



Q494-1092

7.12.2017

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

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

Rapporto esplicativo

Compendio

Con il presente rapporto si pongono in consultazione le ordinanze di cui si rende necessaria la modifica in seguito all'introduzione del «tachigrafo intelligente» al fine di adeguare le prescrizioni svizzere alle norme europee più avanzate. Il nuovo tachigrafo è di più semplice utilizzo per gli utenti, più sicuro contro le manipolazioni e consente un'ottimizzazione dei controlli da parte delle autorità esecutive.

Situazione iniziale

Al fine di migliorare la sicurezza stradale, proteggere i lavoratori ed evitare distorsioni della concorrenza, nel settore dei trasporti su strada devono essere rispettati gli standard minimi in materia di durata del lavoro e del riposo degli autisti per il cui controllo sono attualmente utilizzati tachigrafi analogici e digitali. In Svizzera, ma anche a livello internazionale¹, i requisiti tecnici concernenti questi apparecchi sono retti dalla pertinente normativa dell'Unione europea², che nel frattempo ha subito modifiche. Oltre a quelli analogici e digitali già in uso, sarà infatti introdotta nell'Unione europea una nuova generazione di tachigrafi digitali detti «intelligenti», che, tra le altre cose, dispongono di una connessione alla rete satellitare globale, di un'interfaccia con sistemi di trasporto intelligenti e consentono alle autorità d'esecuzione di accedere, mediante collegamento radio, ai dati utili ai fini della selezione dei veicoli da sottoporre ai controlli su strada. Scopo delle nuove prescrizioni UE³ è rendere più semplice l'utilizzo degli apparecchi da parte degli utenti, accrescere la sicurezza contro le manipolazioni e favorire controlli più efficaci. Data la sua posizione al centro dell'Europa, la Svizzera deve poter contare su un accesso quanto più possibile libero da ostacoli al mercato europeo dei trasporti stradali, motivo per cui occorre recepire le norme nel diritto svizzero.

Poiché le due ordinanze in materia di durata del lavoro e del riposo degli autisti⁴ formulano diversamente l'eccezione riguardante i veicoli per il trasporto di malati e feriti creando sempre più spesso difficoltà nell'applicazione, le autorità esecutive hanno inoltre proposto di uniformare le due disposizioni al riguardo.

¹ Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR; RS **0.822.725.22**).

² 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.

³ 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 L 60 del 28.2.2014, pag. 1; regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti, GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1; regolamento (UE) 2016/130 della Commissione, del 1° febbraio 2016, che adegua al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, GU L 25 del 2.2.2016, pag. 46; regolamento di esecuzione (UE) 2016/68 della Commissione, del 21 gennaio 2016, relativo alle procedure comuni e alle specifiche necessarie per interconnettere i registri elettronici delle carte del conducente, GU L 15 del 22.1.2016, pag. 51.

⁴ Ordinanza del 19 giugno 1996 sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (ordinanza per gli autisti, OLR 1; RS **822.221**) e ordinanza del 6 maggio 1981 sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR 2; RS **822.222**).

Contenuto del progetto

Il recepimento dalle norme europee dei nuovi requisiti tecnici per il tachigrafo e l'introduzione del «tachigrafo intelligente» richiedono adeguamenti più o meno importanti di numerose ordinanze relative alla circolazione stradale, tra cui l'OLR 1.

Il presente rapporto tratta le modifiche connesse all'introduzione del «tachigrafo intelligente». Le altre modifiche apportate all'ordinanza del 19 giugno 1995⁵ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV), all'ordinanza del 19 giugno 1955⁶ concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV), all'ordinanza del 20 novembre 1959⁷ sull'assicurazione dei veicoli (OAV) e all'ordinanza del 27 ottobre 1976⁸ sull'ammissione alla circolazione (OAC) sono invece commentate nel rapporto esplicativo *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)*.

⁵ RS 741.41
⁶ RS 741.511
⁷ RS 741.31
⁸ RS 741.51

Indice

1.	Punti essenziali del progetto.....	4
1.1.	Situazione iniziale	4
1.2.	La nuova regolamentazione proposta	6
2.	Commenti alle singole disposizioni	6
2.1.	Modifica dell'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (OLR 1)	6
2.2.	Modifica dell'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR 2)	8
2.3.	Modifica dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV).....	9
2.4.	Modifica dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV).....	11
2.5.	Modifica dell'ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS)	11
2.6.	Modifica dell'ordinanza dell'USTRA concernente l'ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS-USTRA)	12
2.7.	Modifica dell'ordinanza sul registro delle carte per l'odocronografo (ORECO)	12
2.8.	Ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (OAV)	12
2.9.	Ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC)	13
3.	Ripercussioni	14
3.1.	Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione ..	14
3.2.	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni.....	14
3.3.	Ripercussioni per l'economia, la società e l'ambiente	14
4.	Aspetti giuridici.....	15
4.1.	Basi giuridiche.....	15
4.2.	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	15
4.3.	Protezione dei dati	15

1. Punti essenziali del progetto

1.1. Situazione iniziale

A livello nazionale gli standard minimi per i periodi di lavoro e di riposo degli autisti sono sanciti nell'ordinanza del 19 giugno 1995⁹ sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (ordinanza per gli autisti, OLR 1) e nell'ordinanza del 6 maggio 1985¹⁰ sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR 2), nelle quali sono disciplinate anche le modalità di utilizzo dei mezzi di controllo, in particolare il tachigrafo. L'obbligo di equipaggiamento con tachigrafo, come pure costruzione, installazione ed esame successivo di tali apparecchi sono disciplinati nell'ordinanza del 19 giugno 1995¹¹ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV). I veicoli il cui conducente è soggetto all'OLR 1 o 2 devono essere muniti, per il controllo del rispetto delle disposizioni sulla durata del lavoro e del riposo, di un tachigrafo analogico o digitale secondo il regolamento (CEE) n. 3821/85¹². Inoltre, singoli aspetti sul tema sono disciplinati in una serie di ordinanze riguardanti o meno la circolazione stradale.

