



Q494-1382

7.12.2017

Modifica dei requisiti tecnici e dell'esame d'immatricolazione dei veicoli stradali e introduzione di un nuovo tachigrafo

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

Rapporto esplicativo

Compendio

Con il presente rapporto si pone in consultazione la modifica dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)¹, la cui revisione parziale intende armonizzare le prescrizioni svizzere concernenti diversi tipi di veicoli con le norme europee più avanzate e contribuisce inoltre, ai sensi della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)², a migliorare ulteriormente la sicurezza stradale e la protezione ambientale, evitando al contempo la creazione di ostacoli tecnici al commercio.

Situazione iniziale

L'Unione europea ha recentemente aggiornato le proprie prescrizioni tecniche concernenti i veicoli agricoli e forestali³, veicoli che, in base all'Accordo sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (MRA)⁴, la Svizzera è tenuta a immatricolare anche nel proprio Paese. Le nuove prescrizioni europee contemplano in particolare requisiti più rigidi in materia di sistemi di frenatura e differiscono dalle norme concernenti la costruzione e l'equipaggiamento vigenti in Svizzera. Per evitare ostacoli commerciali di natura tecnica, l'ordinanza del 19 giugno 1995⁵ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) va dunque adeguata alla nuova normativa europea. Affinché i veicoli svizzeri già circolanti possano essere agganciati a veicoli europei ed essere impiegati in tutta sicurezza anche in futuro, si devono in particolare armonizzare gli impianti di frenatura e i ganci di traino.

Le prescrizioni tecniche UE in materia di costruzione ed equipaggiamento dei veicoli adibiti al trasporto di persone e cose quali automobili, furgoni e torpedoni sono ormai consolidate da tempo. L'attuazione della mozione Darbellay (13.3818)⁶ esige che i Cantoni facciano affidamento sui certificati di conformità (CoC) rilasciati (dai costruttori) nell'Unione europea e immatricolino i veicoli nuovi (non più vecchi di un anno e con meno di 2000 km) in via puramente amministrativa, senza cioè che questi debbano essere fisicamente presentati all'ufficio della circolazione stradale per il controllo d'identificazione (rinuncia all'esame in caso di corrispondenza tra veicolo e CoC).

I motori delle macchine di lavoro devono inoltre adempiere alle prescrizioni UE sui gas di scarico per le «macchine mobili non stradali (NRMM-Non-Road Mobile Machinery)», che sono state irrigidite con l'introduzione, a partire dal 2019, della fase V per l'immatricolazione e che fissano, per quanto riguarda i gas di scarico, valori di livello analogo a quelli previsti dalla norma EURO VI per gli autocarri.

Poiché, al pari dei gas di scarico prodotti dai motori a combustione, anche il rumore ha un forte impatto sull'ambiente e sulla popolazione, per ridurre i disturbi notturni e tenere debitamente conto della mozione Golay (17.3242; non ancora trattata dalla Camera)⁷, sono state prese in esame anche misure di riduzione delle emissioni foniche prodotte dai veicoli dotati di luci blu.

Dopo essere state esaminate internamente, sono state infine integrate nella revisione, e quindi poste in discussione nel quadro della presente procedura di consultazione, anche proposte di adeguamento di singole disposizioni avanzate da diverse associazioni settoriali e gruppi d'interesse.

Contenuto del progetto

La maggior parte degli articoli e due degli allegati dell'OETV rivisti concernono le prescrizioni relative alla classificazione e alla costruzione e/o all'equipaggiamento dei rimorchi di lavoro e dei veicoli ad uso agricolo. I principali elementi di tecnica dei veicoli toccati sono i requisiti concernenti gli impianti di

¹ RS 741.41

² RS 741.01

³ Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali, GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2016/1788, GU L 277 del 13.10.2016, pag. 1.

⁴ Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità, concluso il 21 giugno 1999 (Mutual Recognition Agreement; MRA; RS 0.946.526.81).

⁵ RS 741.41

⁶ «Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale».

⁷ «Ridurre l'inquinamento acustico provocato dagli avvisatori a due suoni alternati per veicoli prioritari».

frenatura, i dispositivi di agganciamento, le lunghezze prescritte per le attrezzature di lavoro montate anteriormente e i carichi dell'asse dei rimorchi. Alcuni di questi aggiornamenti richiedono anche adeguamenti dell'ordinanza del 13 novembre 1962⁸ sulle norme della circolazione stradale (ONC), dell'ordinanza del 27 ottobre 1976⁹ sull'ammissione alla circolazione (OAC) e dell'ordinanza del 19 giugno 1995¹⁰ concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV). Le modifiche riguardanti la classificazione dei veicoli derivano prevalentemente dalle definizioni UE delle categorie di trattori e rimorchi.

La seconda delle quattro parti in cui è suddivisa l'OETV contiene le disposizioni sull'esame del veicolo. I capitoli sui controlli pre-immatricolazione e periodici sono stati riorganizzati nel quadro dell'attuazione della mozione Darbellay (13.3818); il capitolo sull'esame d'immatricolazione è stato invece completamente riformulato.

Altre modifiche, proposte sulla base di suggerimenti individuali, riguardano l'uniformazione della classificazione dei veicoli dei pompieri e della protezione civile e l'equiparazione dei rimorchi di circhi e baracconisti ai rimorchi di lavoro.

Le prescrizioni in materia di gas di scarico applicabili ai vari tipi di veicoli svizzeri contenute nell'allegato 5 sono state adeguate alle nuove prescrizioni UE e i corrispondenti riferimenti aggiornati, con conseguente adeguamento dell'ordinanza del DATEC del 21 agosto 2002¹¹ sulla manutenzione e il controllo successivo degli autoveicoli per quanto concerne le emissioni dei gas di scarico e di fumo.

Il recepimento delle nuove prescrizioni aggiornate dall'Unione europea riguardo al tachigrafo (attuale odocronografo nella terminologia svizzera), insieme all'introduzione del cosiddetto «tachigrafo intelligente», ha richiesto l'adeguamento di diverse ordinanze tra cui l'OETV, l'OATV e l'OAC. L'insieme di queste modifiche, che il presente rapporto riassume solo brevemente, è descritto in dettaglio nel rapporto esplicativo «*Ordinanza per gli autisti (OLR 1) e altre ordinanze in attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014¹² (introduzione del «tachigrafo intelligente»)»*.

⁸ RS 741.11

⁹ RS 741.51

¹⁰ RS 741.511

¹¹ RS 741.437

¹² Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L60 del 28.2.2014, pag. 1.

Indice

1.	Punti essenziali del progetto.....	4
1.1.	Situazione iniziale	4
1.2.	La nuova regolamentazione proposta	4
1.2.1.	Veicoli a uso agricolo e forestale	4
1.2.2.	Immatricolazione agevolata per veicoli importati direttamente dall'UE	6
1.2.3.	Prescrizioni in materia di emissioni.....	6
1.2.4.	Classificazione secondo il tipo di veicolo	7
1.2.5.	Altre modifiche	8
1.2.6.	Entrata in vigore prevista	8
2.	Commenti alle singole disposizioni	9
2.1.	Modifica dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali	9
2.2.	Modifica dell'ordinanza del DATEC sulla manutenzione e il controllo successivo degli autoveicoli per quanto concerne le emissioni dei gas di scarico e di fumo	32
2.3.	Modifica dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale	32
2.4.	Modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione	35
2.5.	Modifica dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali	36
3.	Ripercussioni	37
3.1.	Ripercussioni per la Confederazione	37
3.1.1.	Ripercussioni finanziarie	37
3.1.2.	Ripercussioni sull'effettivo del personale	37
3.2.	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni.....	37
3.3.	Ripercussioni per l'economia	37
3.4.	Ripercussioni per la società	38
3.5.	Ripercussioni per l'ambiente.....	38
4.	Aspetti giuridici.....	39
4.1.	Basi legali.....	39
4.2.	Rapporto con il diritto europeo.....	39

1. Punti essenziali del progetto

1.1. Situazione iniziale

Per rimanere al passo con i progressi in campo tecnico e della protezione ambientale e con i più recenti ritrovati in materia di sicurezza, l'OETV è costantemente adeguata alle nuove situazioni di fatto, tenendo conto degli sviluppi internazionali. A seguito dell'Accordo sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (MRA) e dell'Accordo sui trasporti terrestri (ATT)¹³ conclusi nel quadro del primo pacchetto di accordi bilaterali (Bilaterali I), lo stato delle prescrizioni dell'Unione europea riconosciute in Svizzera è costantemente aggiornato, armonizzando i pesi e le misure in uso nel traffico transfrontaliero. Secondo la legge federale del 6 ottobre 1995¹⁴ sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG), tutti i requisiti concernenti i prodotti svizzeri vanno inoltre elaborati in modo tale da non creare ostacoli allo scambio internazionale di merci per via di prescrizioni tecniche non uniformi.

1.2. La nuova regolamentazione proposta

1.2.1. Veicoli a uso agricolo e forestale

Emanando il nuovo regolamento quadro e le relative disposizioni di dettaglio sotto forma di regolamenti delegati, l'UE ha interamente aggiornato le proprie prescrizioni tecniche concernenti i veicoli agricoli e forestali. Nell'Unione europea tali prescrizioni sono vincolanti dal 1° gennaio 2016 per tutti i nuovi modelli di trattori e di rimorchi, qualora ne sia prevista l'omologazione. I veicoli omologati e conformi quindi alle nuove prescrizioni possono essere già immatricolati in Svizzera dal 1° giugno 2015. In base all'MRA, anche gli Stati membri dell'UE e della CEE devono accettare veicoli svizzeri provvisti di approvazione del tipo conformemente a queste prescrizioni. I veicoli a uso agricolo e forestale omologati secondo la vecchia normativa CE possono essere immatricolati nell'UE solo fino al 31 dicembre 2017. Se importati in Svizzera entro tale data, potranno continuare a essere immatricolati nel nostro Paese senza restrizioni anche più tardi.

In Svizzera come nell'Unione europea vige l'obbligo di omologazione per i trattori, ma non per i rimorchi agricoli, per i quali l'applicazione delle prescrizioni UE è dunque facoltativa. In alternativa possono essere applicate prescrizioni nazionali deroganti. I veicoli conformi allo standard UE hanno tuttavia il vantaggio di essere accettati nell'intero spazio UE e AELS, per cui l'Unione europea si aspetta che, come accaduto dopo l'emanazione delle prescrizioni CE ora abrogate, l'attuale stato normativo s'imponga anche nelle prescrizioni nazionali degli Stati membri. Affinché i veicoli svizzeri possano essere combinati con quelli provenienti dall'UE anche in futuro, occorre armonizzare le prescrizioni concernenti i freni e i ganci di traino, a beneficio sia dei costruttori che dei consumatori svizzeri.

¹³ Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia, concluso il 21 giugno 1999 (accordo sui trasporti terrestri, ATT; RS **0.740.72**).

¹⁴ RS **946.51**

La tabella seguente mostra l'evoluzione delle prescrizioni relative al raccordo dei freni fra trattore e rimorchio nell'Unione europea e in Svizzera:

Tipo di veicolo	Stato delle prescrizioni UE	UE	CH
Trattori	Vecchio (direttiva n. 2003/37/CE ¹⁵)	a 1 condotta (idraulico) e/o a 2 condotte (pneumatico)	a 1 condotta (idraulico) e/o a 2 condotte (pneumatico)
	Nuovo (regolamento (UE) n. 167/2013 ¹⁶)	a 2 condotte (idraulico e/o pneumatico) dal 1.1.2018 e (a titolo accessorio) a 1 condotta (idraulico), ma vietato dal 1.1.2021	a 2 condotte (idraulico e/o pneumatico) dal 1.1.2018 e (a titolo accessorio) a 1 condotta (idraulico) senza limiti di tempo
Rimorchi	Vecchio (-)	nessuna prescrizione UE specifica, ma differenti prescrizioni nazionali fino al 31.12.2017 nessuna immatricolazione assicurata in tutta l'UE; in seguito ev. secondo prescrizioni nazionali omologazione non possibile	a 1 condotta (idraulico) o a 2 condotte (pneumatico) immatricolabili fino al 30.4.2019 se importati/fabbricati in CH, immatricolazione post importazione possibile senza limiti di tempo approvazione del tipo facoltativa
	Nuovo (regolamento (UE) n. 167/2013)	a 2 condotte (idraulico o pneumatico) o ev. prescrizioni nazionali deroganti vincolante dal 1.1.2018 ai fini dell'immatricolazione assicurata in tutta l'UE omologazione necessaria ai fini dell'immatricolazione assicurata in tutta l'UE	a 2 condotte (idraulico o pneumatico) nessuna prescrizione CH derogante rispetto a UE vincolante dal 1.5.2019 se importati/fabbricati in CH approvazione del tipo facoltativa

Le nuove prescrizioni UE comportano delle novità anche a livello di pesi e misure. In futuro gli assi dei rimorchi alimentati dall'energia prodotta dal motore del trattore potranno ad esempio trainare lo stesso

¹⁵ Direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli, che abroga la direttiva 74/150/CEE, GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1 (abrogata).

¹⁶ Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali, GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2016/1788, GU L 277 del 13.10.2016, pag. 1.

carico degli assi motori dei veicoli, mentre i rimorchi di lavoro potranno essere larghi fino a 3 m invece degli abituali 2,55 m. Affinché i veicoli provvisti di omologazioni riconosciute secondo il capitolo 13 MRA possano essere immatricolati anche in Svizzera e, in linea con l'ATT, impiegati anche nel traffico merci transfrontaliero, occorre adeguare le prescrizioni tecniche contenute nell'OETV e le norme sulla circolazione nell'ONC.

I conducenti di trattori agricoli devono inoltre poter vedere bene l'area dietro al trattore, poiché è lì che viene montata la maggior parte degli attrezzi necessari ai lavori da svolgere. Il sedile del conducente è dunque collocato, a seconda della funzione, più o meno lontano dall'estremità anteriore del veicolo: questo, in fase di svolta in una strada, può creare ostacoli alla visibilità, oggi compensati il più delle volte posizionando gli specchi retrovisori laterali il più lontano possibile anteriormente. Poiché però la lontananza dagli specchi riduce l'efficacia di tale misura compensativa, la distanza dall'estremità anteriore del veicolo al centro del dispositivo di guida è limitata a 4 metri. Negli ultimi anni la potenza dei trattori è andata via via aumentando, così come la lunghezza e il volume dei motori. Anche i sistemi di trattamento dei gas di scarico, come i filtri antiparticolato e i catalizzatori, occupano spazio e, sommati agli altri elementi, tendono ad aumentare la lunghezza del cofano. Se un trattore monta e trasporta un'attrezzatura di lavoro anche sul davanti, la distanza massima permessa di quattro metri non è più sufficiente. Diverse associazioni e organizzazioni agricole hanno perciò chiesto di adeguare questo limite, prevedendo come misura compensativa il ricorso a «telecamere di visione laterale» collegate a dei monitor posti nella cabina di guida (sistemi di retrovisione a telecamera e monitor).

1.2.2. Immatricolazione agevolata per veicoli importati direttamente dall'UE

L'agevolazione si applica solo ai veicoli nuovi (ossia di non più di un anno e con meno di 2000 km) omologati nell'Unione europea. Presentando il certificato di conformità UE (CoC) rilasciato dal costruttore, l'immatricolazione, sempre a opera dei Cantoni, sarà svolta solo in via amministrativa. Gli uffici della circolazione stradale procederanno a un'identificazione o a un controllo di funzionamento del veicolo solo in determinati casi eccezionali. Spetterà di conseguenza al proprietario del veicolo far pervenire alle autorità competenti il certificato di conformità (CoC), l'attestato di assicurazione e il modulo 13.20 A (rapporto di perizia) timbrato dalle autorità doganali. Per le automobili nuove (e fra qualche anno anche per i furgoni), il proprietario dovrà inoltre fornire il giustificativo di pagamento della tassa d'incentivazione sulle emissioni di diossido di carbonio (sanzione legata alle emissioni di CO₂). A tal fine dovrà inviare il modulo 13.20 A e il CoC all'Ufficio federale delle strade (USTRA), che calolerà l'importo eventualmente dovuto e lo riporterà nel modulo 13.20 A. Per gli altri tipi di veicolo, come ad esempio i motoveicoli o i trattori, tale sanzione decade.

Potranno approfittare dell'immatricolazione agevolata anche i veicoli provvisti di approvazione del tipo o scheda tecnica svizzera (scheda rilasciata dall'USTRA su richiesta di un importatore per certificare l'omologazione UE riconosciuta in Svizzera).

La facoltà dei Cantoni di delegare il controllo pre-immatricolazione è inoltre estesa a tutti i tipi di veicoli. Ai Cantoni viene data pure la possibilità di delegare gli esami successivi a modifiche soggette a notifica e controllo.

Per i veicoli che non dispongono di approvazione del tipo o di scheda tecnica svizzera presso l'USTRA, i dati rilevanti ai fini dell'immatricolazione non possono più essere attinti dal sistema informatico dell'USTRA, ma devono essere ricavati autonomamente dagli uffici della circolazione stradale dalla documentazione CoC loro fornita.

1.2.3. Prescrizioni in materia di emissioni

Oltre alle note norme EURO previste per i veicoli stradali, nell'UE vigono anche prescrizioni in materia di emissioni per motori a combustione di «macchine mobili non stradali» (Non-Road Mobile Machinery, NRMM), ossia trattori, macchine di lavoro e veicoli municipali che, non essendo destinati a essere impiegati principalmente su strada, non sono propriamente definite veicoli stradali.

Tali prescrizioni sulle NRMM, che saranno applicate anche in Svizzera, sono state interamente rielaborate con il regolamento (UE) 2016/1628¹⁷ volto a introdurre la fase V e vanno a sostituire quelle

¹⁷ Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016 relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione

della direttiva 97/68/CE¹⁸ (fasi I-IV). Il campo d'applicazione è ora esteso ai motori di potenza inferiore a 19 kW e superiore a 560 kW, per cui in futuro vi rientreranno, oltre ai motori diesel, anche tutti i motori a combustione a benzina e a gas. Nel caso dei motori diesel di potenza compresa tra 19 e 560 kW l'inasprimento del valore limite del numero di particelle renderà inevitabile l'uso di sistemi antiparticolato, come pure l'introduzione di un elementare sistema di diagnostica a bordo (On-Board-Diagnosis, OBD) per la sorveglianza delle emissioni effettive durante l'uso. D'ora in avanti ricadranno nel campo d'applicazione di queste prescrizioni UE anche le motoslitte e determinati veicoli fuoristrada non primariamente previsti per il trasporto su strada (ad es. i cosiddetti quad).

Questi requisiti saranno recepiti simultaneamente e nella loro integralità anche in Svizzera, per cui in futuro saranno assoggettati alla fase V, che contempla valori limite analoghi a quelli previsti per gli autocarri dalle norme sui gas di scarico EURO VI, anche le motoslitte, i monoassi e i carri a mano provvisti di motore.

