



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale delle strade USTRA

Rapporto sui risultati della consultazione

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

Consultazione svoltasi dal 17 gennaio 2018 al 25 aprile 2018

R421-2261

INDICE

Sintesi dei risultati	3
1. Oggetto della consultazione	4
1.1. Elaborazione del progetto	4
1.2. Ottenimento dei documenti per la consultazione	4
2. Svolgimento della procedura di consultazione	5
3. In generale	5
4. Il progetto in dettaglio	5
4.1. P-OETV e P-ONC	5
4.1.1. Aggiornamento delle prescrizioni in generale	5
4.1.2. Classificazione dei veicoli	5
4.1.3. Esame del veicolo	7
4.1.4. Veicoli agricoli	12
4.1.5. Emissioni (gas di scarico e rumore)	20
4.1.6. Sicurezza stradale in generale	22
4.1.7. Ulteriori richieste	24
4.2. Tachigrafo intelligente	27
4.2.1. Introduzione in generale	27
4.2.2. Equipaggiamento del veicolo	27
4.2.3. Prescrizioni concernenti i tempi di lavoro e di riposo	28
4.2.4. Esecuzione	31
5. Attuazione del progetto da parte dei Cantoni	31
5.1. Attuazione della mozione Darbellay	31
5.2. Estensione del collaudo in officina a tutti i tipi di veicoli	32
5.3. Possibilità dei Cantoni di delegare a terzi gli esami successivi straordinari (di veicoli modificati)	32
5.4. Riconoscimento reciproco degli esami successivi da parte dei Cantoni	32
5.5. Tachigrafo intelligente, durata di validità delle carte di controllo	32
6. Allegati	32
Allegato 1 : Partecipanti alla consultazione	33
Allegato 2 : Abbreviazioni - Glossario	35
Allegato 3 : Questionario	36

Sintesi dei risultati

L'attuazione della mozione Darbellay ([13.3818](#)) sull'immatricolazione in via puramente amministrativa dei veicoli nuovi provvisti di CoC (certificato di conformità europeo; cfr. glossario), accolta contro il parere del Consiglio federale, è chiaramente respinta, in particolare da 22 Cantoni. Si esprimono invece a favore di una sua attuazione i partiti PPD, PBD, UDC e, con riserva, il PLR. Il principale appunto mosso dai Cantoni contrari all'attuazione della mozione concerne l'onere legato alla registrazione dei dati dei veicoli, i quali andrebbero trascritti uno a uno dai CoC, attualmente disponibili solo in formato cartaceo. La maggior parte dei Cantoni (17) sarebbe tuttavia favorevole a riesaminare la proposta in un secondo momento, qualora si trovasse una soluzione informatica per trasferire i dati dei veicoli contenuti nei CoC in una banca dati elettronica.

Il recepimento delle prescrizioni sull'introduzione del «tachigrafo intelligente» è accolto favorevolmente malgrado i giudizi critici espressi riguardo agli aspetti legati alla protezione dei dati. Si ritiene che non debbano essere applicate prescrizioni più severe di quelle della stessa UE. È spesso oggetto di critica anche la riduzione della durata di validità prevista per determinati tipi di carte tachigrafiche.

Un punto importante della revisione riguardava l'adeguamento delle prescrizioni tecniche svizzere concernenti i trattori a quelle dell'UE e in particolare l'introduzione in Svizzera delle prescrizioni europee concernenti i freni per i rimorchi agricoli e forestali. Sia su tali aspetti sia sull'aumento, anch'esso relativo ai veicoli agricoli, della sporgenza delle attrezzature di lavoro montate sui trattori non sono pervenute richieste di modifica sostanzialmente in disaccordo con il progetto sottoposto a consultazione.

La proposta di equiparare i veicoli dei pompieri e della protezione civile agli autoveicoli di lavoro è accolta favorevolmente, purché vengano fissate adeguate condizioni quadro per prevenirne un utilizzo abusivo. Godranno di una nuova regolamentazione e potranno quindi presentare i propri rimorchi al controllo ogni 5 anni anche i baracconisti e i circhi, tuttavia con l'esplicita raccomandazione che le agevolazioni non compromettano la sicurezza stradale.