Il 4 febbraio 2014 l'Unione europea ha emanato, in sostituzione del regolamento (CEE) n. 3821/85, il nuovo regolamento (UE) n. 165/2014¹³ allo scopo di rendere il sistema del tachigrafo generalmente più sicuro contro le manipolazioni, migliorare efficacia ed efficienza dei controlli delle autorità esecutive e semplificare l'utilizzo dell'apparecchio per gli utenti.

Con l'avanzare della digitalizzazione nel settore dei trasporti è sorta anche l'esigenza di interconnettere le tecnologie disponibili. A tal fine è stato introdotto un tachigrafo digitale di nuova generazione, il cosiddetto «tachigrafo intelligente», che dispone non solo di un collegamento a un sistema di navigazione globale attraverso il quale è possibile localizzare automaticamente la posizione esatta di un veicolo in un determinato momento, ma anche di un'interfaccia CEN-DSRC¹⁴, che consente alle autorità d'esecuzione di consultare mediante collegamento radio una serie di dati elencati in maniera esaustiva (cfr. nuovo art. 21 cpv. 2 ordinanza sul controllo della circolazione stradale [OCCS]¹⁵) per l'individuazione precoce di manipolazioni del tachigrafo. Tale procedura è volta a facilitare la selezione dei veicoli da sottoporre a controllo, senza pertanto sostituire in alcun modo i controlli ordinari su strada in caso di sospetto. Attraverso un'interfaccia il «tachigrafo intelligente» può inoltre scambiare dati con sistemi di trasporto intelligenti (Intelligent Transportation Systems, ITS); gli apparecchi esterni possono tuttavia accedere a dati personali, compresi quelli relativi alla posizione del veicolo, soltanto se il conducente cui si riferiscono ha espressamente acconsentito alla loro trasmissione.

I requisiti tecnici concernenti il «tachigrafo intelligente» sono contemplati nell'allegato I C (il cosiddetto «allegato tecnico I C») del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799¹⁶ della Commissione europea. Mentre il regolamento (UE) n. 165/2014 e il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 sono sostanzialmente applicati nell'Unione europea dal 2 marzo 2016, l'allegato I C entrerà in vigore il 2 marzo 2019. In base alle nuove norme UE, dovranno essere muniti di «tachigrafo intelligente» tutti i veicoli soggetti al regolamento (UE) n. 165/2014 immatricolati per la prima volta a partire dal 15 giugno 2019. Dal 15 giugno 2034 dovranno inoltre esserne muniti o equipaggiati a posteriori anche i veicoli all'interno dell'Unione europea impiegati per trasporti transfrontalieri.

⁹ RS 822.221

¹⁰ RS 822.222

¹¹ RS 741.41

¹² 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.

¹³ 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 L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

¹⁴ Dedicated Short Range Communication (DSRC) secondo le norme per la comunicazione dedicata a corto raggio EN 12253, EN 12795, EN 12834 ed EN 13372 del Comitato europeo di normazione (CEN), nonché la norma ISO 14906.

¹⁵ RS 741.013

¹⁶ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti, GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1.

Il regolamento (CEE) n. 3821/85 è inoltre integrato nell'allegato I sezione 2 dell'Accordo sui trasporti terrestri¹⁷ tra Svizzera ed Unione europea (di seguito ATT), con il quale il nostro Paese si è impegnato a emanare prescrizioni equivalenti nei settori da esso contemplati (art. 6 e 52 cpv. 6 ATT). Visto il grande interesse della Svizzera a garantire ai propri trasportatori un accesso al mercato europeo dei trasporti su strada il più possibile libero da ostacoli, si prevede di recepire nell'ATT anche il nuovo regolamento (UE) n. 165/2014 che sostituisce il regolamento (CEE) n. 3821/85 e i regolamenti di esecuzione (UE) 2016/799¹⁸ e (UE) 2016/68¹⁹; il che presuppone la previa attuazione di tali norme in Svizzera.

Anche l'Accordo europeo del 1° luglio 1970²⁰ relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), importante nell'ambito dei trasporti transfrontalieri, non contempla requisiti tecnici propri riguardo al tachigrafo, ma rimanda tuttora al regolamento (CEE) n. 3821/85. Benché possibilità e modalità di integrazione delle nuove prescrizioni UE nell'AETR siano ancora oggetto di trattative²¹ in seno al comitato principale per i trasporti su strada (Working Party on Road Transport) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), un loro recepimento è altamente probabile visto che, come spiegato, l'UNECE non dispone di requisiti tecnici propri in materia.

Le proposte di modifica che seguono si basano sul testo pubblicato nella Gazzetta ufficiale dei regolamenti UE sopracitati, di cui la Commissione ha tuttavia già proposto alcuni adeguamenti attualmente oggetto di dibattito all'interno dell'UE. Al momento non si può dunque escludere che talune proposte di modifica debbano essere nuovamente rielaborate. I punti per cui sono già prevedibili adeguamenti sono menzionati nei commenti alle singole disposizioni.