Le misure volte a proteggere l'uomo e l'ambiente dall'inquinamento acustico non sono previste solo a livello di prescrizioni sulle emissioni dei motori, ma anche ovunque sia possibile raggiungere, con mezzi appropriati, miglioramenti significativi per gli interessati. Per tutelare maggiormente la quiete notturna degli abitanti di strade spesso percorse da veicoli dotati di luci blu vengono pertanto introdotte prescrizioni specifiche sugli avvisatori a suoni alternati, così come chiesto anche dalla mozione Golay (17.3242; non ancora trattata dalla Camera). Si rinuncia tuttavia a nuove prescrizioni in materia di equipaggiamento. Se si prescrivesse ad esempio un regolatore di volume per gli avvisatori a suoni alternati su mezzi d'intervento nuovi, la misura diverrebbe efficace solo con la sostituzione del parco veicoli, ossia in tempi piuttosto lunghi; riequipaggiare veicoli del servizio antincendio, sanitario e della polizia già in circolazione sarebbe d'altra parte estremamente costoso. Una soluzione appropriata, dunque, si è rivelata essere l'adeguamento delle prescrizioni sull'uso degli avvisatori a suoni alternati contenute nell'articolo 16 capoverso 3 ONC, che saranno quindi integrate con elementi di comprovata efficacia oggi contenuti (unicamente) in un promemoria, fra cui un azionamento degli avvisatori diverso in caso di interventi urgenti diurni e notturni.

1.2.4. Classificazione secondo il tipo di veicolo

Mentre le prescrizioni tecniche concernenti la maggior parte dei veicoli stradali sono già ampiamente armonizzate con le norme europee, la classificazione come veicolo di lavoro (targa blu) o veicolo di trasporto (targa bianca) si basa su disposizioni del diritto svizzero. Il tipo di veicolo è determinante non solo per stabilire quali siano le prescrizioni tecniche applicabili, ma anche con quale frequenza i veicoli debbano essere controllati (cosiddetto esame successivo), quali categorie di patenti siano necessarie per guidarli, se e come vada versata la tassa sul traffico pesante e come vadano calcolate – in combinazione con le regolamentazioni cantonali – le imposte di circolazione.

I gruppi d'interesse legati ai corpi svizzeri dei pompieri professionisti e di milizia hanno manifestato all'Ufficio federale delle strade (USTRA) il desiderio che i veicoli del servizio antincendio siano tutti indistintamente immatricolati come veicoli di lavoro con targa blu, di modo che, indipendentemente dal fatto che siano destinati al trasporto di materiale o di persone o all'effettivo svolgimento di lavori, valga per tutti la stessa frequenza di controllo.

La frequenza dei controlli periodici è anche alla base della richiesta dell'organizzazione mantello delle associazioni circensi di equiparare ai rimorchi di lavoro i rimorchi di circhi e baracconisti, essendo il loro unico scopo quello di trasportare da un luogo all'altro le attrezzature mobili di queste attività. Del significato particolare dell'industria circense e fieristica, che da secoli percorre le strade del Paese portando cultura e intrattenimento vicino alle case del pubblico, si è del resto già tenuto conto a livello di diritto federale riducendo la tassa forfettaria sul traffico pesante: i veicoli a motore di queste imprese che trasportano esclusivamente materiale destinato alle loro attività o che trainano rimorchi non soggetti alla tassa pagano infatti un importo forfettario, mentre i rimorchi adibiti ad abitazione di espositori e artisti

per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE, GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53.

¹⁸ Direttiva 97/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali, GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1 (abrogata).

circensi, come pure i rimorchi destinati esclusivamente al trasporto di materiale impiegato per lo svolgimento delle attività, sono completamente esonerati dalla tassa sul traffico pesante.

1.2.5. Altre modifiche

Altre modifiche di piccola portata sono scaturite dagli scambi con le autorità cantonali di esecuzione, da richieste del settore e da domande di singoli cittadini. Poiché riguardano tematiche molto diverse e sono estremamente specifiche, sono illustrate nei commenti alle singole disposizioni, unitamente agli eventuali conseguenti adeguamenti in varie ordinanze inerenti alla circolazione stradale.

1.2.6. Entrata in vigore prevista

Le modifiche dovrebbero entrare in vigore il 1° febbraio 2019.

Per le prescrizioni contenenti requisiti nuovi o più severi che richiedono un adeguamento della produzione da parte dei costruttori o l'importazione tempestiva di veicoli ordinati all'estero, l'entrata in vigore è invece prevista al 1° maggio 2019 (cfr. anche i singoli commenti dettagliati nel capitolo 2).

2. Commenti alle singole disposizioni

2.1. Modifica dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali

Ingresso

Non tutte le norme di delega per le quali l'OETV contiene già disposizioni d'esecuzione sono enumerate nell'ingresso. Per maggiore coerenza si completa dunque l'elenco.

Sostituzione di espressioni

Cpv. 1: la designazione svizzera di veicoli specificamente concepiti per l'agricoltura o un settore equiparato deve essere armonizzata con quelle in uso nell'UE. D'ora in avanti i veicoli agricoli dovranno pertanto essere denominati «veicoli agricoli e forestali», il che rende necessario adeguare diversi articoli dell'OETV e altre ordinanze inerenti al diritto della circolazione stradale.

Nel presente rapporto si utilizzerà dunque il termine «veicoli agricoli» con riferimento alla normativa vigente e si parlerà invece di «veicoli agricoli e forestali» con riferimento alle modifiche previste.

Cpv. 2: nella versione italiana si propone di uniformare il termine «odocronografo» sostituendolo, in tutte le occorrenze all'interno dell'ordinanza, con «tachigrafo».

Cpv. 3: nella versione italiana viene uniformata la traduzione del termine tedesco «Dauerbremse»: in tutta l'ordinanza, laddove compare ancora l'espressione «freni continui», questa viene sostituita con «rallentatore».

Cpv. 4: nella versione italiana il termine «attrezzi suppletivi» è sostituito, in tutta l'ordinanza, con «attrezzi accessori».

Cpv. 5: nella versione italiana, negli articoli 27 capoverso 2 lettere a e c, 28 lettere b e c nonché 110 capoverso 3 lettera b il termine «accessori» è sostituito con «attrezzi accessori».

Cpv. 6: nella versione italiana negli articoli 13 capoverso 1 e 2 lettera c, 22 capoverso 2 lettera d, 38 capoverso 3, 168 capoverso 2, 171 capoverso 3 e nell'allegato 8 il termine «apparecchi di lavoro» è sostituito, per motivi di uniformità, con «attrezzature di lavoro».

Cpv. 7: nella versione italiana negli articoli 13 capoverso 3 lettera b, 22 capoverso 3, 165 capoverso 4 e 171 capoverso 2 il termine «attrezzi di lavoro» è sostituito, per motivi di uniformità, con «attrezzature di lavoro».

Cpv. 8: nella versione italiana il termine «collegamento di sicurezza» è sostituito, per motivi di uniformità, in tutta l'ordinanza con «agganciamento di sicurezza».

Cpv. 9: nella versione italiana il termine «slitte a motore» è sostituito, in tutta l'ordinanza, con «moto-slitte».

Art. 7 cpv. 1 lett. a e 2

Cpv. 1 lett. a: nella versione italiana il termine «dispositivo di agganciamento per rimorchi» è sostituito con «gancio di traino».

Cpv. 2: nella versione italiana l'espressione «carico del dispositivo d'appoggio e carico della sella d'appoggio» è sostituita con «carico d'appoggio o della sella».

Art. 8 cpv. 1 e 2

Cpv. 1: nella versione italiana vengono sostituite le seguenti espressioni: «carico del dispositivo d'appoggio» con «carico d'appoggio» e «dispositivo di attacco (dispositivo di agganciamento per rimorchi)» con «dispositivo di agganciamento (gancio di traino)».

Cpv. 2: nella versione italiana vengono sostituite le seguenti espressioni: «carico della sella d'appoggio» con «carico della sella» e «veicolo trattore a sella» con «trattore a sella».

Art. 9 cpv. 5 (nuovo)

I «veicoli agricoli», così come definiti nella normativa svizzera, godono di diversi privilegi (in materia ad es. di patenti, obbligo di immatricolazione, tasse, ecc.), ma vedono il loro utilizzo limitato ai soli scopi agricoli. Per contro, l'UE stabilisce sì prescrizioni specifiche per i «veicoli agricoli e forestali», senza tuttavia entrare in aspetti legati al loro utilizzo. Per far sì che i veicoli concepiti a fini agricoli e forestali possano continuare a essere immatricolati come veicoli industriali ed essere quindi utilizzati anche a scopo non agricolo, occorre dunque poter derogare alla classificazione dei veicoli UE in base al diritto svizzero (cfr. punto 4.2 Rapporto con il diritto europeo).

Dal momento che in Svizzera i veicoli agricoli e forestali possono essere utilizzati solo a scopi agricoli e che la loro velocità massima, diversamente che nell'UE, non può superare i 40 km/h, occorre mantenere la definizione di questa categoria nell'OETV (i veicoli con velocità massima superiore a 40 km/h sono immatricolati come veicoli industriali). I veicoli agricoli sono oggi definiti nella parte terza dell'OETV (Esigenze tecniche; articoli 161 e 207), mentre i criteri di classificazione degli altri veicoli sono contenuti nella parte prima, per cui ai mezzi che corrispondono perfettamente alle norme europee la parte terza non si applica. Poiché i criteri di classificazione della parte prima si applicano invece a tutti i veicoli stradali, per consentire che anche i trattori e i rimorchi UE possano essere classificati come veicoli agricoli oggi è necessario ricorrere nella parte prima, sotto ai criteri di classificazione degli autoveicoli e dei rimorchi, a un richiamo incrociato ai veicoli agricoli della parte terza. Questa struttura risulta tuttavia macchinosa.

In futuro, per maggiore semplicità e allo scopo di riunire tutte le definizioni in un'unica disposizione, anche i veicoli agricoli e forestali saranno inclusi nell'articolo 9 (Veicoli) nella parte prima dell'OETV, con conseguente semplificazione degli articoli 11, 161 e 207.

Art. 11 cpv. 4

Cfr. commenti all'articolo 9 capoverso 5.

Art. 12 Classificazione secondo il diritto UE

Ai fini dell'armonizzazione con le norme europee più avanzate, occorre recepire le diverse definizioni date a trattori e rimorchi (cfr. art. 20). Per maggiore comprensibilità l'articolo è quindi riorganizzato e riformulato.

Art. 13 cpv. 2 lett. d

Gli autoveicoli del servizio antincendio e della protezione civile saranno equiparati, indipendentemente dal loro equipaggiamento, agli autoveicoli di lavoro. Dato che le mansioni dei vigili del fuoco e della protezione civile richiedono sempre più spesso equipaggiamenti specifici per i vari tipi d'intervento, non di rado i loro veicoli fungono da vettori dei moduli necessari di volta in volta e non dispongono più di apparecchi fissi. Semplificandone i criteri di classificazione, si accresce la trasparenza e si favorisce un'esecuzione uniforme da parte delle autorità cantonali d'immatricolazione.

La classificazione di questi veicoli come macchine di lavoro invece che come veicoli adibiti al trasporto di cose come nel diritto vigente (con soli compiti di trasporto, quali i veicoli per il trasporto di squadre o gli autocarri a sovrastruttura intercambiabile) implica non solo scadenze più lunghe per i controlli periodici obbligatori, ma anche prescrizioni in materia di costruzione ed equipaggiamento (ad es. riguardo i sistemi di guida assistita) meno rigide. I veicoli in dotazione dei corpi in questione, tuttavia, si basano perlopiù su telai standard di autocarri o furgoni che soddisfano a priori le prescrizioni UE concernenti i veicoli stradali. Sia i veicoli dei pompieri sia i veicoli di lavoro della protezione civile sono esentati dalla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (art. 4 cpv. 1 lett. b LUSN¹⁹).

Art. 20 cpv. 3 lett. c^{bis}, d e f nonché cpv. 4 (nuovo)

Let. c^{bis}: ai fini dell'armonizzazione con le norme europee più avanzate occorre recepire diverse definizioni di trattori e rimorchi a seconda della loro costruzione (cfr. anche art. 12). Poiché in futuro si dovranno poter immatricolare anche in Svizzera i «rimorchi a timone rigido» provvisti di omologazione

¹⁹ Legge federale del 19 marzo 2010 concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, RS 741.71.

secondo il regolamento (UE) n. 167/2013²⁰, si deve integrare nell'OETV anche questo tipo di rimorchio. I rimorchi ad asse centrale già definiti nell'OETV sono un sottoinsieme di quelli a timone fisso, ma per i primi vigono prescrizioni specifiche. Di norma i rimorchi a timone rigido trasmettono un carico d'appoggio maggiore di quello consentito per i rimorchi ad asse centrale. A seguito di questo adeguamento, tale sottoinsieme è sostituito con il termine più generale di rimorchio a timone rigido in diversi articoli (dove non viene più commentato): si tratta degli articoli 12, 21, 183, 184, 195, 201 e dell'allegato 7 P-OETV nonché dell'articolo 67 P-ONC.

Con questa modifica si garantisce inoltre che tutti i rimorchi conformi con un'omologazione UE secondo il capitolo 13 MRA possano essere immatricolati senza restrizioni.

Lett. d: definizione di «rimorchio ad asse centrale»: si specifica che questo tipo rientra fra i rimorchi a timone rigido.

Lett. f: con l'abrogazione delle direttive d'esecuzione concernenti l'immatricolazione di veicoli cingolati e rimorchi a slitta²¹ viene meno la definizione dei rimorchi a slitta ivi contenuta (cfr. commenti agli art. 61 e 77 P-ONC al punto 2.3 nonché all'art. 72 P-OAC al punto 2.4), che viene pertanto ripresa nelle definizioni dei veicoli dell'OETV.

Cpv. 4: la classificazione dei timoni regolabili idraulicamente fra i timoni rigidi può essere utilizzata anche per i rimorchi ad asse centrale.

Art. 21 Classificazione dei rimorchi secondo il diritto UE

Come nel caso della classificazione dei trattori (cfr. commento all'art. 12), occorre introdurre qui anche le definizioni UE dei rimorchi agricoli e forestali della classe «R» per i rimorchi di trasporto e della classe «S» per i rimorchi di lavoro. Per maggiore comprensibilità l'articolo è riorganizzato dal punto di vista strutturale e riformulato dal punto di vista redazionale.

Il termine «rimorchi ad asse centrale» è sostituito con «rimorchi a timone rigido».

Per i rimorchi ad asse centrale e i rimorchi a timone rigido delle classi R e S l'UE introduce una definizione di «massa massima tecnicamente ammissibile» derogante rispetto a quella dei rimorchi della classe O (allegato XXII punto 2.3.2. regolamento delegato (UE) 2015/208²²), in base alla quale il carico statico (o carico d'appoggio nella terminologia svizzera) non è più compreso nella massa totale. In futuro, le omologazioni, i certificati di conformità UE (CoC) e la targa apposta dal costruttore sui rimorchi dovranno riportare il peso massimo garantito dal costruttore e il carico d'appoggio come valori separati. Ciò si ripercuote anche sul «peso garantito» secondo l'articolo 7 capoverso 3 OETV, che si fonda su quello indicato dal costruttore, cosa di cui occorre tener conto nella fissazione del «peso totale» (art. 7 cpv. 4 OETV). Poiché nella licenza di circolazione svizzera viene iscritto il «peso totale», che include il carico d'appoggio trasmesso al veicolo trattore, ai fini del rilascio di tale documento vanno ora sommati la «massa massima tecnicamente ammissibile» e il «carico verticale sul punto di aggancio (S)».

Art. 22 cpv. 2 lett. a e c (nuovo)

Lett. a: le prescrizioni UE concernenti l'omologazione di veicoli agricoli e forestali consentono il rilascio di omologazioni per rimorchi di lavoro (classe S), anche se questi dispongono di una capacità di carico limitata. Pur non essendo definita la configurazione, la capacità di carico non può superare i 2/3 del peso garantito e il materiale accolto temporaneamente in questo vano deve essere in relazione con il lavoro svolto, sia esso il risultato o il prodotto originario del processo lavorativo. I criteri di classificazione dell'OETV vanno adeguati alla formulazione del diritto europeo.

Poiché secondo le vigenti norme europee i rimorchi di lavoro agricoli e forestali possono avere in generale una larghezza pari al massimo a 3,0 m, non è necessario adeguare le disposizioni del diritto federale al riguardo, essendo i rimorchi di lavoro agricoli già oggi ammessi come veicoli speciali se non

²⁰ Cfr. nota a piè di pagina al punto 1.2.1.

²¹ Direttive del DFGP del 14 febbraio 1968 relative all'ammissione di veicoli cingolati e di slitte rimorchiate.

²² Regolamento delegato (UE) 2015/208 della Commissione dell'8 dicembre 2014 che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, GU L 042 del 17.2.2015, pag. 1, modificato dal regolamento delegato (UE) 2016/1788, GU L 277 del 13.10.2016, pag. 1.

superano i 3,50 m di larghezza (art. 27 cpv. 1 OETV). Non saranno tuttavia più necessarie giustificazioni speciali per il superamento della larghezza consentita di 2,55 m per i rimorchi di trasporto.

Lett. c: i rimorchi di trasporto di circhi e baracconisti godono già di un trattamento speciale a livello di diritto federale, in quanto sono esentati dalla tassa sul traffico pesante. Su domanda del titolare del veicolo possono essere designati nella licenza di circolazione come «veicoli da fiera» conformemente alle Istruzioni dell'Amministrazione federale delle dogane ai Cantoni sulla tassa sul traffico pesante. I gruppi d'interesse del settore hanno chiesto all'Ufficio federale delle strade (USTRA) che i rimorchi così designati in futuro siano equiparati ai rimorchi di lavoro, il che, specie per i rimorchi con peso totale superiore a 3,5 t, comporta intervalli più lunghi tra i controlli periodici obbligatori. Attualmente tale obbligo interessa, a livello nazionale, 359 rimorchi.

Poiché, conformemente all'articolo 3 della legge del 19 dicembre 1997²³ sul traffico pesante (LTTP), i rimorchi di lavoro non sono soggetti all'obbligo di versare la tassa in questione, in futuro sarebbero assoggettati all'obbligo di pagare il contrassegno stradale conformemente all'articolo 3 capoverso 2 LUSN.

L'equiparazione ai rimorchi di lavoro si applica solo ai veicoli che trasportano esclusivamente materiale circense o fieristico. I veicoli di circhi e baracconisti non devono tuttavia poter approfittare retroattivamente della minore severità dei requisiti tecnici previsti per i rimorchi di lavoro. Per i rimorchi di baracconisti muniti di targhe bianche attualmente in circolazione si introduce pertanto nel quadro della presente revisione una disposizione transitoria che si applicherà fino all'entrata in vigore di prescrizioni più severe in materia di freni e che disciplinerà i requisiti concernenti la costruzione e l'equipaggiamento dei rimorchi di lavoro (art. 222p cpv. 1). La modifica proposta entrerà in vigore in maniera scaglionata contemporaneamente alle modifiche dei requisiti concernenti i freni dei rimorchi di lavoro (cfr. commenti all'art. 201 e al n. III del progetto d'ordinanza).