Secondo la maggioranza dei partecipanti alla consultazione, la limitazione del carico utile per i trattori industriali va mantenuta per evitare che i volumi di trasporto vengano trasferiti dal settore dei trasporti professionali a quello agricolo, disattendendo così la richiesta dei costruttori svizzeri interessati, i quali si considerano essenzialmente fornitori dei Comuni e non degli agricoltori.

L'introduzione delle nuove prescrizioni UE di fase V sui gas di scarico per i motori da lavoro e la possibilità di applicarle a tutti i tipi di veicoli fino a 45 km/h di velocità e 7,5 t di peso totale è accolta favorevolmente, sebbene siano pervenuti pareri differenziati riguardo al limite di peso superiore.

L'obbligo di equipaggiare i trattori con cinture di sicurezza deve essere disciplinato come nell'Unione europea. In diversi pareri si chiede tuttavia, a titolo complementare, che le prescrizioni concernenti i conducenti dei cosiddetti quad prevedano l'obbligo di indossare il casco per moto.

Secondo l'opinione preponderante, i conducenti di ciclomotori classici dovrebbero poter decidere se indossare un casco per moto o uno per bici. Sono invece di parere opposto soprattutto le organizzazioni attive nel settore della sicurezza stradale.

La regolamentazione in materia di luci blu è sostanzialmente accolta con favore. Si chiede tuttavia in diversi pareri di mantenere il promemoria del DATEC sull'uso delle luci blu e degli avvisatori a due suoni alternati e che gli interventi urgenti dei servizi sanitari e di soccorso non debbano più essere disposti dalla centrale d'intervento.

Benché non fossero oggetto della presente consultazione, sono pervenuti dei pareri anche sui temi seguenti:

Qualora i valori di acuità visiva rientrino nei limiti, i candidati a una licenza per allievo conducente, a una licenza di condurre o a un'autorizzazione per il trasporto professionale di persone non dovrebbero più essere tenuti a presentare un certificato oftalmologico; diverse autorità cantonali d'ammissione ritengono che gli accertamenti necessari possano essere eseguiti anche da ottici.

Per poter sfruttare meglio il potenziale delle biciclette come mezzi di trasporto, l'associazione Pro Velo suggerisce, in occasione della prossima revisione di ordinanza, di legalizzare i tandem a pedalata assistita anche per i non disabili, consentire le e-bike veloci a tre ruote, autorizzare le cargobike al trasporto di 4 bambini e permettere, nel caso delle cargobike veloci, il trasporto di 2 bambini.

1. Oggetto della consultazione

La maggior parte degli articoli e due degli allegati dell'ordinanza del 19 giugno 1995¹ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) rivista riguarda le prescrizioni relative alla classificazione nonché la costruzione e l'equipaggiamento di rimorchi di lavoro e veicoli ad uso agricolo. I principali elementi di tecnica dei veicoli sono i requisiti concernenti gli impianti di frenatura, i dispositivi di aggancio, le lunghezze prescritte per le attrezzature di lavoro montate anteriormente e i carichi per asse dei rimorchi. Alcuni di questi aggiornamenti hanno richiesto anche adeguamenti dell'ordinanza del 13 novembre 1962² sulle norme della circolazione stradale (ONC), dell'ordinanza del 27 ottobre 1976³ sull'ammissione alla circolazione (OAC) e dell'ordinanza del 19 giugno 1995⁴ concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV). Le modifiche riguardanti la classificazione dei veicoli sono invece risultate prevalentemente dalle definizioni UE delle categorie di trattori e rimorchi.

La revisione è stata dettata in parte anche dall'attuazione della mozione Darbellay⁵ (13.3818), la quale propone che i veicoli nuovi provvisti di CoC (certificato di conformità europeo) possano essere immatricolati senza essere fisicamente presentati all'ufficio della circolazione stradale. I capitoli dell'OETV sui controlli pre-immatricolazione e periodici sono stati dunque riorganizzati e il capitolo sull'esame d'immatricolazione è stato completamente riformulato.