Il progetto include anche una modifica auspicata dalle autorità esecutive in relazione all'OLR 2, dove l'eccezione di cui all'articolo 4 capoverso 1 lettera a concernente i conducenti che effettuano trasporti professionali di persone sarà sostituita dal testo dell'articolo 4 capoverso 1 lettera e OLR 1 ([con veicoli] equipaggiati specialmente per compiti sanitari). Nella prassi, queste due diverse formulazioni portavano in effetti a disparità di valutazione di fattispecie analoghe. La deroga stabilita dall'OLR 1 rappresenta per contro una soluzione consolidata, riconosciuta anche nel pertinente diritto internazionale²² e UE²³.

¹⁷ Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS **0.740.72**).

¹⁸ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti, GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1.

¹⁹ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/68 della Commissione, del 21 gennaio 2016, relativo alle procedure comuni e alle specifiche necessarie per interconnettere i registri elettronici delle carte del conducente, GU L 15 del 22.01.2016, pag. 51.

²⁰ Accordo europeo del 1° luglio 1970 relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR; RS **0.822.725.22**).

²¹ Cfr. rapporto della 111ª seduta del 25-26 ottobre 2016; scaricabile (in inglese) all'indirizzo <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc1/ECE-TRANS-SC1-406e.pdf>.

²² Accordo europeo del 1° luglio 1970 relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR; RS **0.822.725.22**), art. 2 cpv. 2 lett. g.

²³ Art. 3 lett. e del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 dell'11.04.2006, pag. 1.

1.2. La nuova regolamentazione proposta

Nell'ordinamento svizzero i singoli aspetti inerenti il tachigrafo sono disciplinati da diverse ordinanze riguardanti o meno la circolazione stradale. Il recepimento dei nuovi requisiti tecnici europei in materia comporta dunque diversi adeguamenti, più o meno importanti, della legislazione elvetica.

Tra le altre, devono essere adeguate : le disposizioni di controllo e penali dell'OLR 1²⁴, le prescrizioni relative all'installazione dell'OETV²⁵, le prescrizioni concernenti l'omologazione dei tachigrafi e relative componenti nell'ordinanza del 19 giugno 1995²⁶ concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV), le competenze e le procedure relative al registro delle carte per tachigrafo nell'ordinanza del 29 marzo 2006²⁷ sul registro delle carte per l'odocronografo (ORECO) e le disposizioni concernenti l'equipaggiamento della polizia con apparecchi di controllo nell'ordinanza del 28 marzo 2007²⁸ sul controllo della circolazione stradale (OCCS). Si rendono inoltre necessari altri adeguamenti conseguenti di minore entità (ad es. terminologici) in diverse ordinanze in materia di circolazione stradale. Le modifiche entreranno in vigore – salvo diversamente previsto – contemporaneamente alle prescrizioni dell'OETV relative al tachigrafo oggetto della revisione.

In occasione delle modifiche connesse all'introduzione del «tachigrafo intelligente», viene inoltre accolta la richiesta delle autorità esecutive di equiparare la deroga prevista dall'OLR 2 per i trasporti di malati e feriti a quella dell'OLR 1 per i veicoli appositamente equipaggiati per compiti sanitari.

2. Commenti alle singole disposizioni

2.1. Modifica dell'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (OLR 1)

Sostituzione di un'espressione

Nella versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito in tutta l'ordinanza con «tachigrafo».

Art. 13 lett. b

Il «tachigrafo intelligente» registra automaticamente la posizione del veicolo in determinati momenti. Per ragioni di trasparenza occorre menzionare esplicitamente queste registrazioni cui hanno accesso le autorità d'esecuzione.

L'Unione europea sta ancora valutando se il tachigrafo debba registrare automaticamente anche gli attraversamenti di frontiera. In caso di una modifica in tal senso del regolamento (UE) n. 165/2014, l'articolo 13 lettera b OLR 1 dovrebbe essere adeguato di conseguenza.

Art. 13c cpv. 1, 2 lett. b e 5

La modifica, di tipo redazionale, ha lo scopo di chiarire che si tratta dell'autorizzazione rilasciata alle officine di cui all'articolo 101 OETV.

Art. 13d cpv. 3

In seguito ai nuovi requisiti di sicurezza del diritto europeo (CSM_88 app. 11 regolamento di esecuzione [UE] 2016/799) la durata di validità della carta dell'azienda è ridotta a due anni dagli attuali cinque.

Tale riduzione, applicata nell'Unione europea a partire dal 2 marzo 2019, entrerà in vigore per la stessa data anche in Svizzera. Le carte rilasciate prima di allora manterranno la validità di cinque anni e potranno essere utilizzate fino alla loro scadenza (cfr. disposizione transitoria di cui al nuovo art. 25 cpv. 3).

La modifica è al momento ancora oggetto di discussioni all'interno dell'Unione europea. Se non dovesse avere luogo, la presente disposizione rimarrà invariata. Altra possibilità vagliata dall'UE è quella di

²⁴ RS 822.221

²⁵ RS 741.41

²⁶ RS 741.511

²⁷ RS 822.223

²⁸ RS 741.013

applicare la riduzione solo a partire dal 15 giugno 2019, nel qual caso la data di entrata in vigore della disposizione potrebbe ancora essere modificata.

Art. 13e cpv. 3

Anche la durata di validità della carta di controllo deve essere adeguata ai nuovi requisiti di sicurezza del diritto europeo (CSM_88 app. 11 regolamento di esecuzione [UE] 2016/799) e quindi ridotta a due anni dagli attuali cinque.

Tale riduzione, applicata nell'Unione europea a partire dal 2 marzo 2019, entrerà in vigore per la stessa data anche in Svizzera. Le carte rilasciate prima di allora manterranno la validità di cinque anni e potranno essere utilizzate fino alla loro scadenza (cfr. disposizione transitoria di cui al nuovo art. 25 cpv. 3).