Art. 29 - 34b

Nel quadro dell'attuazione della mozione Darbellay (13.3818) è stato riformulato il capitolo sull'esame d'immatricolazione e modificato di conseguenza il capitolo sull'esame successivo. Sono state inoltre riunite in un nuovo capitolo 2a le disposizioni comuni concernenti gli esami d'immatricolazione e gli esami successivi. Le modifiche si applicheranno a partire dall'entrata in vigore ordinaria (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

Art. 29 Principio

Cpv. 1: adeguamenti redazionali del testo in vigore. La disposizione secondo cui i rimorchi sono controllati con veicoli trattori idonei è trasferita nell'articolo 34b capoverso 6 P-OETV. Il rimando all'ordinanza del 27 ottobre 1976²⁴ sull'ammissione alla circolazione (OAC) è soppresso; l'OAC si applica comunque.

Cpv. 2: l'esame d'immatricolazione per i ciclomotori non è disciplinato nell'OETV. Sono sufficienti gli articoli 90–96 OAC.

Cpv. 3: adeguamenti redazionali della disposizione vigente.

Cpv. 4: adeguamenti redazionali della disposizione del (finora) vigente capoverso 5.

N.B.: le disposizioni dei (finora) vigenti capoversi 2 e 4 sono spostate nell'articolo 34b P-OETV.

Art. 30 Esame di veicoli nuovi

Cpv. 1: nel presente capoverso si dà attuazione alla mozione Darbellay (13.3818). In futuro i veicoli nuovi che dispongono di un certificato di conformità UE (CoC) valido potranno essere immatricolati in via amministrativa senza controllo tecnico e senza identificazione presso un ufficio della circolazione stradale (il CoC è un documento con cui il costruttore attesta la conformità di un singolo veicolo al tipo omologato UE). Dietro presentazione dei documenti validi (CoC, rapporto di perizia o modulo 13.20 A, attestato di assicurazione), i detentori possono immatricolare presso la competente autorità cantonale i

²³ RS 641.81

²⁴ RS 741.51

propri veicoli nuovi importati direttamente senza doverli presentare all'ufficio della circolazione stradale. Ci si può avvalere di questa agevolazione anche per i veicoli provvisti di approvazione del tipo o scheda tecnica svizzera (scheda rilasciata dall'USTRA su richiesta di un importatore per certificare l'omologazione UE riconosciuta in Svizzera).

Cpv. 2: vengono qui enumerate le condizioni alle quali i veicoli sono considerati nuovi ai sensi del capoverso 1: sono tali i veicoli mai stati immatricolati (né in Svizzera né all'estero) o i veicoli con al massimo 2000 km e immatricolati all'estero non più di un anno prima. Per «immatricolazione» nell'OETV s'intende l'immatricolazione ordinaria (non provvisoria). Per i veicoli che all'estero non sono soggetti a immatricolazione (ad es. determinati rimorchi agricoli e forestali), la valutazione si fonda sulla data di messa in servizio, che va comprovata con documenti idonei. Lo stesso vale per i veicoli che non sono stati utilizzati su superfici di pubblico transito (ad es. rimorchi adibiti ad abitazione su aree di parcheggio).

Cpv. 3: se in sede di immatricolazione di veicoli privi di approvazione del tipo o di scheda tecnica dovessero sorgere dubbi quanto ai documenti forniti, alle autorità è espressamente concesso il diritto di chiedere la presentazione del veicolo in questione per verificarne i dati.

Cpv. 4: i veicoli nuovi privi di approvazione del tipo, scheda tecnica o certificato di conformità UE sono immatricolati dopo essere stati sottoposti a un controllo di funzionamento presso l'ufficio della circolazione stradale competente se il rispetto delle prescrizioni può essere provato sulla base di approvazioni, marchi o dichiarazioni di conformità. Lo stesso vale per i veicoli di persone che beneficiano di privilegi diplomatici o consolari. Le disposizioni del presente capoverso corrispondono all'articolo 30 capoverso 1 lettere c–f OETV (pre)vigente.

Cpv. 5: definizione del controllo di funzionamento (finora parte della frase introduttiva dell'art. 30 cpv. 1).

Cpv. 6: se un richiedente fa valere approvazioni o marchi di conformità rilasciati da Stati esteri come equivalenti a quelli prescritti in Svizzera, è tenuto a fornirne la prova (finora ultimo periodo dell'art. 30 cpv. 1 lett. d).

Cpv. 7: l'esame prima dell'immatricolazione di veicoli privi di approvazione del tipo, scheda tecnica svizzera od omologazione UE oppure di elementi di prova secondo il capoverso 4 viene effettuato, come finora, presso l'ufficio della circolazione stradale competente mediante verifica tecnica completa conformemente all'articolo 31 OETV vigente, durante la quale si controlla in particolare l'adempimento delle prescrizioni sui gas di scarico e sui rumori e il corretto funzionamento per l'uso inteso.

Art. 31 Esame di altri veicoli

Nel presente articolo è definito lo svolgimento dell'esame d'immatricolazione di veicoli non considerati nuovi (ossia di tutti i veicoli che non adempiono all'art. 30 cpv. 2 P-OETV).

Cpv. 1: su veicoli non considerati nuovi provvisti di un'approvazione del tipo o una scheda tecnica svizzera può essere eseguito presso l'ufficio della circolazione stradale un controllo di funzionamento invece di una verifica tecnica completa. Vengono sottoposti a tale controllo anche i veicoli i cui detentori beneficiano di privilegi diplomatici o consolari.

Cpv. 2: definizione del controllo di funzionamento (finora parte della frase introduttiva dell'art. 30 cpv. 1).

Cpv. 3: nel caso di veicoli non considerati nuovi che non soddisfano le condizioni di cui al capoverso 1, l'esame d'immatricolazione è eseguito presso l'ufficio della circolazione stradale competente mediante verifica tecnica completa.

Art. 31a (nuovo) Sistemi e parti di veicoli divergenti dall'approvazione del tipo del veicolo

Cpv. 1: se nei veicoli sono montati sistemi o parti che derogano dall'approvazione del tipo, si procede a un controllo di funzionamento se sono disponibili approvazioni, rapporti di perizia, marchi o dichiarazioni di conformità idonei. Nel caso di documenti rilasciati da Stati esteri occorre fornire la prova dell'equivalenza con quelli prescritti in Svizzera.

Cpv. 2: se sono montati sistemi o parti deroganti dall'approvazione del tipo che non soddisfano le condizioni del capoverso 1, si procede a una verifica tecnica completa.

Art. 32 Collaudo in officina

Cpv. 1–3: la possibilità data ai Cantoni di delegare gli esami (compilazione del rapporto di perizia, controllo di funzionamento) è ora estesa (ad altri tipi di veicolo, quali autocarri e trattori) alla stessa condizione attualmente prevista, vale a dire la presenza di un'approvazione del tipo o una scheda tecnica svizzera. Come finora, spetta ai Cantoni determinare quali esami delegare a quali organizzazioni e quali condizioni queste devono soddisfare per poterli effettuare (gestione della qualità, formazione e perfezionamento, ecc.). Per i nuovi veicoli (ai sensi dell'art. 30 cpv. 2 P-OETV), in caso di collaudo in officina non è prescritto alcun controllo di funzionamento (analogamente a quanto previsto per l'esame d'immatricolazione da parte dell'autorità competente conformemente all'art. 30 cpv. 1 P-OETV).

Art. 33 cpv. 1

L'ultimo periodo del capoverso vigente, secondo cui le autorità d'immatricolazione possono delegare i controlli periodici, è stralciato. La possibilità di delega è ora disciplinata nell'articolo 34a P-OETV e si applica non solo ai controlli periodici, ma anche a quelli straordinari.

Art. 34 cpv. 2 lett. h, 5, 5^{bis} e 6

Cpv. 2: nella versione italiana «dispositivo d'agganciamento» è sostituito con «gancio di traino».

Cpv 5 e 5^{bis}: trattasi in questo caso di una modifica puramente formale e redazionale. Gli strumenti da utilizzare e la delega di esami a organi di controllo riconosciuti sono disciplinati nell'articolo 34b P-OETV.

Cpv. 6: nella versione italiana «perizie d'officina» è sostituito con «collaudi in officina» e «dispositivi d'agganciamento» con «ganci di traino».

Art. 34a (nuovo) Delega di esami successivi

I Cantoni potranno delegare non solo, come finora, il controllo periodico (art. 33), ma anche quello straordinario (art. 34). Come per la delega dell'esame prima dell'immatricolazione (art. 32), sono le autorità d'immatricolazione a decidere se e a chi delegare questa competenza.

Art. 34b (nuovo)

Cpv. 1: riprende il principio relativo al personale da impiegare negli esami, finora sancito nell'articolo 29 capoverso 2 al capitolo «Esame singolo prima dell'immatricolazione». Ristrutturandolo e trasponendolo nel presente capoverso si chiarisce dal punto di vista giuridico che la disposizione si applica anche ai controlli dei veicoli dopo l'immatricolazione (esami successivi). Un'eccezione a tale principio è introdotta per l'esame d'immatricolazione amministrativo previsto in attuazione della mozione Darbellay (13.3818) per i veicoli nuovi provvisti di CoC, approvazione del tipo o scheda tecnica svizzera (scheda rilasciata dall'USTRA su richiesta di un importatore per certificare l'omologazione UE riconosciuta in Svizzera). Le autorità d'immatricolazione possono decidere autonomamente quale qualifica debba possedere il personale addetto all'esame d'immatricolazione amministrativo. Neanche le persone autorizzate dai Cantoni a eseguire il collaudo in officina sono obbligati (come finora) a possedere una formazione come esperti della circolazione. I Cantoni sono liberi di stabilire i requisiti concernenti la qualificazione di queste persone nel quadro della loro delega.

Cpv. 2: il principio relativo al reciproco riconoscimento dell'esame è tratto dal vigente articolo 105 OAC (attualmente in vigore, ma di cui è prevista l'abrogazione). Il riconoscimento si applicherà senza riserve sia agli esami d'immatricolazione sia ai controlli successivi.

Cpv. 3: trattasi in questo caso di una modifica formale e redazionale. Nel presente capoverso sono riunite le disposizioni dei (finora) vigenti articoli 31 capoverso 3 e 34 capoverso 5^{bis}.

Cpv. 4: trattasi del testo del vigente articolo 30 capoverso 2. Ristrutturandolo e trasferendolo nel presente capoverso si chiarisce dal punto di vista giuridico che la disposizione (applicata già da tempo dagli uffici della circolazione stradale) sulle lingue riconosciute per i documenti si applica non solo agli esami d'immatricolazione ma anche ai controlli successivi (ad es. ai documenti da presentare in caso di modifica di un veicolo secondo l'art. 34 cpv. 2).

Cpv. 5: trattasi del testo del vigente articolo 29 capoverso 4. Ristrutturandolo e trasferendolo nel presente capoverso si chiarisce dal punto di vista giuridico che la disposizione sugli strumenti di controllo da utilizzare si applica non solo all'esame d'immatricolazione, ma anche ai controlli successivi.

Cpv. 6: la disposizione secondo cui i rimorchi sono controllati con veicoli trattori idonei è tratta dal (pre)vigente articolo 29 capoverso 1. Trasferendola nel presente capoverso si chiarisce che essa si applica non solo all'esame d'immatricolazione, ma anche ai controlli successivi.

Art. 35 cpv. 2 lett. c

Per la verifica periodica dell'efficacia dei filtri antiparticolato viene ammessa una procedura che – in conformità con l'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA)²⁵– misura il numero di particelle di fuliggine nei gas di scarico. In questo modo per le automobili soggette all'OIA (macchine da cantiere con autorizzazione stradale) non si dovrà effettuare, in occasione della manutenzione del sistema antinquinamento, anche una misurazione dell'opacità, che non sarebbe giustificata dal punto di vista tecnico: questa procedura di misurazione, infatti, non apporta alcun valore aggiunto né fornisce informazioni aggiuntive in merito a guasti nel caso di motori con filtro antiparticolato.

Art. 42 cpv. 1

In base al diritto europeo armonizzato, il costruttore deve sempre indicare qual è il peso massimo tecnicamente ammissibile con il quale un veicolo può circolare. Secondo l'articolo 41 capoverso 5, in Svizzera questa dichiarazione è denominata «garanzia». Con l'aggiunta dei termini «carico rimorchiato» e «peso del convoglio» nell'articolo 42 capoverso 1, il principio si riferisce anche a modifiche che interessano il peso del rimorchio trainato.

L'indicazione relativa al singolo caso è stralciata, in quanto la disposizione si applica anche a valutazioni e certificazioni di conformità.

Conformemente ai principi di cui all'articolo 41, anche una persona fisica o giuridica che modifica un veicolo può, sulla base del rapporto di perizia di un organo di controllo svizzero riconosciuto, fornire la garanzia. Non essendo tuttavia necessario regolamentare la competenza in materia di valutazione di modifiche al veicolo nell'articolo 42, la disposizione contenente il principio sull'innalzamento del peso garantito risulta ora semplificata.

Art. 46 cpv. 3

La misurazione della potenza dei veicoli elettrici è armonizzata con la normativa europea. Alcuni tipi di veicolo contenuti nell'OETV rappresentano tuttavia delle peculiarità prettamente svizzere, non contemplate dalle prescrizioni europee. I requisiti tecnici e i criteri di classificazione concernenti tipologie quali le sedie a rotelle motorizzate e i risciò elettrici, che rientrano tra i ciclomotori, sono dunque regolamentati in maniera specifica nell'OETV. Poiché spesso le componenti modulari di alimentazione usate dai costruttori, come regolatori della potenza e motori, non sono fabbricate esclusivamente per essere montate su veicoli, la loro potenza è retta dalle norme generali relative alle macchine. Nel caso di ciclomotori e risciò elettrici, per la misurazione della potenza si può dunque liberamente far riferimento anche a principi di elettrotecnica generale (indicazione della potenza continua nominale o tipo di servizio S1 secondo la norma IEC 60034-1 invece della potenza massima su 30 minuti).

Art. 48 cpv. 5 lett. e (nuovo)

Tra i motivi che consentono una riduzione della velocità massima per costruzione dopo l'immatricolazione viene ora inserito anche l'adeguamento a una valutazione o a una certificazione di conformità. Da luglio 2016, infatti, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) non rilascia più approvazioni del tipo per modifiche basate su rapporti di perizia di un organo di controllo svizzero riconosciuto. Le valutazioni e le certificazioni di conformità sono pertanto equiparate a un'«approvazione del tipo svizzera».

²⁵ RS 814.318.142.1

Art. 53 cpv. 3 lett. h (nuovo)

Le prescrizioni UE concernenti l'omologazione di veicoli agricoli e forestali consentono di rilasciare omologazioni per silenziatori in quanto unità tecniche a sé stanti; l'espressione «dispositivi silenziatori di ricambio» è equivalente. La modifica proposta rappresenta dunque un adeguamento alle norme europee più avanzate.

Art. 58 cpv. 6 lett. e (nuovo) e f (nuovo) nonché cpv. 8

Cpv. 6: per gli pneumatici di veicoli agricoli e di veicoli prevalentemente utilizzati al di fuori di strade pavimentate non esistevano finora prescrizioni armonizzate a livello internazionale. Le modifiche proposte, che entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza), consentono di adeguare i requisiti concernenti questi pneumatici alle norme europee più avanzate.

Cpv. 8: la direttiva 92/23/CEE²⁶ è stata abrogata il 1° novembre 2017, per cui il rimando decade. Questa modifica riguarda anche l'articolo 59.

Art. 59 cpv. 2

Cfr. commenti all'articolo 58 capoverso 8.

Art. 62 cpv. 4

Trattasi in questo caso di una correzione terminologica. «Disco di velocità massima» non è una definizione standard; la designazione corretta è «contrassegno di velocità massima».

Art. 65 cpv. 2

Nella versione italiana «freni continui» è sostituito con «rallentatore» e «freni antibloccanti automatici» con «dispositivo antibloccaggio automatico (ABS)».

Art. 66 cpv. 4

Nella versione italiana «dispositivi per agganciare i rimorchi» è sostituito con «ganci di traino».

Art. 71a cpv. 6 (nuovo)

I deflettori per l'aria e la pioggia riducono i depositi di sporcizia sui finestrini laterali e consentono di aprirli con facilità senza far entrare fastidiose correnti d'aria nell'abitacolo. Va dunque presa in considerazione la possibilità di montare deflettori paravento conformi a una dichiarazione d'idoneità. In Germania, le prescrizioni nazionali concernenti la costruzione e l'equipaggiamento ammettono tale fattispecie in base a una cosiddetta «Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE)».

Art. 78 cpv. 3

In virtù delle modifiche previste agli articoli 109 e 164 (cfr. commenti) va collocata una luce gialla di pericolo anche su attrezzi accessori montati temporaneamente che sporgono molto sul davanti. Anche se l'attrezzo da lavoro è posto nel campo visivo diretto del conducente, la luce di pericolo non deve abbagliare e deve illuminare solo sui lati e davanti. La nuova formulazione consente dunque di montare sugli attrezzi accessori luci che non lampeggino posteriormente.

Art. 80 rubrica e cpv. 4

Nella rubrica viene integrato «impianti di radiocomunicazione».

Cpv. 4: aggiornamento del rimando all'ordinanza del 25 novembre 2015²⁷ sugli impianti di telecomunicazione (OIT) e sostituzione dell'espressione «equipaggiamenti di veicoli controllati via radio» con «equipaggiamenti di veicoli che utilizzano applicazioni di radiocomunicazione». Con questa precisazione si chiarisce che vengono qui intesi tutti gli equipaggiamenti che utilizzano applicazioni radio.

²⁶ Direttiva 92/23/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa ai pneumatici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché al loro montaggio, GU L 129 del 14.5.1992, pag. 95 (abrogata).

²⁷ RS 784.101.2

Art. 91 cpv. 1

Nella versione italiana «dispositivi per agganciare rimorchi» è sostituito con «ganci di traino» e «agganciamenti a sella» con «ralle».

Art. 93 cpv. 2

I rimorchi dotati di cassone per il trasporto di cavalli che sono omologati nell'UE talvolta hanno nella parte posteriore porte (o rampe alzate) alte solo 1,20 m. Per non creare ostacoli commerciali di natura tecnica occorre quindi integrare nell'articolo 93 capoverso 2 OETV la frase «Per il trasporto di cavalli è sufficiente un'altezza della porta nella parte posteriore di 1,20 m». Conformemente all'articolo 160 capoverso 1 dell'ordinanza del 23 aprile 2008²⁸ sulla protezione degli animali (OPAn), i cavalli devono essere legati durante il trasporto.

