e importati o costruiti in Svizzera prima del 1° gennaio 2027 2031 possono essere messi in circolazione per la prima volta in base al diritto previgente per quanto riguarda l'articolo 104a capoverso 2 sulla protezione dei pedoni. ⁹ I veicoli delle categorie M1 e N1 importati per uso proprio (art. 4 cpv. 1 OATV prima del 1° gennaio 2027 2031, privi di approvazione generale UE e dotati di un'attestazione della conformità a prescrizioni californiane sui gas di scarico almeno equivalenti a quelle di cui all'allegato 5 numero 211, possono essere messi in circolazione senza verifica supplementare delle emissioni effettive su strada. ¹⁰ Ai veicoli importati o costruiti in Svizzera prima del 1° aprile 2027 2031 si applica il diritto previgente per quanto riguarda l'allegato 9 numero 312 sulla larghezza del corridoio degli autobus.»	• La LOTC non viene sufficientemente considerata. La legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio esige l'armonizzazione delle prescrizioni tecniche dei principali (di regola: la maggior parte dei) partner commerciali della Svizzera. Questa modifica di legge è in diretto contrasto con i principi fondamentali della LOTC. Tale norma non è compatibile con l'obiettivo di eliminare gli ostacoli tecnici al commercio. • L'USTRA riconosce elevati standard di protezione ambientale e di sicurezza per i veicoli provenienti da mercati terzi. Come si evince dal rapporto esplicativo, l'USTRA riconosce gli elevati standard di sicurezza dei veicoli privi di approvazione generale UE. • Protezione pluriennale della fiducia degli operatori del mercato e dei consumatori interessati. In caso di attuazione del progetto verrebbe fortemente limitata la libertà di scelta dei consumatori. Per gli operatori di mercato che importano direttamente in Svizzera veicoli per uso proprio deve essere mantenuta la prassi giuridica attuale, ossia le istruzioni del 27 febbraio 2014 sull'esonero dall'approvazione del tipo e la decisione del 20 dicembre 2012 concernente l'attestazione di conformità ai requisiti di protezione dei pedoni. • Ripercussioni per l'economia nazionale. Le circa 100 PMI e i relativi posti di lavoro sono direttamente interessati dagli inasprimenti richiesti. La cessazione delle attività post-vendita comporta perdite per fornitori, assicurazioni, fornitori di garanzie, organi di controllo e altri fornitori di servizi. Il venir meno di dazi doganali, IVA e tassa sul CO₂ ha un impatto diretto anche sulla Confederazione. A causa dell'assenza di concorrenza intrabrand, si prevede un aumento dei prezzi dei veicoli. Complessivamente, le ripercussioni economiche dirette superano le diverse centinaia di milioni di franchi, senza considerare le ripercussioni indirette. • Blocco delle immatricolazioni per le auto green. La modifica richiesta si traduce in un divieto d'immatricolazione dei seguenti veicoli elettrici/marchi con un numero elevato di immatricolazioni nei Paesi d'origine, come ad es. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric ecc.
---	---

6 Allegato: Elenco dei partecipanti e relative abbreviazioni

Abbreviazione	Denominazione
Cantoni	
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	
Associazioni mantello nazionali dell'economia	
Organizzazioni intercantionali	
Associazioni nazionali dei trasporti	
Altre associazioni nazionali	
Assicurazioni	
Ricerca e formazione	
Altri	