Anche in questo caso è possibile che l'Unione europea posticipi la data di applicazione al 15 giugno 2019, ma, a differenza delle carte dell'azienda, la modifica sarà introdotta in ogni caso.

Art. 14 cpv. 3 (nuovo)

In virtù dell'articolo 14 capoverso 2 il datore di lavoro e il conducente sono tenuti già oggi a provvedere al funzionamento ineccepibile del tachigrafo. Ciò sottintende anche provvedere alla sua tempestiva riparazione in caso di guasti, cosa che non è però espressamente sancita nell'attuale testo dell'articolo 14 capoverso 2. La disposizione è stata dunque integrata e adeguata alle prescrizioni europee (cfr. art. 37 cpv. 1 regolamento [UE] n. 165/2014).

Art. 14b cpv. 5^{bis} (nuovo)

In una prima fase i nuovi tipi di tachigrafo potranno essere testati sul campo anche se non ancora omologati. Per garantire che i conducenti coinvolti nell'esperimento osservino comunque le prescrizioni concernenti i tempi di lavoro e di riposo (cfr. art. 21 cpv. 2 in combinato disposto con art. 35 cpv. 2 regolamento [UE] n. 165/2014), il nuovo capoverso 5^{bis} ne definisce gli obblighi di controllo.

La Commissione europea sta valutando la possibilità di prescrivere l'inserimento manuale dei passaggi di frontiera del veicolo, nel qual caso andrà modificato anche il capoverso 1 della presente disposizione.

Art. 17 cpv. 3^{bis} (nuovo)

Le nuove funzionalità del «tachigrafo intelligente» comporteranno un aumento dei dati personali, in particolare quelli relativi alla posizione del veicolo in determinati momenti (cfr. art. 13 lett. b). I principi di protezione dei dati e della personalità si applicano ovviamente anche nell'ambito delle OLR. Onde sensibilizzare i datori di lavoro riguardo agli obblighi da rispettare in materia, nel nuovo capoverso viene sancita espressamente la possibilità di utilizzare i dati personali del conducente ottenuti nel quadro dell'applicazione dell'OLR 1 unicamente per adempiere agli obblighi derivanti dalla medesima ordinanza, oltre al dovere di proteggerli da un impiego abusivo.

Art. 21 cpv. 2 lett. c

La nuova disposizione penale è complementare al nuovo articolo 14 capoverso 3.

La riparazione non tempestiva di un tachigrafo difettoso è ora espressamente punita con la multa.

Art. 25

Cpv. 1 e 2: Entrambi i capoversi contengono disposizioni transitorie relative alla modifica del 30 giugno 2010, che non sono più applicabili dal 31 dicembre 2013, e sono pertanto abrogati.

Cpv. 3: Il nuovo capoverso contempla la disposizione transitoria relativa agli articoli 13d capoverso 3 e 13e capoverso 3, per cui le carte dell'azienda e di controllo rilasciate prima del 2 marzo 2019 mantengono la piena validità di cinque anni. La data fissata per il rilascio delle carte potrebbe tuttavia essere posticipata al 15 giugno 2019 (cfr. commenti in merito all'entrata in vigore delle disposizioni citate).

2.2. Modifica dell'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR 2)

Sostituzione di un'espressione

Nella versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito in tutta l'ordinanza con «tachigrafo».

Art. 4 cpv. 1 lett. a

La norma in vigore esenta dal rispetto delle prescrizioni concernenti la durata del lavoro e del riposo i conducenti di veicoli attrezzati per il trasporto di malati o feriti soltanto se dotati anche di luci blu e avvisatori a suoni alternati. Nella corrispondente disposizione dell'OLR 1 (art. 4 cpv. 1 lett. e) è invece sufficiente, ai fini dell'esenzione, che i veicoli siano appositamente equipaggiati per compiti sanitari. Dal momento che molti di questi trasporti non richiedono particolari dispositivi di segnalazione, su proposta delle autorità d'esecuzione è stato ripreso nell'OLR 2 il testo dell'articolo 4 capoverso 1 lettera e OLR 1, ampliando così il margine di manovra dei Cantoni nell'organizzazione dei propri servizi di soccorso.

Art. 16a

Con l'introduzione del «tachigrafo intelligente» saranno in circolazione per parecchi anni tachigrafi di diverse generazioni. Per tenere conto di questa situazione si rimanda non più alla normativa europea applicabile, bensì al pertinente articolo dell'OETV. Al contempo si è adeguata la rubrica alla disposizione modificata dell'OETV ed è stato aggiunto un nuovo rimando.

Art. 22 cpv. 5 (nuovo)

Con l'introduzione del «tachigrafo intelligente» la protezione dei dati assumerà maggiore importanza. I principi di protezione dei dati e della personalità si applicano ovviamente anche nell'ambito delle OLR. Onde sensibilizzare i datori di lavoro riguardo agli obblighi da rispettare in materia, nel nuovo capoverso viene sancita espressamente la possibilità di utilizzare i dati personali del conducente ottenuti nel quadro dell'applicazione dell'OLR 2 unicamente per adempiere agli obblighi derivanti dalla medesima ordinanza, oltre al dovere di proteggerli da un impiego abusivo.

2.3. Modifica dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

Sostituzione di un'espressione

Nella versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito in tutta l'ordinanza con «tachigrafo».