Art. 99 cpv. 1, 2 lett. d (nuovo) nonché 4 e 5

Poiché le disposizioni che seguono non rientrano nel «Capitolo 2: Dispositivo di propulsione, gas di scarico e trasmissione», prima dell'articolo 99 è stato introdotto il nuovo titolo «Capitolo 2a: Dispositivi di limitazione della velocità, tachigrafi e apparecchi per la registrazione dei dati».

Cpv. 1 e 2: l'UE esige che i trattori aventi velocità massima per costruzione superiore a 60 km/h siano dotati di un dispositivo di limitazione della velocità come gli autocarri. Tale obbligo vigerà quindi anche in Svizzera per le classi di trattori T e C. Per i trattori che non superano i 60 km/h continueranno invece ad applicarsi le disposizioni relative al regolatore della velocità secondo l'articolo 48 OETV (eccezioni nel nuovo cpv. 2 lett. d).

Cpv. 4: il rimando alle prescrizioni concernenti il collaudo e l'esame successivo dei dispositivi di limitazione della velocità è stato adeguato al nuovo articolo 99a.

Cpv. 5: le disposizioni relative all'esame successivo e alla riparazione dei dispositivi di limitazione della velocità e dei tachigrafi sono oggi riunite nei capoversi comuni dell'articolo 101, che negli scorsi anni sono stati di volta in volta aggiornati ai requisiti vigenti e che contengono anche prescrizioni relative allo stato degli apparecchi e delle installazioni. Per maggiore chiarezza, queste disposizioni vengono suddivise. Le prescrizioni che non riguardano direttamente lavori eseguiti su dispositivi di limitazione della velocità sono quindi trasferite nel nuovo articolo 99 capoverso 5.

Nel quadro dell'introduzione del «tachigrafo intelligente» (cfr. commenti all'art. 101) le istruzioni del DATEC concernenti l'installazione, il collaudo e la riparazione di tachigrafi, registratori di fine percorso nonché dispositivi di limitazione della velocità²⁹ vengono abrogate, fatto salvo un esiguo numero di disposizioni, trasferite nell'OETV. Venendo in questo modo a cadere l'obbligo di redigere un rapporto di perizia, la data dell'ultima calibrazione va registrata sulla targhetta di montaggio.

Art. 99a (nuovo) Collaudo, esame successivo e riparazione di dispositivi di limitazione della velocità

Le prescrizioni concernenti il collaudo, il controllo successivo e la riparazione di dispositivi di limitazione della velocità vengono trasferite nell'articolo 99a (cfr. commenti all'art. 99 cpv. 5).

Art. 100 cpv. 1 lett. a e b, 1^{bis}–1^{quater} (nuovi) e 2

Per controllare il rispetto delle prescrizioni in materia di orari di lavoro e di riposo vengono attualmente impiegati tachigrafi sia analogici che digitali, i cui requisiti tecnici si fondano sulla pertinente normativa dell'Unione europea³⁰. Nel frattempo l'UE ha elaborato norme più avanzate in materia di tachigrafi, ora emanate nel quadro del regolamento (UE) n. 165/2014³¹. Oltre a quelli analogici e digitali già in uso, è

²⁸ RS 455.1

²⁹ Istruzioni del DATEC del 2 agosto 2006 concernenti l'installazione, il collaudo e la riparazione di odocronografi, registratori di fine percorso nonché dispositivi di limitazione della velocità (http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02_717_i.pdf).

³⁰ Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8 (abrogato).

³¹ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del

introdotta una nuova generazione di cronotachigrafi digitali detti «intelligenti». Questi apparecchi dispongono tra l'altro di un collegamento a un sistema di navigazione satellitare globale, di un'interfaccia con sistemi di trasporto intelligenti e consentono mediante comunicazione remota la trasmissione di dati per controlli mirati su strada. Nell'OETV vengono al contempo separate e strutturate in maniera più chiara le prescrizioni in materia di equipaggiamento e le definizioni delle diverse generazioni di tachigrafo [cfr. anche rapporto esplicativo «*Ordinanza per gli autisti (OLR 1) e altre ordinanze in attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014 (introduzione del «tachigrafo intelligente»*)»].

Art. 101 Collaudo, esame successivo e riparazione di tachigrafi

Le prescrizioni concernenti l'esame successivo e la riparazione di dispositivi di limitazione della velocità e di tachigrafi vengono scisse (cfr. commenti agli art. 99 e 99a). Le prescrizioni concernenti il collaudo, l'esame successivo e la riparazione di tachigrafi che permangono nell'articolo 101 sono integrate con le regolamentazioni di provata efficacia tratte dal diritto dispositivo, in particolare dalle istruzioni del DATEC del 2 agosto 2006, che diventano così obsolete [cfr. anche rapporto esplicativo «*Ordinanza per gli autisti (OLR 1) e altre ordinanze in attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014³² (introduzione del «tachigrafo intelligente»*)»].

Art. 104a cpv. 5 lett. b

Aggiornamento del rimando fra parentesi a seguito della nuova strutturazione dell'articolo 12.

Art. 105 cpv. 3

Il divieto di riparare il parabrezza non è più pertinente e va quindi abrogato. Esistono oggi procedimenti che consentono di riparare in modo professionale i parabrezza in vetro composto, rimettendoli praticamente in pristino stato (ad es. in caso di danni da sassi). Chi ripara un parabrezza deve garantire che il vetro riparato offra una visuale chiara e non deformante (art. 71a cpv. 4 OETV) e che sia in grado di resistere alle forze risultanti dall'uso del veicolo (art. 66 cpv. 1 OETV).

Art. 106 cpv. 5

L'UE vincola le prescrizioni concernenti le cinture di sicurezza nei trattori alla presenza di una struttura protettiva antiribaltamento, ma non alla velocità massima per costruzione. I trattori con peso a vuoto fino a 600 kg e quelli con carreggiata dell'asse posteriore fino a 1,15 m non devono disporre, secondo le norme UE, di una protezione antiribaltamento e quindi di cinture di sicurezza. Per evitare che per i costruttori svizzeri vengano prescritte prescrizioni più severe rispetto a quelle europee, l'obbligo di equipaggiamento con cinture di sicurezza legato alla velocità è dunque abolito.

Questa modifica riguarda ad esempio i trattori simili a quad o a buggy, la cui velocità massima consentita dalle norme della circolazione stradale è di 60 km/h (art. 5 cpv. 1 lett. b ONC) e che, conformemente all'articolo 117 capoverso 2 OETV, devono recare il contrassegno indicante tale velocità e non possono circolare su autostrade e semiautostrade. La modifica non riguarda invece i trattori agricoli, i quali non sono affatto soggetti all'obbligo della cintura di sicurezza, avendo una velocità massima per costruzione non superiore a 40 km/h.

Finora i quad e i buggy (anche detti ATV da «all-terrain vehicles» e UTV da «utility vehicles») erano considerati nell'UE veicoli della «categoria L», ossia la categoria che raggruppava tutte le tipologie di veicoli affini ai ciclomotori, designati e immatricolati in Svizzera come «quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore». Con l'allineamento alle prescrizioni estese dell'UE in merito all'omologazione per i veicoli agricoli e forestali, i quad possono ora essere considerati anche trattori e, come per tutti i trattori, né il conducente né i passeggeri sono tenuti a indossare il casco. Tale possibilità è lasciata così alla responsabilità individuale del conducente, sebbene questi tipi di trattori, analogamente ai motoveicoli, si guidino stando «a cavalcioni» e non dispongano di cinture di sicurezza. Nella LCStr manca tuttavia un'apposita norma di delega per l'introduzione nell'ONC dell'obbligo di indossare il casco per i conducenti di trattori: l'articolo 57 capoverso 5 LCStr autorizza infatti

Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

³² Cfr. nota a piè di pagina al punto 1.2.1. in merito all'art. 100 cpv. 1 lett. a e b, 1^{bis} – 1^{quater} (nuovi) e 2

espressamente il Consiglio federale a prescrivere il casco di protezione su motoleggere e su quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore, ma non sui trattori.

Art. 109 cpv. 6 (nuovo)

L'obbligo di equipaggiare con luci gialle di pericolo gli attrezzi accessori montati temporaneamente è spiegato nell'articolo 164. Il rimando nella norma della circolazione sull'uso di queste luci di cui all'articolo 29 capoverso 1 P-ONC è integrato in conseguenza di questa prescrizione.

Art. 112 cpv. 5 e 6 (nuovo)

Cpv. 5: per migliorare la visione laterale di autoveicoli con attrezzi accessori che sporgono anteriormente per oltre 3 m, dal 1° luglio 2008 è obbligatoria la presenza di specchi retrovisori laterali. Il Servizio per la prevenzione degli infortuni in agricoltura (SPIA) ha analizzato, nel quadro di uno studio, i requisiti che devono soddisfare i sistemi volti a migliorare la visione laterale. Le esperienze degli ultimi anni hanno mostrato che gli specchi – a seconda della forma e del tipo di collocazione – non assicurano il necessario angolo d'osservazione (specchi piatti, montaggio in verticale). Questo requisito va dunque precisato. Per non dover sostituire specchi convessi idonei già montati su attrezzi accessori, in questi casi è sufficiente correggerne la collocazione (disposizione transitoria nell'art. 222p cpv. 2).

Cpv. 6: dato che, come esposto nei commenti all'articolo 164 P-OETV, gli attrezzi accessori agricoli montati provvisoriamente in futuro potranno sporgere più di 4,00 m dal centro del dispositivo di guida, si è vagliato, quale misura suppletoria alla limitazione della visione diretta, il potenziale dei sistemi di retrovisione a telecamera e monitor. I requisiti funzionali di questi sistemi tratti dallo studio della SPIA sono esposti nel nuovo allegato 3 P-OETV. La verifica dei sistemi dovrà essere eseguita dagli organi di controllo enumerati nell'allegato 2 P-OATV o riconosciuti dall'USTRA in base all'articolo 17 capoverso 2 OATV secondo uno schema uniforme.

L'installazione di sistemi di retrovisione a telecamera e monitor come alternativa agli specchi sarà ammessa a partire da una distanza dal centro del dispositivo all'estremità anteriore del veicolo compresa tra 3,00 e 4,00 m, mentre sarà prescritta oltre i 4,00 m. Le modifiche proposte entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto di ordinanza).

Art. 118a cpv. 1

I trattori agricoli con velocità massima superiore a 30 km/h ma inferiore a 40 km/h devono essere conformi alle prescrizioni europee. Diversi rimandi alle agevolazioni presenti nell'OETV vanno quindi abrogati, poiché nelle norme europee esistono già agevolazioni equivalenti o non sono previsti requisiti in materia. Le modifiche proposte entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

Art. 119 lett. t (nuovo)

I sedili disposti trasversalmente rispetto alla direzione di marcia sono oggi ammessi solo in presenza di posti in piedi e questi, a loro volta, solo su mezzi di trasporto pubblici. Altre agevolazioni riguardanti la protezione degli occupanti sono vincolate alla limitazione della velocità massima, tant'è vero che già oggi i veicoli che non viaggiano a più di 30 km/h non sono obbligati ad avere, ad esempio, schienale del sedile del conducente, cinture di sicurezza e poggiatesta. Siccome la presenza di sedili disposti trasversalmente rispetto alla direzione di marcia influisce in misura determinante sul livello di sicurezza in questi veicoli, in futuro saranno consentiti su mezzi con velocità fino a 30 km/h anche se non autorizzati ad avere posti in piedi.

Art. 123 cpv. 5

Le prescrizioni internazionali sull'equipaggiamento e l'abitacolo degli autobus e i requisiti dei sistemi di estinzione del fuoco sono contenuti nel regolamento UNECE n. 107³³, con il quale gli autobus devono pertanto essere conformi per quanto riguarda la protezione antincendio. Per concedere ai costruttori e

³³ Regolamento UNECE n. 107, del 18 giugno 1998, sulle condizioni unitarie per l'omologazione dei veicoli delle categorie M2 e M3 per quanto concerne le loro caratteristiche generali di costruzione; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 07, in vigore dall'8 ottobre 2016 (Add.106 Rev.6 Emend.5)

agli importatori un adeguato periodo di tempo per la messa a norma, la disposizione sarà introdotta solo quando diventerà obbligatoria la serie d'emendamento 06 del regolamento UNECE n. 107. Con disposizione transitoria viene fissata come data unica per la messa a norma di tutte le classi di autobus rientranti nel campo d'applicazione del regolamento il 1° settembre 2021 (art. 222p cpv. 5).

Art. 124 rubrica

Con l'abrogazione del capoverso 2 (in vigore dal 15 gennaio 2017) la rubrica non è più pertinente e, poiché sotto la «Sezione 3: Trattori a sella» rimane solo un articolo, può essere stralciata.

Art. 127 cpv. 4 e 5 lett. d (nuovo)

Cpv. 4: i moderni sistemi di frenatura ad aria compressa per rimorchi conformi al regolamento UNECE n. 13³⁴ e al regolamento delegato (UE) 2015/68³⁵ presuppongono che sul veicolo trattore non vi siano solo condotte d'alimentazione per l'aria compressa, ma anche condotte elettriche per la trasmissione di dati. Il requisito della «compatibilità» va dunque a includere implicitamente queste connessioni elettriche.

Cpv. 5: il requisito concernente il colore dei raccordi dei freni ad aria compressa svizzeri fa attualmente parte dei requisiti fondamentali del sistema di frenatura. Trasferendolo fra quelli specifici concernenti la costruzione dei freni ad aria compressa, si migliora la comprensibilità dell'articolo.

Art. 129 cpv. 1

Le nuove prescrizioni in materia di freni previste dal regolamento delegato (UE) 2015/68³⁶ ai fini dell'omologazione dei trattori sono largamente equivalenti, in fatto di efficacia e standard di sicurezza, alle vigenti prescrizioni dell'OETV in materia di freni per gli autoveicoli di lavoro. Dal momento che, se provvisti di determinate carrozzerie (ad es. apparecchio antincendio o gru), i trattori europei sono considerati in Svizzera autoveicoli di lavoro, le norme concernenti questi ultimi vanno armonizzate in maniera puntuale con quelle europee per i veicoli agricoli e forestali. Il peso che determina la presenza di una rallentatore va pertanto adeguato a quello europeo e portato da 8,00 t a 12,00 t. Allo stesso tempo si deve far riferimento non più al peso totale, bensì al peso garantito, evitando così che il peso determinante possa essere modificato al di sotto di questa soglia (art. 9 cpv. 3^{bis} LCStr) per eludere l'obbligo di equipaggiamento. Si tratta di un adeguamento alle norme europee più avanzate.

La prescrizione secondo cui il rallentatore non è necessario quando la velocità massima per costruzione non supera 45 km/h (art. 118 lett. c OETV, ultimo periodo) rimane tuttavia invariata, punto su cui l'UE è leggermente più severa, prescrivendo come limite 40 km/h.

Art. 131 cpv. 4

Contrariamente ai trattori agricoli, che trasportano attrezzature di lavoro solo provvisoriamente (cfr. commenti all'art. 164), nel caso degli autoveicoli di lavoro l'ingombro anteriore e la limitazione della visuale laterale che ne consegue sono permanenti. È dunque opportuno introdurre una disposizione che menzioni esplicitamente la dimensione massima della sporgenza anteriore. L'aumento a 4,00 m della distanza tra l'estremità anteriore del veicolo e il centro del dispositivo di guida (finora 3,50 m) è giustificato dall'estensione dei requisiti proposti in materia di specchi retrovisori laterali e dalla possibilità di utilizzare in alternativa sistemi di retrovisione a telecamera e monitor (art. 112). La modifica proposta entrerà in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

³⁴ Regolamento UNECE n. 13, del 1° giugno 1970, sulle condizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli delle classi M, N e O per quanto concerne i freni; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 11, complemento 13, in vigore dall'8 ottobre 2015 (Add.12 Rev.8 Emend.3).

³⁵ Regolamento delegato (UE) 2015/68 della Commissione, del 15 ottobre 2014, che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne le prescrizioni relative alla frenatura dei veicoli ai fini dell'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, GU L 017 del 23.1.2015, pag. 1, modificato dal regolamento delegato (UE) 2016/1788, GU L 277 del 13.10.2016, pag. 1.

³⁶ Cfr. nota a piè di pagina al punto 2.1. in merito all'art. 127 cpv. 4.

Art. 134 cpv. 1

In base al diritto europeo, i rimorchi agricoli muniti di testina di aggancio possono trasmettere al veicolo trattore fino a 4,00 t di carico d'appoggio (art. 184 OETV), che è da intendersi come carico utile. Ciò vale anche per l'immatricolazione di rimorchi con targhe bianche progettati per essere utilizzati in agricoltura (immatricolazione industriale). Se il veicolo trainante è un trattore industriale provvisto di una superficie di carico, il suo carico utile è oggi limitato a 3,00 t: questo non permette di sfruttare appieno il carico d'appoggio di 4,00 t e di conseguenza la capacità di trasporto del rimorchio. Poiché lo scopo della prescrizione non è quello di limitare il carico d'appoggio, il carico utile ammesso deve essere innalzato a 4,00 t. Ai partecipanti alla consultazione viene tuttavia anche chiesto se in futuro si voglia rinunciare completamente a una limitazione del carico utile per i trattori industriali, dando così seguito a una richiesta dei produttori elvetici di tali veicoli nonché alle esigenze del mercato. Una tale modifica comporterebbe tuttavia uno svantaggio per il settore degli autocarri, essendo i trattori industriali soggetti a requisiti meno severi.

Art. 161 Velocità massima, classificazione

Cpv. 1: le prescrizioni svizzere concernenti i veicoli agricoli sono state semplificate e i criteri di classificazione sono ora riassunti nell'articolo 9 (cfr. commento all'art. 9).

Secondo la norma vigente, viaggiando alla potenza nominale con il rapporto di trasmissione più piccolo la velocità massima dei veicoli agricoli non deve superare 6 km/h. Scopo della prescrizione è far sì che un veicolo impiegato in un'azienda agricola possa sviluppare sufficienti potenze di traino e/o circolare al di fuori di strade pavimentate. Non sempre però gli apparecchi utilizzati nelle aziende agricole devono essere adatti all'uso fuoristrada (ad es. macchine miscelatrici, carrelli elevatori, caricatori telescopici). Lo sviluppo di sistemi di alimentazione moderni porta inoltre a concetti di combinazioni motore/trasmissione (ad es. motori elettrici a trasmissione fissa) che non sono in grado di soddisfare tale criterio. Per tener conto delle mutate caratteristiche dei veicoli e dei nuovi requisiti concernenti i veicoli agricoli e forestali va dunque usata una terminologia neutra dal punto di vista tecnologico o – come proposto – abrogata la disposizione.

Cpv. 2 - 4: ulteriori modifiche sono dettate dall'armonizzazione con le norme europee più avanzate e dal recepimento completo nell'OETV delle classi di trattori UE. Essendo la tolleranza di misurazione parte integrante delle prescrizioni europee, per i trattori con velocità massima di 40 km/h che adempiono interamente a queste prescrizioni, non è necessario precisarla nell'OETV. La direttiva quadro abrogata è inoltre sostituita dal regolamento quadro in vigore dal 1° gennaio 2016.