Altre modifiche 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 dell'OETV sono state adeguate alle nuove prescrizioni UE e i corrispondenti riferimenti aggiornati, con conseguente adeguamento dell'ordinanza del DATEC del 21 agosto 2002⁶ sulla manutenzione e il controllo successivo degli autoveicoli per quanto concerne le emissioni dei gas di scarico e di fumo.

Il recepimento delle prescrizioni europee aggiornate concernenti il tachigrafo (attuale odocronografo nella terminologia svizzera), insieme all'introduzione del cosiddetto «tachigrafo intelligente», ha richiesto l'adeguamento di diverse ordinanze tra cui, oltre alle già menzionate OETV, OATV e OAC, l'ordinanza del 19 giugno 1995⁷ sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore, l'ordinanza del 6 maggio 1981⁸ sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti, l'ordinanza del 28 marzo 2007⁹ sul controllo della circolazione stradale, l'ordinanza del 20 novembre 1959¹⁰ sull'assicurazione dei veicoli e l'ordinanza dell'USTRA del 22 maggio 2008¹¹ concernente l'ordinanza sul controllo della circolazione.

1.1. Elaborazione del progetto

Il disegno posto in discussione è stato elaborato dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) in collaborazione con diverse organizzazioni mantello e associazioni direttamente interessate, nonché con i servizi federali competenti.

1.2. Ottenimento dei documenti per la consultazione

Tutti i documenti relativi alla consultazione possono essere scaricati in formato PDF dal sito Internet del Consiglio federale (www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione concluse > 2018 >

¹ RS 741.41

² RS 741.11

³ RS 741.51

⁴ RS 741.511

⁵ «Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale»

⁶ RS 741.437

⁷ RS 822.221

⁸ RS 822.222

⁹ RS 741.013

¹⁰ RS 741.31

¹¹ RS 741.013.1

DATEC > «Modifica dei requisiti tecnici e dell'esame d'immatricolazione dei veicoli stradali e introduzione di un nuovo cronotachigrafo»).

2. Svolgimento della procedura di consultazione

Dal 17 gennaio al 25 aprile 2018 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha condotto una consultazione in merito alla modifica dei requisiti tecnici e dell'esame d'immatricolazione dei veicoli stradali e all'introduzione di un nuovo tachigrafo.

I pareri pervenuti sono in totale 216. Ha esplicitamente rinunciato ad esprimersi l'associazione Nationales Versicherungsbüro Schweiz (NVB). Tutti i pareri possono essere scaricati in formato PDF dal sito Internet del Consiglio federale (www.admin.ch) sotto la rubrica Procedure di consultazione concluse 2018.

3. In generale

La revisione parziale posta in discussione intende armonizzare le prescrizioni svizzere concernenti diversi tipi di veicoli con le norme europee più avanzate, evitando gli ostacoli commerciali di natura tecnica e contribuendo a migliorare ulteriormente la sicurezza stradale e la protezione ambientale.

4. Il progetto in dettaglio

4.1. P-OETV e P-ONC

4.1.1. Aggiornamento delle prescrizioni in generale

Favorevoli: 70

(ZH LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU CHGV SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT FKS KKP KS LOUS RKMZF SVS SIK SVSP SFV ASTAG SVLT SLV TCS VELOS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL SES FER WWF GTLT EUROBUS FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ KPZG PS PLR)

Contrari: 5

(BE VD SAB MOTOS UPI)

Nota:

Gli argomenti specifici contenuti nelle risposte alla domanda 1 (accordo sostanziale con il progetto) sono stati estrapolati e, per quanto possibile, riportati sotto la domanda corrispondente, come illustrato qui appresso. I doppioni sono stati eliminati.

Le risposte contenute in lettere d'accompagnamento o in pareri generali inviati non compilando il questionario sono state conteggiate solo se quanto affermato poteva essere inteso inequivocabilmente come un SÌ o un NO ed essere attribuito a una domanda specifica. In caso di nesso non chiaro, l'argomento è stato riportato sotto la domanda più pertinente, indicandone l'origine (ad es. parere generale).