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

I requisiti tecnici concernenti il «tachigrafo intelligente» sono disciplinati nell'allegato I C del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799²⁹; quelli concernenti il tachigrafo analogico erano finora contemplati nell'allegato I del regolamento (CEE) n. 3821/85³⁰, che è stato però rielaborato e trasferito come allegato I nel regolamento (UE) n. 165/2014³¹; i requisiti concernenti l'attuale tachigrafo digitale, infine, rimangono nell'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85. Dovendo aggiornare nell'OETV la delimitazione tra le varie generazioni di tachigrafi e le relative prescrizioni di equipaggiamento, le modifiche proposte costituiscono degli adeguamenti all'evoluzione del diritto europeo.

Per controllare la durata del lavoro e del riposo degli autisti o accertare la dinamica di un incidente diversi veicoli devono essere muniti di tachigrafo. Poiché le prescrizioni sull'equipaggiamento dei veicoli comprendono oggi anche i rimandi alle prescrizioni tecniche per il tachigrafo, con l'introduzione del «tachigrafo intelligente» la combinazione di norme in materia di costruzione ed equipaggiamento è diventata poco chiara. Ai fini di una maggiore comprensibilità, le definizioni degli apparecchi con i rimandi ai regolamenti UE e agli allegati tecnici di cui al capoverso 1 hanno dovuto essere scorporate e trasferite nei nuovi capoversi 1^{bis}, 1^{ter} e 1^{quater}. Il capoverso 1 disciplina unicamente quando e quali veicoli devono essere dotati di un tachigrafo analogico, digitale o «intelligente» oppure di un apparecchio per la registrazione di dati.

Il controllo periodico del tachigrafo è disciplinato nell'articolo 101, per cui il rimando di cui al capoverso 2 può essere omissivo.

Prima del 15 giugno 2019 l'installazione del «tachigrafo intelligente» sarà già possibile, ma a titolo facoltativo. A partire da quella data diventerà invece obbligatoria su tutti i veicoli di nuova immatricolazione i cui conducenti sottostanno all'OLR 1. Per poter essere utilizzati nel traffico transfrontaliero i veicoli immatricolati prima del 15 giugno 2019 il cui conducente sottostà all'OLR 1 dovranno invece essere dotati di «tachigrafo intelligente» a partire dal 15 giugno 2034 (cfr. al riguardo la disposizione transitoria di cui all'art. 222p cpv. 3 P-OETV).

Art. 101 Collaudo, esame successivo e riparazione di tachigrafi

Le disposizioni vigenti relative a esame successivo e riparazione di dispositivi di limitazione della velocità e tachigrafi sono attualmente disciplinate nello stesso articolo e negli scorsi anni sono state adeguate ai nuovi requisiti. Per maggiore chiarezza vengono ora separate: le prescrizioni relative a collaudo, esame successivo e riparazione di dispositivi di limitazione della velocità sono trasferite negli articoli 99 e 99a (nuovo), lasciando nell'articolo 101 solo quelle concernenti il tachigrafo.

Cpv. 1: Le prescrizioni concernenti l'installazione e la configurazione del «tachigrafo intelligente» e relative componenti presuppongono che il personale di officina possieda una formazione specifica. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione, le officine che si occupano di installazione e manutenzione di questi apparecchi dovranno pertanto provare di impiegare personale avente il livello di formazione necessario per svolgere tali lavori e disporre delle opportune installazioni (ad es. versioni software degli apparecchi per test o documentazione specifica dei tachigrafi da installare e delle relative componenti). Questa disposizione non è volta a introdurre l'obbligo di formazione continua per il personale di officina, ma a

²⁹ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti, GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1.

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.

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 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.

creare le basi legali per corsi di aggiornamento, ad esempio in caso di introduzione di nuove componenti di sistemi o di cambiamenti nelle funzioni degli apparecchi a seguito di modifiche normative. Il disciplinamento dei dettagli relativi al riconoscimento delle officine resta di competenza del Dipartimento federale delle finanze (DFF; cfr. art. 220 cpv. 1^{bis} OETV).

Cpv. 2-4: Le caratteristiche tecniche di tutte le generazioni di tachigrafi e le istruzioni di lavoro per il personale di officina sono disciplinate nel nuovo regolamento (UE) n. 165/2014³² e nel suo regolamento di esecuzione in modo più dettagliato che nel regolamento (CEE) n. 3821/85 abrogato³³. Le istruzioni di lavoro sono recepite nel diritto svizzero attraverso un rimando al nuovo regolamento UE. Le prescrizioni già contemplate nella normativa europea non saranno, in linea di principio, ripetute. Le istruzioni del DATEC concernenti l'installazione, il collaudo e la riparazione di odocronografi, registratori di fine percorso nonché dispositivi di limitazione della velocità³⁴, ad eccezione delle poche disposizioni trasferite nell'OETV, saranno abrogate. Restano ad esempio applicabili le deroghe non previste nel diritto UE per veicoli e tachigrafi sostitutivi utilizzati provvisoriamente nel traffico interno nonché l'obbligo per le officine di conservare i documenti di controllo.

Cpv. 2: Per i lavori concernenti il collaudo, l'esame successivo e la riparazione dei tachigrafi è stato inserito un rimando al regolamento (UE) n. 165/2014. La distinzione fatta nel regolamento tra le «ispezioni periodiche» e quelle da effettuare dopo riparazioni al tachigrafo in seguito a «irregolarità» deve essere recepita nell'OETV (dove per motivi di uniformità si mantiene tuttavia la terminologia corrente). Normalmente la normativa UE esige che dopo un controllo venga apposta una nuova targhetta; una relazione è invece richiesta soltanto in caso di irregolarità accertate. Per questo motivo non è inserito nelle istruzioni l'obbligo di redigere un rapporto di perizia dopo ogni controllo. Secondo le prescrizioni europee la targhetta di montaggio deve contenere la data, ma non il chilometraggio al momento dell'ultima calibrazione. In Svizzera quest'ultimo è oggi indicato nel rapporto di perizia e dovrà dunque figurare in futuro anche sulla targhetta di montaggio.