Cpv. 5 e 6: i capoversi 5 (finora 4) e 6 (finora 2) sono recepiti senza variazioni salvo che per la nuova designazione dei trattori (agricoli e forestali).

I veicoli combinati non vengono ripresi dalla versione dell'OETV attualmente vigente, non avendo oggi più alcun significato. La possibilità di modificare il genere di veicolo permane nell'articolo 11 capoverso 3 OETV (in combinato disposto con l'iscrizione n. 166 nella licenza di circolazione), per cui la definizione viene abrogata.

Art. 163 Freni

Per integrarvi le numerose modifiche e renderlo più comprensibile, l'articolo viene riformulato.

Cpv. 1: trattasi in questo caso di un adeguamento alle norme europee più avanzate. L'attuale rimando alla direttiva 76/432/CEE³⁷ va aggiornato. Poiché tuttavia, conformemente all'articolo 3a capoverso 1 OETV, le prescrizioni internazionali vanno applicate nella versione più aggiornata riportata nell'allegato 2, ai nuovi trattori importati o fabbricati in Svizzera si applicheranno automaticamente le nuove e più severe prescrizioni europee già a partire dal 1° gennaio 2018.

Cpv. 2: ripreso dalla versione vigente.

³⁷ Direttiva 76/432/CEE del Consiglio, del 6 aprile 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla frenatura dei trattori agricoli o forestali a ruote, GU L 122 del 8.5.1976, pag. 1 (abrogata).

Cpv. 3: testo trasferito dal capoverso 4 della versione vigente e adattato. Per i trattori aventi una velocità massima di 30 km/h senza freni di rimorchio, il carico rimorchiato massimo autorizzato sarà di 8,00 t (oggi 6,00 t). I valori vengono in questo modo ravvicinati a quelli europei per i rimorchi con freni a inerzia (cfr. commenti all'articolo 208). Si armonizza con le norme europee anche il carico rimorchiato di rimorchi non frenati in ossequio alle prescrizioni europee di cui al capoverso 1, che lo fissano al massimo a 3,50 t. Le autorità d'immatricolazione iscriveranno i valori autorizzati come carico rimorchiato differenziato nella licenza di circolazione.

Cpv. 4: nell'UE, dal 2021, ai costruttori sarà proibito equipaggiare di fabbrica i trattori con un raccordo del freno a una condotta di tipo idraulico, che fino ad allora resterà tuttavia ammesso purché insieme ad almeno un raccordo a doppia condotta di tipo idraulico o pneumatico. In Svizzera il raccordo resta invece autorizzato senza limitazioni di tempo come equipaggiamento complementare se sul trattore è già montato un sistema a doppia condotta omologato nell'UE. Questo significa che i freni a una condotta saranno ancora ammessi sui trattori, non più quale unico sistema di frenatura del rimorchio come oggi, bensì come sistema ausiliario. In questo modo si può garantire la presenza anche in futuro di veicoli trattori idonei e compatibili, in grado di azionare i rimorchi attuali.

Cpv. 5: le regolazioni della pressione (banda frenante) in vigore dal 1° febbraio 1994 per il sistema di frenatura a una condotta svizzero e per quello a doppia condotta europeo hanno campi di tolleranza che coincidono solo in piccola parte, ma la forma dei raccordi è identica. In caso di forti differenze di regolazione della pressione, agganciare un rimorchio con un sistema di frenatura a una condotta a un raccordo a doppia condotta può portare a un pericoloso quasi-stallo dei freni del rimorchio. I comandi dei freni omologati UE che rientrano nella banda frenante svizzera (sovrapposizione dei campi di tolleranza) e quelli che riconoscono di essere collegati solo a una condotta e adeguano automaticamente la pressione alla banda frenante svizzera sono in grado di offrire lo stesso livello di sicurezza di un raccordo separato. Devono dunque essere enumerati come possibilità di equipaggiamento alternativa.

Il freno di rimorchio pneumatico secondo il sistema svizzero – a caduta di pressione nella condotta di comando – è tecnicamente superato e trova ormai scarso impiego (cpv. 6 attuale). Per ridurre il numero di sistemi diversi e migliorare l'interscambiabilità di veicoli trattori e rimorchi, questo sistema di frenatura non verrà quindi più utilizzato sui veicoli nuovi.

Art. 164 cpv. 1 e 3 lett. c

Cpv. 1: i nuovi trattori potenti presentano già, anche senza attrezzi accessori, una grande distanza tra il centro del dispositivo di guida e l'estremità anteriore del veicolo. Poiché il conducente è seduto in posizione molto arretrata, la visione laterale all'imbocco di strade trasversali rispetto al senso di marcia è limitata. Le attrezzature di lavoro agricole installate abitualmente sul davanti dei veicoli (ad es. falciatrici o vangatrici) superano sempre più spesso la sporgenza massima ammessa di 4,00 m. Gli spostamenti su strada di questi veicoli, oggi non ammessi in questa forma, vanno perciò resi legali con idonee misure accompagnatorie e abolendo le limitazioni di sporgenza.

Una di queste misure consiste nell'installazione di efficaci sistemi di retrovisione a telecamera e monitor (cfr. commenti all'art. 112). Sugli attrezzi accessori va inoltre disposta una luce di pericolo gialla ben visibile dai lati e dal davanti per segnalare la particolarità di questi veicoli. La luce di pericolo va tuttavia accesa solo quando la situazione del traffico lo richiede, come ad esempio prima degli incroci e su curve strette a destra (art. 29 cpv. 1 LCStr). A titolo integrativo valgono comunque anche le disposizioni già vigenti sull'applicazione di eventuali demarcazioni.

Benché l'ordinanza non limiti più quantificandola la distanza dal centro del dispositivo di guida all'estremità del veicolo degli attrezzi accessori agricoli, vi sono alcuni fattori tecnici aventi di fatto un effetto limitante. Ad esempio, le forze d'appoggio esercitate dagli attrezzi che sporgono molto sul davanti non possono essere più grandi di quanto permettano le capacità di trazione dell'asse anteriore, degli pneumatici e della struttura esterna del trattore. Le modifiche proposte entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

Cpv. 3 lett. c: nel testo francese il termine «organe de contrôle» è sostituito con «organe d'expertise», essendo questo utilizzato nell'intera versione francese dell'ordinanza come traduzione del termine tedesco «Prüfstelle» (in italiano «organo di controllo»).

Art. 166 (abrogato)

Sotto la rubrica «Altre esigenze» sono contemplate diverse prescrizioni già disciplinate in altri articoli dell'OETV (il cpv. 1 nell'art. 112 cpv. 1; il cpv. 5 nell'art. 117 cpv. 1; il cpv. 7 nell'art. 114 cpv. 1). Le agevolazioni legate alla velocità massima si applicano anche ai trattori (cpv. 6), poiché contemplate sotto il titolo secondo (Autoveicoli). Inoltre il rimando all'articolo 58 capoverso 5 ONC contenuto nel capoverso 3 non è necessario, dato che questa disposizione si applica anche senza menzione nell'OETV.

Con l'abrogazione del capoverso 4 si applica, riguardo alle esigenze concernenti i dispositivi di agganciamento, l'articolo 91 OETV, il quale prevede già che questi dispositivi corrispondano alle norme internazionali armonizzate. L'articolo 119 lettera r OETV relativo all'obbligo del contrassegno resta applicabile anche a seguito della modifica proposta. Nel regolamento delegato (UE) 2015/208³⁸, il diritto europeo ora prevede la possibilità di agganciare direttamente all'attacco a tre punti mediante speciali prese determinati rimorchi con velocità massima per costruzione fino a 40 km/h, per cui in virtù del rimando al diritto europeo di cui all'articolo 91 questa prescrizione si applica anche in Svizzera.

La modifica proposta entrerà in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

Art. 168 cpv. 3

Secondo la prescrizione oggi in vigore, nei monoassi che possono raggiungere una velocità massima superiore a 15 km/h, il rapporto di trasmissione deve essere modificabile, allo scopo, già sancito nell'articolo 54 OETV, di permettere una marcia lenta e una partenza senza strappi. Essendo le prescrizioni sull'efficacia di cui all'articolo 54 sufficienti, quelle riguardanti la costruzione oggi contenute nell'articolo 168 capoverso 3 (almeno un cambio a due velocità o un cambio progressivo) risultano superflue e vengono dunque stralciate, per non svantaggiare ordini di trazione alternativi (ad es. elettrica) con cambio fisso.

Art. 178 cpv. 5

I ciclomotori con pedalata assistita elettrica a velocità comprese tra 30 km/h e 45 km/h (comunemente dette e-bike veloci) devono oggi soddisfare i requisiti concernenti i freni applicabili alle motoleggere con velocità massima di 45 km/h (art. 179 cpv. 6 vigente). Esigere per le e-bike freni migliori rispetto a quelli degli altri ciclomotori è dunque giustificato, visto che a questi ultimi si applicano unicamente le prescrizioni in materia di freni concernenti i velocipedi. La procedura di controllo dei freni delle motoleggere è tuttavia dispendiosa. I test possono essere eseguiti solo da un organo di controllo appositamente attrezzato, con i conseguenti costi. Nel caso di veicoli singoli importati direttamente per uso proprio, spesso sprovvisti di simili omologazioni, questo rappresenta un ostacolo all'immatricolazione. Tale procedura appare sproporzionata anche in caso di trasformazione di una bicicletta in e-bike con pedalata assistita superiore a 30 km/h o di costruzione di prototipi di veicoli analoghi.

In futuro, alle e-bike veloci si potrà pertanto applicare la stessa procedura di controllo dei freni, di facile esecuzione, utilizzata per gli altri ciclomotori (procedura di controllo di cui al n. 3 dell'all. 7; cfr. anche in proposito la proposta di abrogazione dell'art. 179 cpv. 6). Continueranno tuttavia ad applicarsi valori di decelerazione minima analoghi a quelli delle motoleggere con uguale velocità (nuovo n. 316 dell'all. 7; cfr. relativa proposta di modifica più avanti nel documento). I controlli dei freni eseguiti in modo perfettamente conforme ai requisiti concernenti le motoleggere continueranno ovviamente a essere riconosciuti (secondo periodo del cpv. 5 P-OETV).

Art. 179 cpv. 6 (abrogato)

L'efficacia e la procedura di controllo dei freni di ciclomotori con pedalata assistita anche oltre 30 km/h vengono disciplinate nell'articolo 178 capoverso 5 e nell'allegato 7 n. 316. Cfr. in proposito i commenti alla modifica dell'articolo 178 capoverso 5.

³⁸ Cfr. nota a piè di pagina al punto 2.1. in merito all'art. 21.

Art. 183 cpv. 1 lett. b–d e 2 lett. a^{bis} (nuovo)

Cpv. 1: «Rimorchi ad asse centrale» è sostituito con «rimorchi a timone rigido».

Cpv. 2: le norme europee più avanzate prevedono per gli assi motori dei rimorchi delle classi R e S un carico dell'asse fino a 11,5 t. Essendo questi assi finalizzati a migliorare l'aderenza degli pneumatici fuori strada e ricevendo l'energia motrice dal veicolo trattore (attraverso ad es. una presa di forza), le prescrizioni svizzere vigenti contenute nell'OETV e nell'ONC prevedono per gli autoveicoli un carico dell'asse motore fino a 11,5 t, ma non si applicano ai rimorchi, per i quali il carico massimo consentito è 10,0 t. Con rimorchi europei aventi assi motori, il carico dell'asse, e di conseguenza il peso utile, non può essere sfruttato appieno in Svizzera, donde la necessità di questa modifica.

I valori massimi dei carichi dell'asse sono formulati anche come norma della circolazione. Cfr. al riguardo i commenti all'articolo 67 capoverso 2 P-ONC al punto 2.2 (Modifica dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale).

Art. 184 cpv. 1 e 2

Cpv. 1: la modifica proposta è finalizzata all'armonizzazione con le norme europee più avanzate e all'introduzione del rimorchio a timone rigido (cfr. commenti all'articolo 20). Poiché questa categoria comprende tutti i rimorchi con timone verticale non orientabile, la definizione deve figurare nel primo capoverso. Il considerevole carico d'appoggio costituisce infatti una caratteristica costruttiva di questo tipo di rimorchi.

Cpv. 2: in Svizzera e nell'UE i rimorchi ad asse centrale non devono generare carichi d'appoggio superiori a 1 t ovvero al dieci per cento del peso garantito, altrimenti non sarebbero rimorchi ad asse centrale bensì a timone rigido. La prescrizione in materia di costruzione già esistente è dunque trasferita nel capoverso 2.

Art. 189 cpv. 4 e 6

Cpv. 4: nella versione italiana «dispositivo d'agganciamento di sicurezza» è sostituito con «agganciamento di sicurezza».

Cpv. 6: per rimorchi diversi da quelli della categoria O dell'UE si fa riferimento alle disposizioni concernenti i rimorchi di lavoro, ora semplificate, per cui viene meno la necessità di singoli rimandi. Cfr. in proposito i commenti all'articolo 201. La modifica proposta entrerà in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

Art. 195 cpv. 1 (abrogato), 1^{bis}, 1^{ter} (nuovo) e 2

Cpv. 1: in seguito alla revisione parziale del 16 novembre 2016, in vigore dal 15 gennaio 2017 (RU 2016 5133), l'articolo 124 non contiene più requisiti tecnici concernenti i dispositivi di agganciamento di semirimorchi. In assenza di questo rimando, si applicano i requisiti generali di cui all'articolo 91.

Cpv. 1^{bis}: i ganci di traino di rimorchi che trainano altri rimorchi devono soddisfare dal punto di vista funzionale e tecnico gli stessi requisiti dei veicoli trattore. Senza un rimando esplicito si applicano i requisiti generali di cui all'articolo 91, ma solo per i dispositivi posti sul davanti del rimorchio. La capacità di ruotare attualmente prescritta si desume dall'articolo 91 secondo cui tali dispositivi devono corrispondere allo «stato attuale della tecnica» così come descritto in particolare nel regolamento delegato (UE) 2015/208³⁹.

Cpv. 1^{ter}: l'esclusione di ralle e perni di aggancio è una modifica conseguente al recepimento completo nell'OETV delle categorie di rimorchi UE. La caratteristica costruttiva derivante dalla definizione legale europea, essendo una prescrizione concernente la costruzione, viene recepita nei requisiti tecnici.

Cpv. 2: è integrato il termine «rimorchio a timone rigido». Viene inoltre stralciata l'espressione «ad eccezione degli assi rimorchiati per il trasporto di carichi lunghi», essendo i rimorchi per il trasporto di carichi lunghi ad asse centrale o a timone rigido.

³⁹ Cfr. nota a piè di pagina al punto 2.1. in merito all'art. 21.

Art. 201 Freni

Cpv. 1: l'Unione europea ha emanato prescrizioni più avanzate in materia di impianti di frenatura per rimorchi di lavoro e di trasporto agricoli e forestali (categorie S e R). Eccetto che per l'uso agricolo, le prescrizioni UE esistenti riguardano tuttavia unicamente i rimorchi di trasporto (categoria O). Per i rimorchi di lavoro non esistono invece norme europee armonizzate. Lo standard di sicurezza delle prescrizioni europee concernenti i rimorchi di lavoro agricoli e forestali è comunque più alto rispetto a quello svizzero. Poiché le prescrizioni UE disciplinano, insieme ai rimorchi della classe S (cfr. commenti all'art. 21), anche i rimorchi di lavoro tenendo specificamente conto delle loro particolarità, possono essere applicate anche ai rimorchi di lavoro impiegati al di fuori dell'ambito agricolo. L'armonizzazione con le norme europee consente di semplificare le prescrizioni dell'OETV.

I freni ad aria compressa dei veicoli agricoli e forestali europei (regolamento (UE) n. 167/2013⁴⁰ e regolamento delegato (UE) 2015/68⁴¹) sono compatibili con i raccordi dei freni di veicoli trattori con comando dei freni UE secondo lo standard per autocarri (regolamento UNECE n. 13⁴²), per cui i rimorchi possono senz'altro essere trainati da autocarri. La modifica proposta dà la possibilità di montare su rimorchi di lavoro anche impianti di frenatura idraulici a doppia condotta, consentendo così ai trattori UE veloci – che possono essere equipaggiati a scelta con raccordi per impianti a doppia condotta idraulici e/o pneumatici – di essere immatricolati senza adeguamenti per il traino di rimorchi di lavoro non agricoli.

Cpv. 2: dato che, in base all'esaustivo rimando nel capoverso 1 riguardo ai requisiti concernenti i freni, anche la procedura di controllo deve fondarsi sulle prescrizioni internazionali, è possibile controllare solo l'efficacia dei freni secondo le prescrizioni svizzere (ad es. in occasione del controllo periodico del veicolo).

Cpv. 3: il regolamento delegato (UE) 2015/68 (cfr. cpv. 1) contempla prescrizioni concernenti i freni per rimorchi a timone rigido, ad asse centrale e normali con sterzo a ralla. Poiché i rimorchi di lavoro possono essere anche semirimorchi, nel capoverso 3 si deve stabilire quali sono i requisiti applicabili.

Le modifiche proposte entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

Art. 202 (abrogato)

Il rimando alle prescrizioni europee rende caduche le prescrizioni svizzere concernenti i freni (cfr. commenti all'art. 201). Il freno di rimorchio pneumatico secondo il sistema svizzero – a caduta di pressione nella condotta di comando – è tecnicamente superato e trova ormai scarso impiego. Lo stesso vale per la versione a una sola condotta (fino a 5,00 t). Per ridurre il numero di sistemi diversi e migliorare l'interscambiabilità di veicoli trattori e rimorchi, questo sistema di frenatura non verrà quindi più utilizzato sui veicoli nuovi. La modifica proposta entrerà in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

Art. 203 cpv. 1 e 2 (abrogato): Agganciamento di sicurezza

Il rimando alle prescrizioni europee rende caduche le prescrizioni svizzere concernenti i freni (cfr. commenti all'art. 201). Le modifiche proposte entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

Art. 205 cpv. 3 e 4 nonché 4^{bis} (abrogato)

Cpv. 3: i requisiti concernenti i freni di servizio di rimorchi trainati da carri a motore e carri di lavoro sono già oggi ampiamente corrispondenti a quelli concernenti i rimorchi agricoli con velocità massima fino a 30 km/h. Le prescrizioni europee esigono, anche per velocità fino a 30 km/h, impianti di frenatura collegati al veicolo trattore da due condotte e un'efficacia del freno di servizio adeguata al peso effettivo attraverso un regolatore di frenatura manuale o automatico in funzione del carico. In questo modo s'intende tener conto dei crescenti pesi dei carichi trasportati e delle forti differenze tra peso a vuoto e peso totale che ne conseguono. Armonizzando le prescrizioni svizzere con quelle europee più avanzate, si semplificano le disposizioni dell'OETV e si eliminano ostacoli commerciali di natura tecnica.

⁴⁰ Cfr. nota a piè di pagina al punto 1.2.1.

⁴¹ Cfr. nota a piè di pagina al punto 2.1. in merito all'art. 127 cpv. 4.