Cpv. 3: Gli obblighi derivanti dai lavori svolti sul veicolo sono trasferiti dal capoverso 4 al capoverso 3.

Cpv. 4 e 5: Poiché la carta dell'officina contiene i dati della calibrazione eseguita, ne sarà esplicitamente richiesto il salvataggio in sostituzione dell'archiviazione sistematica delle copie dei rapporti di perizia. Non essendo più richiesti i rapporti di perizia relativi all'installazione degli apparecchi e al controllo periodico, deve essere modificato anche l'articolo 120 capoverso 2 dell'ordinanza del 27 ottobre 1976³⁵ sull'ammissione alla circolazione (OAC; cfr. in merito il punto 2.9). Le norme finora contenute nel capoverso 5 riguardo ai dati scaricati dal tachigrafo sono state trasferite nel capoverso 4. Disciplinando più in dettaglio, oltre al trattamento dei dati scaricati dal tachigrafo, anche quello dei dati della calibrazione riportati sulla carta dell'officina e nei documenti di controllo, si attribuisce maggior peso alla protezione dei dati.

Art. 222p cpv. 3 e 4 (nuovo)

Cpv. 3 prima frase: Per l'applicazione dei termini di entrata in vigore delle normative internazionali l'OETV si basa, in linea di principio, sulla data d'importazione o di costruzione del veicolo in Svizzera (art. 3b cpv. 1 OETV), che consente di effettuare l'immatricolazione in un qualsiasi momento successivo, anche qualora le prescrizioni internazionali in materia di equipaggiamento fossero cambiate dalla data d'importazione. Nel caso dei tachigrafi si deve tuttavia derogare a questo principio per evitare che i conducenti di trasporti internazionali si trovino nella situazione di dover spiegare alle autorità d'esecuzione straniere perché un veicolo immatricolato per la prima volta dopo il 15 giugno 2019 sia

³² 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 L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

³³ 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.

³⁴ 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).

³⁵ RS 741.51

ancora munito di un vecchio tachigrafo digitale. A tale scopo si riprende la prima frase della disposizione transitoria.

Cpv. 3 seconda frase: Le diverse modifiche d'ordinanza legate all'introduzione del «tachigrafo intelligente» dovranno entrare in vigore in maniera coordinata. Poiché diverse ordinanze si riferiscono alla definizione delle generazioni di tachigrafi contenuta nell'articolo 100 rivisto, quest'ultimo dovrà entrare in vigore prima dell'obbligo di equipaggiamento per i nuovi veicoli. La disposizione transitoria prevista consente pertanto di installare il tachigrafo attualmente richiesto per un periodo limitato di tempo anche dopo l'entrata in vigore dell'articolo 100 P-OETV.

Cpv. 4: L'Unione europea prescrive che quindici anni dopo l'introduzione vincolante del «tachigrafo intelligente», ossia il 15 giugno 2034, i vecchi modelli di tachigrafo digitale non debbano più essere utilizzati nel traffico transfrontaliero. In caso di viaggi all'estero, i veicoli che in quel momento avranno più di quindici anni dovranno pertanto essere muniti di un «tachigrafo intelligente», eventualmente installato a posteriori.

2.4. Modifica dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV)

Sostituzione di un'espressione

Nella versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito in tutta l'ordinanza con «tachigrafo».

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. Data l'introduzione del «tachigrafo intelligente», l'elenco è stato integrato con le componenti e i moduli esterni del nuovo apparecchio.

In merito alle altre modifiche all'OATV, si veda il rapporto esplicativo *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)*.

2.5. Modifica dell'ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS)

Art. 21 lett. f, cpv. 2 (nuovo) e 3 (nuovo)

L'attuale testo dell'articolo 21 è stato trasferito in un nuovo capoverso 1. Nell'attuale lettera f della versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito con «tachigrafo». Nel nuovo capoverso 2 sono invece disciplinati i diritti della polizia in relazione all'individuazione precoce di abusi e manipolazioni del tachigrafo. Il regolamento (UE) n. 165/2014³⁶ prevede la possibilità per la polizia di accedere, mediante collegamento radio, ai dati di un «tachigrafo intelligente» attraverso un apparecchio di controllo consistente, ad esempio, in un lettore mobile su un veicolo in marcia o fisso montato in prossimità della carreggiata. Durante il collegamento, volto a facilitare agli agenti la scelta dei veicoli da fermare, possono essere trasmessi unicamente i dati necessari a tale scopo, che sono pertanto elencati in maniera esaustiva nel capoverso 2. In caso di sospetto, il controllo sarà eseguito manualmente come finora. La consultazione di dati mediante collegamento radio non comporta in nessun caso il perseguimento penale automatico del conducente né del datore di lavoro. Regolamentando in maniera chiara i diritti della polizia si attribuisce maggior peso alla protezione dei dati, peraltro ulteriormente rafforzata dalle norme contemplate nel nuovo capoverso 3 riguardo a durata di conservazione ed eliminazione dei dati trasmessi.

Art. 22 cpv. 6 lett. j

Nella versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito con «tachigrafo».

³⁶

Cfr. nota a piè di pagina n. 36.