⁴² Cfr. nota a piè di pagina al punto 2.1. in merito all'art. 127 cpv. 4.

Cpv. 4: il limite di peso dei rimorchi di lavoro non provvisti di freno di servizio è innalzato da 3,0 t a 3,5 t, mentre è ridotto da 3,0 t a 1,5 t per i rimorchi di trasporto. Per i rimorchi provvisti di freno a inerzia il peso garantito, che oggi è di 6,0 t, potrà in futuro arrivare fino a 8,0 t. Questi valori sono riferiti al rispettivo peso trasmesso dagli assi senza carico d'appoggio.

Cpv. 4^{bis}: il riferimento alle norme europee di cui al capoverso 3 copre anche i requisiti del freno di stazionamento. Il rimando all'articolo 203 può dunque essere soppresso.

Le modifiche proposte entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

Art. 207 cpv. 1 e 6

Il titolo prima dell'articolo 207 è adeguato al cambiamento di designazione dei veicoli che sono diventati ora «agricoli e forestali».

Cpv. 1: la disposizione vigente definisce i rimorchi agricoli con un rimando all'articolo 86 ONC. Distingue inoltre fra i rimorchi con una velocità massima di 30 km/h e quelli aventi velocità massima superiore a 30 km/h e fino a 40 km/h, precisando che questi ultimi sono soggetti all'obbligo d'immatricolazione.

La definizione dei veicoli agricoli è integrata in un'unica disposizione nell'articolo 9 e diventa quindi superflua in questa sede (cfr. commenti all'art. 9). Può inoltre essere eliminato il passaggio secondo cui i loro rimorchi possono circolare a 40 km/h solo quando soddisfano le prescrizioni per farlo, poiché la sistematica generale dell'OETV prevede requisiti diversi in funzione della velocità massima per costruzione. L'obbligo di immatricolazione è del resto disciplinato nell'articolo 72 capoverso 1 lettera c numero 1 dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC), per cui non serve menzionarlo.

Cpv. 6: la direttiva quadro abrogata va sostituita con il regolamento quadro in vigore dal 1° gennaio 2016.

Art. 208 cpv. 1 e 1^{bis}

Cpv. 1: gli agganciamenti di sicurezza sono meccanismi che si azionano in caso di distacco involontario dei dispositivi di agganciamento, consentendo di guidare il rimorchio o di azionarne il freno di servizio. Per quanto concerne i freni e gli agganciamenti di sicurezza, in futuro si applicheranno i requisiti tecnici UE a tutti i rimorchi agricoli e forestali aventi una velocità massima consentita di 40 km/h. La modifica del capoverso 1^{bis} consente di disgiungere le prescrizioni svizzere, armonizzandole con le norme europee più avanzate. A questo si aggiungono adeguamenti conseguenti all'abrogazione dell'articolo 203 e alle modifiche dell'articolo 205.

Cpv. 1^{bis}: in materia di requisiti concernenti i freni si fa direttamente riferimento al regolamento UE in vigore dal 1° gennaio 2016.

Effetti sui rimorchi con velocità fino a 30 km/h (cpv. 1):

Il limite di peso di rimorchi di lavoro non provvisti di freno di servizio è innalzato da 3,0 t a 3,5 t, mentre è ridotto da 3,0 t a 1,5 t per i rimorchi di trasporto. Per i rimorchi provvisti di freno a inerzia il peso garantito, che oggi è di 6,0 t, potrà in futuro arrivare fino a 8,0 t. I valori sono riferiti al rispettivo peso trasmesso dagli assi senza carico d'appoggio.

Effetti sui rimorchi con velocità compresa tra 30 km/h e 40 km/h (cpv. 1^{bis}):

Il limite di peso di rimorchi senza freno di servizio resterebbe invariato a 0,75 t. Per i rimorchi con freno a inerzia il peso garantito è finora al massimo di 3,5 t, ma se tutte le ruote del rimorchio sono frenate potrebbe in futuro ammontare fino a 8,0 t. I valori sono riferiti al rispettivo peso trasmesso dagli assi senza carico d'appoggio.

Le modifiche proposte entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

Art. 209 rubrica e cpv. 4 (abrogato):

I requisiti concernenti i dispositivi di agganciamento dei rimorchi si fondano, anche per i rimorchi agricoli, sulle disposizioni generali dell'articolo 91, che esige già il rispetto delle norme internazionali

armonizzate. Poiché il requisito di cui all'articolo 209 capoverso 4 (anello del timone non girevole) è contemplato anche nel regolamento delegato (UE) 2015/208⁴³, il capoverso può essere abrogato.

La rubrica è adeguata al contenuto che è ancora disciplinato dall'articolo 209.

Art. 219 cpv. 2 frase introduttiva e lett. b nonché 3, frase introduttiva

Cpv. 2: nella versione italiana, la frase «a meno che sia» è corretta con «a meno che non sia» e alla lettera b «dispositivi di agganciamento dei rimorchi e dei semirimorchi» è sostituito con «ganci di traino e ralle».

Cpv. 3: nella versione italiana, nella frase introduttiva «collaudi» è sostituito da «collaudi in officina».

Art. 222f cpv. 6

L'espressione «classe N₁» usata nella versione francese non è corretta: occorre utilizzare «catégorie N₁».

Art. 222p (nuovo) Disposizioni transitorie

Cpv. 1: disposizione transitoria relativa ai rimorchi di circhi e baracconisti, cfr. commenti all'articolo 22 capoverso 2 lettera c.

Cpv. 2: disposizione transitoria relativa agli specchi retrovisori laterali su attrezzi accessori che ne sono già equipaggiati, cfr. commenti all'articolo 112 capoverso 5.

Cpv. 3: l'introduzione del «tachigrafo intelligente» simultaneamente all'UE (cfr. art. 100) richiede diverse disposizioni transitorie riguardo all'obbligo di equipaggiamento con questo apparecchio. Le prescrizioni modificate entreranno in vigore con effetto immediato, così da permettere che il «tachigrafo intelligente» possa già essere installato facoltativamente prima del 15 giugno 2019, quando le nuove prescrizioni in materia di equipaggiamento diventeranno vincolanti [cfr. anche rapporto esplicativo «*Ordinanza per gli autisti (OLR 1) e altre ordinanze in attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014*⁴⁴ (introduzione del «tachigrafo intelligente»)»].

Cpv. 4: a partire dal 15 giugno 2034 l'obbligo di equipaggiamento con tachigrafo secondo il capoverso 3 si applicherà anche ai vecchi veicoli ancora in circolazione utilizzati all'estero [cfr. anche rapporto esplicativo «*Ordinanza per gli autisti (OLR 1) e altre ordinanze in attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014* (introduzione del «tachigrafo intelligente»)»].

Cpv. 5: disposizione transitoria relativa alla protezione antincendio negli autobus secondo il regolamento UNECE n. 107⁴⁵; cfr. commenti all'articolo 123 capoverso 5.

All. 2

L'allegato 2, riportando lo stato delle prescrizioni internazionali vincolanti in Svizzera in materia di tecnica dei veicoli, è determinante per le disposizioni dell'OETV che rimandano direttamente alle norme UE, ma anche per l'OETV 1⁴⁶ e l'OETV 2⁴⁷, le quali disciplinano in conformità con l'MRA i requisiti tecnici dei veicoli, perfettamente coincidenti con le norme UE (l'OETV 3⁴⁸ solo unilateralmente, non rilevante ai fini dell'MRA). Il riconoscimento reciproco delle omologazioni di automobili, autocarri, autobus, trattori e loro rimorchi presuppone pertanto il regolare adeguamento delle prescrizioni legali svizzere in materia al diritto UE vigente (all. 1 cap. 12 sez. V n. 3 e cap. 13 sez. V n. 2 MRA).

All. 3 Esigenze per i sistemi a telecamera e monitor di supporto alla visione laterale

Cfr. commenti all'articolo 112.

⁴³ Cfr. nota a piè di pagina al punto 2.1. in merito all'art. 21.

⁴⁴ Cfr. nota a piè di pagina al punto 1.2.1. in merito all'art. 100 cpv. 1 lett. a e b, 1^{bis}–1^{quater} (nuovo) e 2.

⁴⁵ Cfr. nota a piè di pagina al punto 2.1. in merito all'art. 123 cpv. 5.

⁴⁶ RS 741.412

⁴⁷ RS 741.413

⁴⁸ RS 741.414

All. 5

N. 111, 112, 121, 211a, 211a.1, 211b, 211b.1, 213 e 216 nonché ordinanza del DATEC sulla manutenzione e il controllo successivo degli autoveicoli per quanto concerne le emissioni dei gas di scarico e di fumo

L'aggiornamento dei riferimenti ai nuovi requisiti concernenti i gas di scarico delle macchine mobili non stradali secondo il regolamento (UE) 2016/1628 (NRMM) ha reso necessari diversi adeguamenti. La direttiva 97/68/CE⁴⁹ è stata abrogata il 1° gennaio 2017, ma per l'immatricolazione di veicoli resta applicabile fino al 1° gennaio 2019, per cui è ancora necessario menzionarla. L'adeguamento dei rimandi riguarda i numeri 111, 112, 121, 211a e 211b.

Per alcuni tipi di veicoli con motore diesel (ad es. autoveicoli di lavoro, trattori) le prescrizioni internazionali non esigono più la misurazione dei fumi: questo comporta la conseguente modifica dell'ordinanza del DATEC sulla manutenzione e il controllo successivo degli autoveicoli per quanto concerne le emissioni dei gas di scarico e di fumo⁵⁰. Cfr. al riguardo i commenti al capitolo 2.2 (Modifica dell'ordinanza del DATEC sulla manutenzione e il controllo successivo degli autoveicoli per quanto concerne le emissioni dei gas di scarico e di fumo).

I numeri 211a.1 e 211b.1 sono adeguati al nuovo campo di applicazione del regolamento (UE) 2016/1628⁵¹ (NRMM).

N. 212a (nuovo): finora alle motoslitte non si applicavano prescrizioni in materia di gas di scarico; ora invece vi saranno soggette in conseguenza dell'estensione del campo d'applicazione del regolamento (UE) 2016/1628.

In seguito all'estensione del campo d'applicazione del regolamento (UE) 2016/1628 a motori con potenze inferiori a 19 kW, queste prescrizioni possono essere applicate anche ai monoassi e ai carri a mano motorizzati. In base a chiarimenti dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), questi veicoli sottostanno, secondo le disposizioni dell'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA), anche ai requisiti del regolamento (UE) 2016/1628, se utilizzati al di fuori di superfici di transito pubblico.

Le modifiche proposte entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

N. 213 (nuovo): tutti i veicoli a motore con peso totale fino a 7,50 t e velocità massima fino a 45 km/h potranno essere immatricolati anche con motori di fase V secondo il regolamento (UE) 2016/1628. Lo stesso vale anche qualora fossero soggetti ad altre prescrizioni in materia di gas di scarico come veicoli delle classi M, N o L. Ciò riguarda tra l'altro anche i quad e i veicoli side-by-side disciplinati nel regolamento (UE) 2016/1628, che sono costruiti primariamente per circolare fuori strada e solo secondariamente su strada e che in Svizzera non possono, salvo eccezioni, essere utilizzati senza immatricolazione. Seppure in base alle caratteristiche tecniche rientrano di norma fra i veicoli della classe L e debbano di conseguenza adempiere alle pertinenti prescrizioni in materia di gas di scarico, talvolta sono omologati nell'UE anche come trattori. Affinché questi veicoli costruiti esclusivamente per essere impiegati fuori strada, fabbricati ad esempio negli Stati Uniti, possano essere comunque immatricolati se soddisfano la fase V, può costituire un vantaggio la possibilità di immatricolarli e utilizzarli ad almeno 45 km/h e in virtù delle pertinenti agevolazioni dell'OETV.

N. 216: l'elenco delle disposizioni che si applicano anche ai veicoli esonerati dall'obbligo di omologazione è esteso a quello del nuovo numero 213.

All. 6 n. 111.2, 111.31, 221, 37 pt. 9 e 10 nonché 42 parte introduttiva

N. 111.2: il rimando alla normativa UE è stato aggiornato.

N. 111.31: dal momento che l'espressione «propulsion électrique» presente nella versione francese non corrisponde a quella utilizzata nelle versioni tedesca e italiana, la si deve modificare in «propulsion purement électrique».

⁴⁹ Cfr. nota a piè di pagina al punto 1.2.3.

⁵⁰ RS **741.437**

⁵¹ Cfr. nota a piè di pagina al punto 1.2.3.

N. 221: le indicazioni relative al contagiri sono adeguate alle norme europee più avanzate (contagiri della classe 2.0 invece che, come finora, della classe 2.5).

N. 37 pt. 9 e 10: i valori limite previsti per i trattori sono armonizzati con le norme europee più avanzate.

N. 42 parte introduttiva: il rimando alla normativa UE è stato aggiornato.

Le modifiche proposte entreranno in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

All. 7

L'aggiornamento dei riferimenti ai nuovi requisiti europei concernenti i freni dei veicoli agricoli e forestali secondo il regolamento (UE) 2015/68⁵² ha reso necessari singoli adeguamenti, nello specifico ai numeri 16 e 18. La maggior parte delle modifiche proposte entrerà in vigore in maniera scaglionata (cfr. n. III del progetto d'ordinanza).

N. 11:

Secondo il regolamento delegato (UE) 2015/68 il requisito sull'efficacia si riferisce alla distanza di frenata e/o alla decelerazione totale media. L'unica prescrizione internazionale concernente i freni che si riferiva alla decelerazione media è la direttiva 76/432/CEE⁵³ sui trattori, abrogata dal 1° gennaio 2016.

L'introduzione delle formule numeriche punta a migliorare la comprensibilità delle tabelle dell'allegato 7, di cui se ne semplifica l'impostazione.

N. 12:

Le prescrizioni oggi vigenti in materia di controllo non prevedono alcun parametro per i freni incapsulati. La definizione e il valore riportati corrispondono al regolamento delegato (UE) 2015/68 allegato II punto 2.2.1.1.2.

N. 13:

L'attuale formulazione, che non fa distinzione di veicoli, non può più adattarsi a tutte le classi, tanto più che i valori attuali non corrispondono esattamente a nessuna di quelle interessate. La procedura e i valori corrispondono alle seguenti norme internazionali armonizzate:

- regolamento UNECE n. 13⁵⁴ allegato 4 punto 1.5.1.1.
- regolamento UNECE n. 13-H⁵⁵ allegato 3 punto 1.5.1.1.
- regolamento delegato (UE) 2015/68 allegato II punto 2.3.1.1.
- regolamento delegato (UE) n. 3/2014⁵⁶ allegato III e regolamento UNECE n. 78⁵⁷ allegato 3 punto 7.3.

N. 14:

I trattori UE con peso totale di oltre 12 t e velocità massima per costruzione di oltre 40 km/h devono essere provvisti di un rallentatore. Lo stesso vale per i trattori industriali secondo l'OETV con peso totale di oltre 3,5 t e velocità massima di oltre 45 km/h.

Possono trainare rimorchi della classe O₄ e devono sottostare al controllo tipo IIA non solo gli autocarri finora menzionati, ma anche i trattori a sella. L'espressione «veicoli della classe N₃» copre entrambe le tipologie.

⁵² Cfr. nota a piè di pagina al punto 2.1. in merito all'art. 127 cpv. 4.

⁵³ Direttiva 76/432/CEE del Consiglio, del 6 aprile 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla frenatura dei trattori agricoli o forestali a ruote, GU L 122 del 8.5.1976, pag. 1 (abrogata).

⁵⁴ Cfr. nota a piè di pagina al punto 2.1. in merito all'art. 127 cpv. 4.

⁵⁵ Regolamento UNECE n. 13-H, dell'11 maggio 1998, sulle condizioni unitarie per l'omologazione delle autovetture per quanto concerne i freni; modificato da ultimo dal complemento 16, in vigore dal 15 giugno 2015 (Add.12H Rev.3 Emend.1).

⁵⁶ Regolamento delegato (UE) n. 3/2014 della Commissione, del 24 ottobre 2013, che completa il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in merito ai requisiti di sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli, GU L 7 del 10.1.2014, pag. 1, modificato dal regolamento delegato (UE) 2016/1824, GU L 279 del 15.10.2016, pag. 1.

⁵⁷ Regolamento UNECE n. 78, del 15 ottobre 1988, sulle condizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli della categoria L per quanto concerne i freni; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 03, complemento 2, in vigore dall'8 ottobre 2015 (Add.77 Rev.1 Emend.2).

N. 151 e 153:

Il regolamento UNECE n. 13 e il regolamento delegato (UE) 2015/68 prevedono diverse procedure per misurare il tempo che intercorre tra il momento in cui si preme il pedale del freno e il momento in cui si raggiunge la piena efficacia di frenatura. I metodi di misurazione previsti sono la prova su banco, la prova senza rotazione delle ruote ed effetti dinamici (inerzia delle ganasce) e la prova su strada. La proposta di modifica copre i requisiti del regolamento UNECE n. 13 allegato 4 numeri da 4.1.1. a 4.1.3. e il regolamento delegato (UE) 2015/68 allegato II numeri da 3.3.1.1. a 3.3.1.4. Non estendendo il numero 151, che nella versione vigente non prevede il metodo di misurazione senza rotazione delle ruote, si crea una contraddizione con il numero 153.

N. 16:

I requisiti in materia di controllo sono integrati da quelli concernenti i trattori agricoli.

N. 17:

Per «controllo dinamico» di rimorchi con freno a inerzia s'intende la «prova pratica su strada per verificare il comportamento generale del veicolo durante la frenatura» richiesta dall'allegato 12 punto 9.5.3. del regolamento UNECE n. 13 e dall'allegato VIII punto 10.5.3. del regolamento delegato (UE) 2015/68 per i veicoli agricoli e forestali. Il significato del termine è spiegato in modo più chiaro.

N. 18:

I requisiti in materia di controllo sono integrati da quelli concernenti i trattori agricoli.

N. 21 rubrica, 211, 212, 213.1 lett. b e c nonché 214:

La procedura di controllo relativa alle classi M e N viene estesa alle classi T e C. Le nuove prescrizioni europee concernenti i trattori richiedono, oltre al freno di servizio, un freno ausiliario, un freno di stazionamento e un'efficacia residua di frenatura in caso di parziale rottura del freno di servizio. Le procedure di controllo sono analoghe a quelle previste per le automobili secondo il regolamento UNECE n. 13-H e i veicoli utilitari secondo il regolamento UNECE n. 13, il che permette di accorpate le prescrizioni sui trattori e quelle su automobili e autocarri.

N. 22 rubrica e 221:

La procedura di controllo relativa ai veicoli della classe O viene estesa alle classi R e S. Le nuove prescrizioni europee concernenti i rimorchi agricoli e forestali contemplano la stessa procedura di controllo prevista nel regolamento UNECE n. 13 per i rimorchi trainati da automobili e autocarri. Anche l'efficacia richiesta ai rimorchi con velocità massima superiore a 30 km/h dal regolamento delegato (UE) 2015/68 è uguale a quella del regolamento UNECE, il che permette di accorpate le prescrizioni in materia di controllo concernenti i rimorchi trainati da automobili.

N. 24 (abrogato):

Le prescrizioni in materia di controllo concernenti i trattori agricoli sono trasferite in quelle riguardanti la procedura dei veicoli delle classi M e N, per cui il numero 24 viene abrogato (cfr. commenti al n. 21).

N. 311.4:

Come per i veicoli che devono rispettare prescrizioni internazionali (n. 1), le procedure di controllo supplementari per la misurazione del tempo di incremento devono potersi applicare anche ai veicoli che rientrano nel numero 3 (cfr. commenti al n. 15).

N. 312.1 e 312.2:

Le prescrizioni concernenti l'efficacia sono adeguate alle norme internazionali armonizzate. Sia il regolamento UNECE n. 13 per la classe N sia il regolamento (UE) 2015/68 per le categorie T e C (oltre 30 km/h) richiedono i nuovi valori di decelerazione innalzati. Anche gli autoveicoli di lavoro ai quali non sono direttamente applicabili le prescrizioni UE nonché i trattori industriali non costruiti secondo le norme internazionali devono perciò disporre di freni aventi pari efficacia di quelli di autocarri e trattori a sella.

N. 313.1 e 313.2:

Le prescrizioni concernenti l'efficacia sono adeguate a quelle del diritto internazionale armonizzato. Gli stessi valori di decelerazione sono richiesti anche dal regolamento (UE) 2015/68 per i veicoli delle categorie T e C con velocità massima fino a 30 km/h.

N. 314.11, 314.12, 314.2 e 314.5:

Le prescrizioni in materia di efficacia concernenti i rimorchi di lavoro, i rimorchi con velocità massima fino a 30 km/h e i rimorchi agricoli sono adeguate a quelle del diritto internazionale armonizzato. Richiedono i nuovi valori di decelerazione innalzati anche il regolamento (UE) 2015/68 (categorie R e S) e il regolamento UNECE n. 13 (classe O). La classificazione dei rimorchi di trasporto come rimorchi di lavoro (cfr. commenti all'art. 22 cpv. 2 lett. a e c) non comporta alcuna riduzione dei requisiti concernenti l'efficacia dei freni.

N. 315:

La rubrica è adeguata: i valori di decelerazione indicati si applicheranno in futuro, oltre che ai velocipedi, soltanto ai ciclomotori con velocità massima fino a 30 km/h (cfr. commenti al n. 316).

N. 316:

Secondo le proposte di modifica degli articoli 178 capoverso 5 e 179 capoverso 6 la procedura di controllo dei freni di ciclomotori con pedalata assistita oltre 30 km/h si fonderà in futuro sull'allegato 7 numero 3. Nel numero 316 vengono dunque fissati valori di decelerazione minimi commisurati a questi veicoli più veloci (cfr. commenti alla modifica dell'art. 178 cpv. 5).

N. 32:

Come il regolamento UNECE n. 13, anche il regolamento (UE) 2015/68 richiede la verifica di due criteri durante il controllo dei freni a caldo (all. II n. 2.3.3.3.): riduzione dell'efficacia rispetto al requisito minimo e rispetto all'efficacia raggiunta a freddo. I freni che raggiungono un'elevata prestazione nel breve periodo, ma che in caso di attività continuata tendono a perdere velocemente forza, sono da evitare tanto quanto i freni con un'efficacia generalmente ridotta. Grazie alla modifica proposta il controllo dell'efficacia a caldo secondo le prescrizioni svizzere risulta perfettamente compatibile con le norme internazionali armonizzate.

N. 411, 411.1, 412 e 412.1; n. 421, 422.3, 422.4, 423.1 e 424.2:

I veicoli con freni ad aria compressa, il cui impianto rispetta le prescrizioni internazionali, ma che non dispongono né di un'omologazione parziale internazionale né di una valutazione o certificazione di conformità rilasciata da un organo di controllo svizzero, possono essere controllati dalle autorità d'immatricolazione secondo uno schema predefinito. Questa possibilità è rilevante soprattutto per i costruttori svizzeri di rimorchi che producono un numero limitato di esemplari o di veicoli speciali all'anno. Per i sistemi di frenatura ad aria compressa incorporati d'ora in avanti sarà ammesso fondarsi non solo sul regolamento UNECE n. 13, ma anche sul regolamento delegato (UE) 2015/68.

N. 51:

Nella versione italiana «controllo funzionale» è sostituito, per motivi di uniformità, con «controllo di funzionamento».

All. 8 n. 25

I deflettori paravento applicati sui finestrini laterali (cfr. commenti all'art. 71a cpv. 6) sono fatti in una plastica trasparente spessa pochi millimetri. Data la scarsa resistenza del materiale, gli angoli non possono essere arrotondati con un raggio di 2,5 mm come richiesto finora. Un bordo arrotondato più spesso non sarebbe d'altra parte compatibile con l'obbligo di garantire una visione non deformata.

Gli angoli vivi che in caso di collisione possono comportare un ulteriore rischio di ferite sono vietati in linea di principio dall'articolo 67 capoverso 1, disposizione che è sufficiente anche per i deflettori paravento. Dal momento che gli angoli rivolti all'indietro non rappresentano un ulteriore rischio di ferite quando i raggi dei bordi sono inferiori a 2,5 mm, l'allegato 8 numero 25 è abrogato.

All. 10

N. 22:

Nel testo francese è stralciato l'ultimo periodo del numero 22, poiché, oltre a essere privo di senso, non figura nelle versioni tedesca e italiana.

N. 321 e 325:

I rimandi all'articolo 12 capoverso 2, riorganizzato, sono stati aggiornati. Al numero 325 si precisa inoltre che i veicoli in questione sono veicoli fuoristrada delle classi M e N.

2.2. Modifica dell'ordinanza del DATEC sulla manutenzione e il controllo successivo degli autoveicoli per quanto concerne le emissioni dei gas di scarico e di fumo

N. 3.3.5

Per alcuni tipi di veicoli con motore diesel (ad es. autoveicoli di lavoro, trattori) le prescrizioni internazionali non esigono più la misurazione del fumo. Viene così a mancare la base per stabilire il valore di riferimento per la misurazione dell'opacità, determinante ai fini della manutenzione dell'impianto antinquinamento. In adeguamento alle prescrizioni internazionali armonizzate in materia di gas di scarico si è quindi fissato nel presente numero il valore pertinente.

2.3. Modifica dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale

Ingresso

Integrazione dell'articolo 30 capoverso 1 LCStr (norma di delega secondo cui il Consiglio federale può prevedere deroghe per il trasporto di passeggeri su posti non autorizzati a tale scopo).

Sostituzione di un'espressione

Introduzione dei termini «agricolo e forestale» in riferimento ai veicoli (cfr. anche commenti all'inizio del punto 2.1, «Sostituzione di espressioni»).

Art. 3 cpv. 4 frase introduttiva, lett. a e b

Nella versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito, per motivi di uniformità, con «tachigrafo».

Art. 3b

L'odierna differenziazione secondo cui sui ciclomotori classici (velocità massima per costruzione fino a 30 km/h) si deve indossare un casco per moto, mentre sulle e-bike veloci (velocità massima per costruzione fino a 20 km/h, pedalata assistita fino a 45 km/h) è sufficiente un casco per bici si fonda su una ponderazione globale dei benefici che pone particolare accento sull'aspetto legato alla promozione della mobilità elettrica, nella cui ottica l'obbligo del casco per moto renderebbe meno interessante l'utilizzo di e-bike veloci. Tale differenziazione è tuttavia sempre più spesso messa in discussione in quanto appare non giustificata se considerata unicamente sotto il profilo della sicurezza stradale. In futuro basterà dunque indossare un casco per biciclette anche sui ciclomotori classici. Le esenzioni dall'uso del casco di cui al capoverso 2, tra cui quella per i ciclomotori leggeri (ad es. e-bike lente), rimangono ovviamente in essere.

Art 16 cpv. 3 e 4

Le attuali istruzioni sull'equipaggiamento dei veicoli con luci blu e avvisatori a due suoni alternati⁵⁸ contengono anche un promemoria sul loro uso i cui elementi principali vengono ora integrati nell'ordinanza. Uno è il principio secondo cui i segnalatori speciali possono essere impiegati solo se lo spostamento è ordinato dalla centrale d'intervento, eccezion fatta per la polizia e la dogana; l'altro riguarda l'obbligo di utilizzare l'avvisatore acustico di notte insieme alla luce blu solo in situazioni in cui il conducente deroghi considerevolmente alle norme della circolazione o faccia uso del diritto di precedenza speciale. In tutti gli altri casi di emergenza notturni sarà sufficiente, ai fini della tutela dall'inquinamento acustico, attivare, come finora, unicamente la luce blu.

Art. 29 cpv. 1

Integrazione del rimando all'OETV (cfr. commenti all'art. 109 cpv. 6 OETV al punto 2.1).

⁵⁸ Istruzioni del 6 giugno 2005 sull'equipaggiamento dei veicoli con luci blu e avvisatori a due suoni alternati (con promemoria sul loro uso).

Art. 58 cpv. 1

Nella versione italiana il termine «attrezzi» è sostituito, per uniformità all'interno dell'ordinanza e con l'OETV, con «attrezzature di lavoro».

Art. 61 cpv. 4

L'elenco dei casi in cui i Cantoni possono autorizzare il trasporto di passeggeri è integrato con i veicoli cingolati. Questi mezzi, che rivestono grande importanza nelle regioni sciistiche, sono perlopiù immatricolati come autoveicoli di lavoro (veicoli per piste) o come carri a motore (veicoli adibiti al trasporto di cose), due tipologie per cui l'OETV non prevede il trasporto di persone (art. 13 cpv. 1 e 11 cpv. 2 lett. g OETV) e quindi nemmeno la possibilità di aggiungere ulteriori posti autorizzati nella licenza di circolazione. Questa chiara delimitazione dell'OETV rimarrà invariata. Tuttavia, poiché nelle regioni sciistiche il trasporto di persone con veicoli cingolati costituisce un'esigenza, in singoli casi i Cantoni hanno finora potuto autorizzarlo sulla base delle direttive d'esecuzione relative all'ammissione di veicoli cingolati e rimorchi a slitta⁵⁹. La presente modifica disciplina dunque a livello di ordinanza una prassi già consolidata. Le succitate direttive, non rispondendo più per molti aspetti alle esigenze attuali ed essendo rese obsolete da questa e altre modifiche dell'ONC e dell'OAC, saranno abrogate (cfr. anche commenti agli art. 77 ONC e 72 OAC al punto 2.4, Modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione).

La sostituzione di «per esercizi fuori servizio di organizzazioni militari» con «l'impiego di veicoli militari nel quadro di manifestazioni private non autorizzate né controllate dal DDPS» costituisce una precisazione: le manifestazioni e le esercitazioni (attività) ufficiali fuori servizio autorizzate dal DDPS sottostanno in tutto e per tutto alle disposizioni dell'ordinanza dell'11 febbraio 2004⁶⁰ sulla circolazione stradale militare (OCSM), che disciplina in modo chiaro ed esaustivo il trasporto di persone su veicoli militari. Sono richieste autorizzazioni secondo l'articolo 61 capoverso 4 ONC unicamente per gli spostamenti di associazioni private con veicoli militari nell'ambito di manifestazioni non militari.

All'elenco è aggiunto anche il caso relativo alla caccia. In particolare per la caccia in battuta, per raggiungere gli appositi terreni sono necessari trasporti di persone che oggi, per ragioni di sicurezza stradale, possono essere effettuati solo su posti autorizzati. Con la modifica proposta i Cantoni avranno la possibilità di autorizzare – a determinate condizioni – il trasporto di persone anche sulle superfici di carico di veicoli adibiti al trasporto di cose. I partecipanti potrebbero ad esempio viaggiare direttamente sulle superfici di carico o su panche fissate sulle stesse. Come misura di sicurezza le autorità cantonali potrebbero stabilire i percorsi ammessi o richiedere, ad esempio, l'impiego di panche provviste di schienale e ben assicurate per evitare la caduta dei passeggeri.

In sede di rilascio dei permessi speciali i Cantoni verificano, caso per caso, i presupposti per il trasporto e l'ammissione, definiscono le limitazioni di utilizzo e se necessario pongono condizioni in materia di sicurezza. Tale delega di competenze è in stretta relazione con le prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli ed entrerà perciò in vigore insieme alla revisione parziale dell'OETV.

Art. 67 cpv. 1 lett. f-h, cpv. 2 lett. a e b n. 4 nonché cpv. 4

Cpv. 1 lett. f-h: secondo le norme europee, le prescrizioni di omologazione per i veicoli agricoli e forestali sono applicabili anche ai cosiddetti «rimorchi a timone rigido». Questi rimorchi, cui appartengono anche quelli ad asse centrale, presentano caratteristiche costruttive comuni ai semirimorchi e vanno dunque equiparati a questi ultimi per quanto riguarda i carichi per asse autorizzati. La modifica è rilevante ai fini del trasporto transfrontaliero di merci – specialmente nel settore agricolo – ed è perciò coordinata con la revisione dell'OETV.

Cfr. commenti all'articolo 20 capoverso 3 OETV al punto 2.1.

Cpv. 2 lett. a: nella versione italiana il termine «asse semplice» è sostituito con «asse singolo» (in conformità all'art. 95 cpv. 2 OETV).

Cpv. 2 lett. b n. 4: la normativa europea evoluta prevede per gli assi motori dei rimorchi agricoli e forestali un carico per asse fino a 11,5 t. Questi assi, che sono finalizzati a migliorare l'aderenza degli pneumatici

⁵⁹ Direttive del 14 febbraio 1968 del Dipartimento federale di giustizia e polizia concernenti l'ammissione di veicoli cingolati e di rimorchi a slitta.

⁶⁰ RS 510.710

fuoristrada, ricevono l'energia motrice dal veicolo trattore (attraverso ad es. una presa di potenza). Nel caso degli autoveicoli è ammesso un carico per asse fino a 11,5 t; secondo il diritto svizzero queste prescrizioni non sono tuttavia applicabili ai rimorchi. L'innalzamento del carico per asse proposto si applica dunque solo ai rimorchi previsti in particolare per l'impiego fuoristrada e quindi – come nella normativa UE – ai veicoli agricoli e forestali (classi R e S).

Cfr. commenti all'articolo 183 capoverso 2 OETV al punto 2.1.

Cpv. 4: per i veicoli e le combinazioni di veicoli che possono viaggiare a più di 40 km/h, un quarto del peso effettivo (peso del veicolo compreso il carico), definito anche come «peso minimo d'aderenza», deve poggiare sugli assi motori. Per i veicoli più lenti non esistono requisiti minimi espliciti. Tuttavia, i veicoli che possono trainare rimorchi devono circolare in modo sicuro anche in salita. Poiché questa prescrizione tecnica si applica anche ai veicoli agricoli e ad altri veicoli che non possono viaggiare a più di 40 km/h, anche in questi casi una parte determinante del peso dell'intera combinazione deve poggiare sul veicolo trattore. Misurazioni sperimentali su pendenze del 15 per cento (compiute dal centro di competenza della Confederazione per la ricerca agronomica Agroscope) hanno mostrato che per i trattori questa percentuale deve essere almeno pari al 22 per cento; il che significa che se il peso totale del convoglio è di 40 t, il trattore con il carico d'appoggio del primo rimorchio deve pesare almeno 8 800 kg.

In seguito all'aumento della velocità massima (da 30 a 40 km/h nel 1998) e del peso totale (da 28 a 40 t nel 2005) consentiti e ai costanti mutamenti strutturali, i trasporti con veicoli agricoli sono cresciuti. Specialmente per i trattori con due rimorchi, la tenuta di strada e la stabilità di guida rivestono grande importanza e i rapporti di peso tra veicolo trattore e rimorchi ne sono criteri fondamentali. Mentre però il peso d'aderenza può essere determinato in modo facile e affidabile su una pesa, durante i controlli su strada la polizia dispone raramente di rampe idonee a eseguire prove in marcia.

L'introduzione di un peso minimo d'aderenza per le combinazioni di veicoli che possono circolare a più di 25 km/h, ma a meno di 40 km/h, migliorerà ulteriormente la sicurezza stradale, facilitando inoltre l'esecuzione delle disposizioni relative alla capacità d'avvio. Alla luce della ridotta velocità effettiva e delle succitate misurazioni sperimentali di Agroscope, per queste combinazioni di veicoli si può dunque far riferimento ai requisiti minimi per la capacità d'avvio e fissare un peso d'aderenza del 22 invece che del 25 per cento.

Concludendo l'Accordo sui trasporti terrestri, la Svizzera si è impegnata a emanare norme equivalenti a quelle comunitarie nei settori contemplati dall'accordo stesso (art. 52 cpv. 6 ATT). La sistematica della direttiva 96/53/CE⁶¹ (riportata nell'all. 1 sez. 3 ATT) non fa distinzione fra assi motori di veicoli trattori e rimorchi e ammette già carichi per asse più elevati. Per quanto riguarda il peso d'aderenza richiede inoltre il rispetto del 25 per cento, ma solo nel traffico transfrontaliero, mentre prevede esplicitamente delle deroghe per il traffico interno (art. 4 cpv. 2 lett. a e all. I n. 4.1 della direttiva), da cui consegue che le modifiche dell'articolo 67 capoversi 2 lettera b numero 4 e 4 ONC sono compatibili con l'Accordo sui trasporti terrestri.

Art. 68 cpv. 3, 86 cpv. 1 frase introduttiva, 88 frase introduttiva e 89

Introduzione dei termini «agricoli e forestali» in riferimento ai veicoli citati (cfr. anche commento all'inizio del punto 2.1 «Sostituzione di espressioni»).

Art. 77 cpv. 3

La disposizione vigente consente di trainare rimorchi a slitta solo con trattori, autoveicoli a trazione integrale e motoslitte. Sostituendo, come proposto, il termine «slitta a motore» con «veicolo cingolato» sarà in linea di principio consentito trainare rimorchi a slitta con tutti i veicoli cingolati, che hanno grande importanza nelle regioni sciistiche. Il termine «veicolo cingolato» include i quadricicli leggeri a motore (quad) e i monoassi a motore muniti di cingoli. Questi ultimi possono essere guidati da una persona a

⁶¹ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59, modificata dalla direttiva 2002/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 febbraio 2002, GU L 67 del 9.3.2002, pag. 47.

piedi o sul rimorchio. I monoassi cingolati con i rimorchi sono considerati veicoli speciali al pari degli altri veicoli cingolati (art. 26 OETV) e possono circolare solo dietro autorizzazione scritta del Cantone (art. 78 ONC). Cfr. commenti all'articolo 61 ONC.

2.4. Modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione

Sostituzione di espressioni

Cpv. 1: Introduzione dei termini «agricoli e forestali» in riferimento ai veicoli (cfr. anche commento all'inizio del punto 2.1 «Sostituzione di espressioni»).