2.6. Modifica dell'ordinanza dell'USTRA concernente l'ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS-USTRA)

Ingresso

Nell'ingresso il termine «Direzione generale delle dogane» è sostituito con «Amministrazione federale delle dogane».

Sostituzione di un'espressione

Nella versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito in tutta l'ordinanza con «tachigrafo».

Art. 8 cpv. 2 lett. a e b

A seguito della modifica dell'articolo 100 OETV sono stati modificati anche i rimandi contenuti in questo articolo. La frase introduttiva della versione italiana è oggetto di adeguamento redazionale.

2.7. Modifica dell'ordinanza sul registro delle carte per l'odocronografo (ORECO)

Titolo

In seguito alla sostituzione del termine «odocronografo» con «tachigrafo» sono stati modificati, nella versione italiana, anche il titolo dell'ordinanza e la relativa abbreviazione.

Sostituzione di espressioni

Nella versione italiana sono sostituiti in tutta l'ordinanza il termine «odocronografo» con «tachigrafo» e l'abbreviazione «RECO» con «RCT».

Art. 1

Nella versione italiana è stata modificata la denominazione del registro.

Art. 3 cpv. 1 lett. c, f-h (nuovo); cpv. 4 lett. a e b

Cpv. 1 lett. c: Il rimando alla normativa UE è stato aggiornato.

Cpv. 1 lett. f-g e cpv. 4 lett. a e b: Nel quadro dello sviluppo della banca dati è stata adeguata anche la ripartizione dei compiti tra l'Ufficio federale dell'informatica e della telecomunicazione (UFIT) e l'USTRA. Le lettere f-g contemplano i compiti per cui ora è competente l'USTRA e non più l'UFIT. Sono abrogate, in contropartita, le lettere a e b del capoverso 4.

Cpv. 1 lett. h: L'USTRA tiene ora una lista delle officine autorizzate, dei loro impiegati e delle carte loro rilasciate (cfr. nuovo art. 6a). Nonostante il rilascio delle carte dell'officina e delle autorizzazioni alle officine sia di competenza dell'Amministrazione federale delle dogane (AFD), risulta più efficiente che sia l'USTRA a stilare le liste e a trasmetterle all'Unione europea affinché vengano pubblicate, dal momento che gestisce anche la banca dati di tutti i tipi di carte per tachigrafo.

Art. 6a (nuovo)

Per agevolare le autorità d'esecuzione nell'accertamento delle frodi viene ora tenuta una lista delle officine, dei loro impiegati e delle carte loro rilasciate. Dovendo essere pubblicata sia in Svizzera che nell'Unione europea, si è dovuta creare una base legale da cui risulti chiaro agli interessati quali dati vi sono registrati e a quale scopo, e cosa accade ai dati.

2.8. Ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (OAV)

Sostituzione di espressioni

Nell'ambito della revisione dell'OETV, il termine «agricolo» è sostituito con «agricolo e forestale» in tutta l'ordinanza e in tutte le versioni linguistiche.

Nella versione italiana il termine «odocronografo» e l'espressione «portata dell'azienda» sono sostituiti in tutta l'ordinanza rispettivamente con «tachigrafo» e «dimensioni dell'azienda».

Rimandi fra parentesi sotto i numeri degli allegati; allegato 4 numeri 15.1 e 15.5

Rimandi fra parentesi sotto i numeri degli allegati: adeguamento alle direttive di tecnica legislativa modificate.

All. 4: Le autorizzazioni alle officine per l'installazione e il collaudo dei tachigrafi sono rilasciate dall'AFD e non dal DATEC (cfr. art. 101 cpv. 1 D-OETV). I requisiti per i tecnici d'officina e le officine (autorizzazione dell'AFD), finora riuniti sotto un unico numero, vengono separati trasferendo quello relativo all'officina in un nuovo numero.

In merito a un'altra modifica all'OAV, si veda anche il rapporto esplicativo *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)*.

2.9. Ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC)

Sostituzione di un'espressione

Nella versione italiana il termine «odocronografo» è sostituito in tutta l'ordinanza con «tachigrafo».

Art. 120 cpv. 2

Il riferimento all'«odocronografo» è stralciato. Le caratteristiche tecniche di tutte le generazioni di tachigrafi e le istruzioni di lavoro per il personale d'officina sono disciplinate nel nuovo regolamento (UE) n. 165/2014³⁷ e nei suoi allegati in modo più dettagliato che nel regolamento (CEE) n. 3821/85³⁸ abrogato. Le prescrizioni già contemplate nella normativa europea non vengono, in linea di principio, ripetute negli articoli 100 e 101 P-OETV modificati. Le istruzioni del DATEC concernenti l'installazione, il collaudo e la riparazione di odocronografi, registratori di fine percorso nonché dispositivi di limitazione della velocità³⁹, ad eccezione delle poche disposizioni trasferite nell'OETV, saranno abrogate. Tra le altre cose, sarà anche abolito l'obbligo di stilare un rapporto di perizia in sede di installazione e di controllo periodico del tachigrafo.

In merito alle altre modifiche all'OAC, si veda anche il rapporto esplicativo *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)*.

³⁷ 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 L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

³⁸ 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.

³⁹ 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).

3. Ripercussioni

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

A livello federale non sarà tanto il presente progetto di adeguamento normativo ad avere ripercussioni finanziarie, quanto piuttosto la successiva attuazione operativa dei nuovi requisiti concernenti il sistema del tachigrafo, che in concreto richiederà, tra le altre cose, la produzione di nuove carte per tachigrafo più sofisticate dal punto di vista tecnico, l'adeguamento del relativo registro (adeguamenti informatici) e l'implementazione di nuovi sistemi di certificazione. I lavori di adeguamento del sistema informatico del registro delle carte per tachigrafo dell'USTRA e la modifica delle carte stesse genereranno costi per circa 1 580 000 franchi. Per l'acquisto di nuovi apparecchi di controllo e la formazione degli addetti ai controlli l'Amministrazione federale delle dogane dovrà sostenere spese pari a circa 120 000 franchi.