Cpv. 2: Nella versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito, per motivi di uniformità, in tutta l'ordinanza con «tachigrafo».

Art. 3 cpv. 3

Introduzione dei termini «agricoli e forestali» in riferimento ai veicoli, ma non nell'espressione «impiegati a scopo agricolo».

Art. 4 cpv. 3

Introduzione dei termini «agricoli e forestali» in riferimento ai veicoli, ma non nell'espressione «impiegati a scopo agricolo».

Art. 71 cpv. 1^{bis}

Nel quadro della rielaborazione delle prescrizioni di cui agli articoli 29-32 P-OETV (controllo della conformità del veicolo da immatricolare alle prescrizioni in materia di costruzione e di equipaggiamento) è stato inserito nell'OAC un rimando all'OETV.

Art 72 cpv. 1 lett. c n. 5 (nuovo)

Conformemente all'articolo 10 capoverso 1 LCStr i veicoli a motore e relativi rimorchi possono essere immatricolati solo se provvisti di licenza di circolazione e targhe di controllo. Il Consiglio federale può tuttavia, a livello di ordinanza, escludere da questo principio, tra gli altri, i veicoli impiegati raramente sulle strade pubbliche (art. 25 cpv. 1 lett. a LCStr). Secondo le direttive del 14 febbraio 1968 del DFGP, di cui è prevista l'abrogazione, per i rimorchi a slitta non sono necessarie né la licenza di circolazione né le targhe di controllo. Affinché questa regola possa essere applicata anche dopo l'abrogazione delle suddette direttive, occorre dunque estendere l'elenco delle eccezioni (rimorchi che non necessitano di licenza di circolazione e targa di controllo) aggiungendo il numero 5 «motoslitte». Cfr. commenti all'articolo 20 OETV al punto 2.1 nonché agli articoli 61 e 77 ONC al punto 2.3.

Art. 75 cpv. 1 e 2

Cpv. 1: il testo vigente è stato semplificato dal punto di vista redazionale, eliminando parti inutili.

Cpv. 2: l'esame d'immatricolazione amministrativo per i veicoli nuovi secondo l'articolo 30 capoverso 1 P-OETV previsto in attuazione della mozione Darbellay (13.3818) ha reso necessario procedere a una rielaborazione della normativa vigente. Per i veicoli privi di approvazione del tipo o scheda tecnica svizzera, il rapporto di perizia (modulo 13.20 A) sarà compilato dalle autorità cantonali senza porre condizioni. Quelle applicate finora (importazione di singoli e per uso privato) saranno abrogate, lasciando ai Cantoni la libertà di decidere in quali casi affidare la compilazione dei rapporti di perizia a esperti della circolazione o ad altro personale.

Art. 105

L'articolo 105 è abrogato in quanto la definizione dell'esame singolo non è necessaria. Il riconoscimento reciproco degli esami del veicolo è ora disciplinato dall'articolo 34b P-OETV.

Art 120 cpv. 2

Poiché in futuro non sarà più richiesto un rapporto di perizia per l'installazione e il controllo periodico del tachigrafo, lo stesso non sarà più richiesto neanche in caso di cambiamento di Cantone [cfr. anche

rapporto esplicativo *Ordinanza per gli autisti (OLR 1) e altre ordinanze in attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014*⁶² (introduzione del «tachigrafo intelligente»)].

2.5. Modifica dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali

Sostituzione di espressioni

Cpv. 1: Introduzione dei termini «agricolo e forestale» in riferimento ai veicoli (cfr. anche commenti all'inizio del punto 2.1, «Sostituzione di espressioni»).

Cpv. 2: Nella versione italiana il termine «servizio d'esame» è sostituito, per uniformità con l'OETV, in tutta l'ordinanza con «organo di controllo».

Cpv. 3: Nella versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito, per motivi di uniformità, in tutta l'ordinanza con «tachigrafo».

Cpv. 4: Nella versione italiana il termine «appendice» è sostituito in tutta l'ordinanza con «allegato» per adeguamento alla terminologia usuale.

Art. 2 lett. m e n

Nella versione italiana il termine «servizio» è sostituito con «organo» (forma abbreviata di «organo di controllo»).

Art. 18 cpv. 1

Il rimando all'allegato 2 OATV è adeguato alla nuova versione dell'allegato (non più suddiviso in numeri).

All. 1 n. 2.1

Luci orientabili dei veicoli del servizio antincendio, della polizia, del servizio sanitario e del servizio doganale: è aggiornato il rimando all'OETV (art. 110 cpv. 3 lett. a n. 5 OETV).

All. 1 n. 2.3

Nell'elenco dei sistemi e delle parti di veicoli soggetti all'obbligo di approvazione del tipo per i quali possono essere riconosciute e rilasciate omologazioni internazionali sono indicati separatamente anche i tachigrafi e le loro componenti. L'elenco è integrato con il «tachigrafo intelligente» e i moduli esterni che ne fanno parte [cfr. anche rapporto esplicativo *Ordinanza per gli autisti (OLR 1) e altre ordinanze in attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014*⁶³ (introduzione del «tachigrafo intelligente»)].

All. 2

L'elenco degli organi di controllo riconosciuti è aggiornato e l'allegato non presenta più una suddivisione in numeri.

⁶² Cfr. nota a piè di pagina al punto 1.2.1. in merito all'art. 100 lett. a e b cpv. 1, 1^{bis}–1^{quater} (nuovo) e 2.

⁶³ Cfr. nota a piè di pagina al punto 1.2.1. in merito all'art. 100 lett. a e b cpv. 1, 1^{bis}–1^{quater} (nuovo) e 2.

3. Ripercussioni

3.1. Ripercussioni per la Confederazione

3.1.1. Ripercussioni finanziarie

In futuro gli importatori potranno scegliere se immatricolare i veicoli omologati nell'UE mediante scheda tecnica rilasciata dall'USTRA (come finora) o, secondo la modifica ai sensi della mozione Darbellay (13.3818), direttamente mediante CoC. L'attuazione di questa mozione potrebbe pertanto ridurre il numero di schede tecniche rilasciate dall'USTRA e con esse le entrate che ne derivano.

Gli adeguamenti delle prescrizioni tecniche dei veicoli non avranno invece, stando all'esperienza, alcuna ripercussione di natura finanziaria.

3.1.2. Ripercussioni sull'effettivo del personale

A seguito dell'attuazione della mozione Darbellay, è possibile che gli importatori richiedano all'USTRA meno schede tecniche per certificare l'omologazione UE, facendo aumentare il numero di veicoli da sottoporre agli accertamenti relativi alla sanzione sulle emissioni di CO₂ (per via dell'immatricolazione senza scheda tecnica). Si prevede di conseguenza un carico di lavoro maggiore per l'USTRA, che dovrà essere gestito dal personale esistente, e quindi tempi di elaborazione più lunghi.

3.2. Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni

I dati determinanti ai fini dell'immatricolazione dei veicoli provvisti di omologazione svizzera o di scheda tecnica svizzera rilasciata sulla base di un'omologazione UE sono rilevati dall'USTRA e immessi in una banca dati della Confederazione da cui vengono estratti dai Cantoni che li completano poi con le informazioni relative ai singoli veicoli (detentore, numero di telaio, numero di matricola). Pur mantenendo questa procedura, in ossequio al mandato parlamentare della mozione Darbellay (13.3818), si è dovuta fornire un'alternativa semplificata, dalla quale risulteranno tuttavia oneri amministrativi per ciascun veicolo immatricolato sostanzialmente più elevati. Gli uffici della circolazione stradale non potranno infatti più ottenere elettronicamente i dati per l'immatricolazione dalla banca dati dell'USTRA, ma dovranno trascriverli dai documenti forniti. Non produrrà uno sgravio neppure l'abolizione dell'esame di identificazione, al posto del quale le autorità dovranno esaminare dei documenti (esteri). Nel complesso, gli oneri supplementari futuri dipenderanno dal comportamento degli importatori, che potranno scegliere tra le due procedure d'immatricolazione. Se – come annunciato – i grandi importatori opteranno per la procedura tramite USTRA, che è sicuramente più complessa ma anche la più rapida in caso di grossi quantitativi di uno stesso tipo di veicolo, gli oneri supplementari per i Cantoni saranno inferiori.

L'esecuzione della legislazione in materia di circolazione stradale, a parte i controlli alle frontiere, è di competenza dei Cantoni. Le nuove prescrizioni dovranno dunque essere elaborate e trasmesse agli interessati dagli organi esecutivi. Attraverso l'armonizzazione con le prescrizioni tecniche internazionali verranno tuttavia eliminate le prescrizioni svizzere divergenti, riducendo la molteplicità di norme da applicare.

I compiti d'esecuzione spettanti ai Comuni non sono interessati dalle modifiche proposte.

3.3. Ripercussioni per l'economia

Nell'immatricolazione effettuata sulla base di un certificato di conformità (CoC) i veicoli non vengono più identificati: ciò significa che le autorità d'immatricolazione non possono più verificare se il CoC trasmesso corrisponda al veicolo o se il veicolo abbia caratteristiche differenti da quelle dichiarate (ad es. misure e pesi, numero di posti a sedere, gancio di traino, ruote ecc.). I dati copiati dal CoC del singolo veicolo saranno immessi nella banca dati dei Cantoni e di lì trasmessi a quella centrale dell'USTRA. Nella procedura d'immatricolazione secondo la mozione Darbellay (13.3818) il rischio legato alla qualità dei dati sarà dunque più elevato, cosa che si ripercuoterà indirettamente anche sui loro fruitori (uffici di statistica, autorità fiscali, assicurazioni, corpi di polizia ecc.). L'unico modo per ridurre tale rischio è disporre di una banca dati che raccolga le informazioni contenute nei CoC, con cui le autorità d'immatricolazione cantonali possano verificare i dati riportati sui documenti cartacei e rilasciare le licenze di circolazione. Nonostante l'Associazione delle autorità europee preposte alla registrazione dei veicoli e dei conducenti abbia avviato nel 2011 un progetto finalizzato alla trasmissione elettronica dei dati contenuti nei CoC, al momento non è dato prevedere un termine concreto per l'introduzione

nell'EU di un quadro legale in materia. L'USTRA intende pertanto lanciare un progetto nazionale allo scopo di ricevere elettronicamente dai costruttori almeno i dati dei CoC dei veicoli destinati al mercato svizzero e metterli a disposizione delle autorità d'immatricolazione in una banca dati; il che non sarà tuttavia possibile prima della fine del 2020.

Dato che diverse caratteristiche dell'equipaggiamento, come ad esempio i sistemi di sicurezza, non sono riportate nel CoC, le autorità d'immatricolazione non possono neppure verificare se al momento dell'immatricolazione il veicolo sia ancora pienamente conforme alle prescrizioni vigenti. È pertanto possibile che la mancata conformità di un equipaggiamento per via di nuove prescrizioni venga riscontrata solo anni più tardi, al primo controllo periodico, e che gli interessati (detentori, rivenditori o importatori) siano chiamati a risponderne, con eventuali richieste di risarcimento.

L'allineamento delle prescrizioni svizzere in materia di tecnica dei veicoli a quelle dell'UE e dell'UNECE ridurrà gli ostacoli commerciali di natura tecnica. Se da un lato commercianti, costruttori e clienti dovranno acquisire dimestichezza con le nuove prescrizioni nei rispettivi ambiti di competenze, dall'altro appropfiteranno di una maggiore scelta di prodotti e mercati più grandi.

3.4. Ripercussioni per la società

La maggior parte delle modifiche proposte contribuiscono direttamente o indirettamente a un ulteriore miglioramento della sicurezza stradale e alla tutela dell'ambiente. Il recepimento delle norme UE e UNECE più evolute, in particolare le prescrizioni concernenti i freni dei veicoli agricoli e forestali, ha soprattutto un effetto preventivo contro gli incidenti. L'integrazione mirata delle nuove prescrizioni sui gas di scarico per macchine e attrezzature mobili e per i trattori ridurrà inoltre l'emissione di inquinanti locali quali ossidi di azoto e particelle di fuliggine.

Le nuove agevolazioni introdotte sono tali da non comportare ulteriori rischi per l'uomo e l'ambiente. Dalla modifica delle disposizioni non dovrebbero pertanto risultare ripercussioni negative per la società.

3.5. Ripercussioni per l'ambiente

Il recepimento in Svizzera delle disposizioni tecniche per i veicoli riguardo alla protezione dell'ambiente dal diritto internazionale armonizzato consentirà a produttori e acquirenti svizzeri di disporre di soluzioni tecniche collaudate di cui si sono approfonditamente esaminati gli effetti globali. Le nuove norme sulle emissioni dei veicoli di lavoro e dei veicoli utilizzati in agricoltura, che contemplano anche requisiti in merito a durabilità ed efficacia nel contesto reale, potranno apportare miglioramenti significativi nell'ambito della tutela ambientale. La semplificazione della procedura d'immatricolazione e l'ampliamento dell'offerta derivante dall'armonizzazione delle prescrizioni favoriranno inoltre la sostituzione dei veicoli tecnicamente meno all'avanguardia con veicoli più efficienti ed ecologici.

4. Aspetti giuridici

4.1. Basi legali

Le modifiche di ordinanza sono in linea con la normativa sovraordinata e si basano sulle seguenti disposizioni legali:

- la modifica dell'OETV si fonda sugli articoli 8, 9 capoversi 1^{bis} e 2, 13 capoverso 2, 20, 25 nonché 106 capoversi 1 e 10 LCStr;
- la modifica dell'ordinanza del DATEC del 21 agosto 2002 sulla manutenzione e il controllo successivo degli autoveicoli per quanto concerne le emissioni dei gas di scarico e di fumo si fonda sull'articolo 8 LCStr in combinato disposto con l'articolo 220 capoverso 1 lettera b OETV;
- la modifica dell'ONC si fonda sugli articoli 9 capoversi 1^{bis}, 2 e 3, 20 nonché 41 capoverso 4 LCStr;
- la modifica dell'OAC si fonda sull'articolo 25 capoverso 1 lettera a LCStr;
- la modifica dell'OATV si fonda sull'articolo 12 capoverso 1 LCStr.

La legge federale sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG) esige che le prescrizioni tecniche svizzere siano compatibili con quelle dei principali partner commerciali della Svizzera. Gli adeguamenti alle norme europee più avanzate in attuazione autonoma sono dunque in linea con i principi legali.

4.2. Rapporto con il diritto europeo

Le modifiche proposte garantiscono che le prescrizioni svizzere concernenti la costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli stradali restino compatibili con gli attuali accordi internazionali in materia di circolazione stradale.

Ratificando l'Accordo sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (MRA) concluso nel quadro degli Accordi bilaterali I la Svizzera si è impegnata ad armonizzare le proprie prescrizioni sugli autoveicoli e i trattori con quelle dell'Unione europea. Poiché l'ordinanza concernente le esigenze tecniche per gli autoveicoli di trasporto e i loro rimorchi⁶⁴ (OETV 1) e l'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i trattori e i loro rimorchi⁶⁵ (OETV 2) contemplano le norme, equivalenti a quelle europee, che si applicano in Svizzera a questi veicoli, entrambe devono essere costantemente aggiornate. Per quanto concerne lo stato delle norme applicabili a livello internazionale, l'OETV 1, l'OETV 2 e anche l'OETV 3⁶⁶, benché non rilevante ai fini dell'MRA, si rifanno all'allegato 2 dell'OETV. L'aggiornamento delle versioni delle regolamentazioni internazionali vincolanti per la Svizzera riportate in questo allegato avviene dunque in conformità con l'MRA.

Il diritto UE prevede per la maggior parte delle classi di trattori l'obbligo di omologazione, per cui l'applicazione delle nuove prescrizioni tecniche dei veicoli previste per i veicoli agricoli e forestali è vincolante così come lo è in Svizzera per i veicoli soggetti all'OETV 2. In caso di numeri limitati di esemplari, gli Stati membri dell'UE possono tuttavia rilasciare le cosiddette omologazioni nazionali per piccole serie, cui possono applicarsi norme diverse da quelle UE ma aventi pari efficacia. Per determinati trattori speciali e per tutti i rimorchi agricoli l'omologazione, e quindi l'applicazione delle prescrizioni UE, è inoltre facoltativa nell'Unione europea, per cui gli Stati membri possono continuare ad applicare norme nazionali divergenti.

In Svizzera per l'immatricolazione è invece possibile applicare, a scelta, le prescrizioni tecniche dei veicoli dell'UE oppure quelle dell'OETV. Le disposizioni deroganti contemplate nell'OETV sono tuttavia opportune e compatibili con la LOTG solo se apportano chiari vantaggi all'economia svizzera e non pregiudicano la sicurezza stradale e la tutela ambientale. In caso contrario, sono abrogate e sostituite da rimandi alle norme europee. Mentre con l'armonizzazione completa nel quadro dell'OETV 2 si è attuato l'MRA, l'integrazione nell'OETV di prescrizioni specificamente rivolte alle esigenze dell'agricoltura svizzera tiene conto dell'applicazione in parte facoltativa delle prescrizioni UE e delle piccole serie nazionali.

⁶⁴ RS 741.412

⁶⁵ RS 741.413

⁶⁶ RS 741.414

Le distinzioni fra veicoli determinanti ai fini dell'immatricolazione in Svizzera devono essere articolate in modo che tutte le classi di veicoli contemplate dall'MRA possano essere assegnate a un tipo di veicolo svizzero e immatricolate di conseguenza. La classificazione svizzera è tuttavia improntata su un modello parzialmente diverso da quello europeo. Per alcuni tipi di veicoli la normativa svizzera prevede infatti condizioni, agevolazioni o tasse che non trovano origine nella legislazione in materia di circolazione stradale o che sono disciplinate diversamente negli Stati membri dell'UE (ad es. età minima, imposte sui veicoli a motore, tassa sul traffico pesante, controlli periodici). Il termine svizzero «veicoli agricoli» è ad esempio legato a prescrizioni di utilizzo e privilegi che creano, in conformità con la legge federale sull'agricoltura⁶⁷, condizioni quadro particolarmente favorevoli per il settore dei trasporti prettamente agricoli. Per i veicoli agricoli e forestali ai sensi della definizione UE deve tuttavia rimanere possibile anche l'utilizzo al di fuori dell'agricoltura, per esempio in ambito comunale.

Sempre nel quadro degli Accordi bilaterali I, la Svizzera si è impegnata, concludendo l'Accordo sui trasporti terrestri (ATT), a emanare norme equivalenti nei settori contemplati dall'accordo stesso (art. 52 cpv. 6 ATT). Le prescrizioni svizzere relative ai carichi autorizzati per asse hanno dovuto dunque essere armonizzate con la direttiva 96/53/EG⁶⁸ (riportata nell'all. 1 sez. 3 ATT).

⁶⁷ Legge federale del 29 aprile 1998 sull'agricoltura (LAgr; RS 910.1).

⁶⁸ Cfr. nota a piè di pagina al punto 2.1. in merito all'art. 67 cpv. 4.