3.2. Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni

A livello cantonale gli adeguamenti normativi proposti e la successiva attuazione operativa dei nuovi requisiti concernenti il sistema del tachigrafo avranno ripercussioni soprattutto sul piano dell'esecuzione. Oltre ad acquistare nuovi software specifici e nuovi apparecchi di controllo, le autorità esecutive dovranno provvedere a degli adeguamenti informatici e all'aggiornamento del personale competente sui nuovi requisiti. La riduzione della durata di validità delle carte degli apparecchi di controllo da cinque a due anni comporterà per i Cantoni un lieve aumento delle spese di acquisto, mentre gli oneri complessivi saranno contenuti. L'equiparazione dell'eccezione prevista per i trasporti di malati e feriti nell'OLR 2 a quella prevista dall'OLR 1 per i veicoli adibiti a compiti sanitari concede inoltre ai Cantoni maggiore libertà nell'organizzazione dei propri servizi di soccorso.

3.3. Ripercussioni per l'economia, la società e l'ambiente

La presente revisione non genererà costi supplementari rilevanti per i trasportatori svizzeri. L'obbligo di dotazione del «tachigrafo intelligente» a partire dal 15 giugno 2019 sarà applicato solo ai veicoli immatricolati per la prima volta dopo tale data. Per l'adattamento di veicoli vecchi impiegati per trasporti transfrontalieri sarà invece applicata una disposizione transitoria valida fino al 14 giugno 2034, anche se le imprese svizzere che effettuano trasporti internazionali su strada difficilmente possiedono flotte di veicoli così datati. Le vecchie carte per tachigrafo, ad eccezione delle carte dell'officina, potranno essere utilizzate fino alla data di scadenza. A breve termine si prospettano oneri supplementari dovuti alla formazione degli autisti sul funzionamento del nuovo tachigrafo. Un certo aggravio di spesa risulterà anche dalla riduzione della durata di validità della carta dell'azienda, che dovrà essere sostituita più spesso. Ciononostante, si prevedono anche dei benefici per i trasportatori svizzeri, cui sarà garantito in tal modo un accesso senza ostacoli al mercato europeo dei trasporti su strada. Inoltre, i miglioramenti apportati al tachigrafo e la maggiore facilità di utilizzo aumenteranno l'efficienza.

4. Aspetti giuridici

4.1. Basi giuridiche

I presenti adeguamenti normativi si fondano sugli articoli 8, 12, 25 capoverso 2 lettera i, 56 e 106 capoverso 1 LCStr.

4.2. Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Il regolamento (UE) n. 165/2014⁴⁰, come pure i regolamenti di esecuzione (UE) 2016/799⁴¹ e (UE) 2016/68⁴² della Commissione europea, sono stati recepiti nell'allegato I dell'Accordo sui trasporti terrestri concluso il 21 giugno 1999 tra Svizzera e Unione europea. Le modifiche normative proposte sono volte a creare equivalenza tra il diritto svizzero ed UE pertinente, in modo da garantire alle ditte di trasportai svizzere anche in futuro un accesso senza ostacoli al mercato europeo dei trasporti evitando distorsioni della concorrenza.

Anche l'Accordo europeo del 1° luglio 1970⁴³ relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), importante nell'ambito dei trasporti transfrontalieri, non contempla requisiti tecnici propri riguardo al tachigrafo, ma rimanda tuttora al regolamento (CEE) n. 3821/85⁴⁴. Benché possibilità e modalità di integrazione delle nuove prescrizioni UE nell'AETR siano ancora oggetto di trattative⁴⁵ in seno al comitato principale per i trasporti su strada (Working Party on Road Transport) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), un loro recepimento è altamente probabile visto che, come spiegato, l'UNECE non dispone di requisiti tecnici propri in materia.

4.3. Protezione dei dati

Il «tachigrafo intelligente» registra automaticamente la posizione del veicolo (coordinate GPS) in determinati momenti e dispone di un'interfaccia con sistemi di trasporto intelligenti. Attraverso un'interfaccia radio CEN-DSRC, le autorità esecutive possono inoltre avere accesso, in modalità senza fili, a una serie di dati del «tachigrafo intelligente» elencati in maniera esaustiva nell'articolo 21 capoverso 2 OCCS. Poiché ciò impone requisiti più elevati per la protezione dei dati, è stato ad esempio inserito nell'articolo 17 OLR 1 un nuovo capoverso che disciplina il trattamento dei dati personali da parte del datore di lavoro. Delle norme in materia sono state recepite anche nell'OLR 2, nell'OETV, nell'OCCS e nell'ORECO mediante l'introduzione di nuove disposizioni.

⁴⁰ 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 L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

⁴¹ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti, GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1.

⁴² Regolamento di esecuzione (UE) 2016/68 della Commissione, del 21 gennaio 2016, relativo alle procedure comuni e alle specifiche necessarie per interconnettere i registri elettronici delle carte del conducente, GU L 15 del 22.01.2016, pag. 51.

⁴³ Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR; RS **0.822.725.22**).

⁴⁴ 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.

⁴⁵ Cfr. rapporto della 111^a seduta del 25-26 ottobre 2016; scaricabile (in inglese) all'indirizzo <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc1/ECE-TRANS-SC1-406e.pdf>.