4.1.2. Classificazione dei veicoli

4.1.2.1. Articolo 12 P-OETV (classificazione dei veicoli secondo il diritto UE)

Favorevoli: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP SFV ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Il CP fa presente che i servizi interessati dalla modifica devono essere informati in modo chiaro e circostanziato.

Contrari: 0

Ulteriori osservazioni

- Riguardo alla definizione del peso garantito, non messa in discussione ma chiarita nel rapporto esplicativo per via di una particolarità del diritto UE, il Cantone SG auspica l'inserimento di un rimando alla pertinente disposizione europea.
- L'UDC dichiara, a mezzo di parere generale, di essere d'accordo con il recepimento del diritto europeo nella misura in cui ciò sia richiesto da esigenze legate al «traffico transfrontaliero».

4.1.2.2. Articolo 13 P-OETV (classificazione dei veicoli di lavoro)

Favorevoli: 60

(ZH BE UR SZ GL ZG FR SO BL SH AR AI GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP FAKT FKS KKP KS LOUS RKMZF SVS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ KPZG PS)

- Il Cantone BE, come pure FKS, RKMZF, FEUERBS, FEUERBL, VSBF e GVZ si dicono esplicitamente a favore della proposta.
- I Cantoni ZH, UR, SZ, ZG, NW, OW, AI, AR, SG, BS, GR, VD, VS, JU e TI, come pure ACVS, KKP KS, SSV, SVSP, CP e ASA chiedono che lo scopo d'utilizzo dei veicoli dei pompieri e della protezione civile sia limitato alle finalità legate all'adempimento dei compiti di tali organizzazioni, ragione per cui i Cantoni LU, OW, NW, BS e SG respingono la proposta.
- I Cantoni ZH, LU, OW, BS, ZG, FR e VD, come pure ACVS, KKP KS, SVSP, FEUERBS e SSV sono dell'avviso che la regolamentazione proposta debba essere applicata anche a determinati veicoli della polizia e/o dei servizi sanitari.
- Il Cantone UR suggerisce di ridurre la frequenza dei controlli periodici risultante dalla proposta adeguando il relativo articolo 33 OETV.

Contrari: 5

(LU OW NW BS SG)

- UPI e PS approvano la proposta, ma chiedono l'adozione di misure correttive nel caso dovessero verificarsi futuri incidenti manifestamente riconducibili alla modifica.

4.1.2.3. Articoli 20 e 21 P-OETV (rimorchi a timone rigido)

Favorevoli: 58

(ZH BE LU UR SZ GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP SFV ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT KPZG PS)

- I Cantoni ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, AI, SG e TG, come pure l'ASA chiedono che l'espressione proposta nell'articolo 20 capoverso 4 P-OETV – «starre Deichseln» – sia sostituita con «Starrdeichseln» (concerne unicamente il tedesco).
- I Cantoni ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, TG, AI, SG, VD, VS e JU, come pure l'ASA suggeriscono, ai fini di una maggiore comprensibilità, di mantenere il termine consolidato «rimorchi ad asse centrale» anche quando potrebbe essere formalmente sufficiente l'iperonimo «rimorchi a timone rigido» derivante dal diritto UE ma non ancora molto diffuso.

Contrari: 2

(OW NW)

Ulteriori osservazioni

- L'UDC dichiara, a mezzo di parere generale, di essere d'accordo con il recepimento del diritto europeo nella misura in cui ciò sia richiesto da esigenze legate al «traffico transfrontaliero».

4.1.2.4. Articolo 22 capoverso 2 lettera a P-OETV (rimorchi di lavoro)

Favorevoli: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SPM SWISSCOFEL HAFL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Il Cantone BE approva la proposta a condizione che il rapporto peso/capacità di carico ammissibile non dipenda dal peso garantito come nel diritto UE, bensì dal peso a vuoto. Andrebbe inoltre precisato il termine «ciclo di lavorazione».
- Lo SPIA è dell'avviso che il vano di carico necessario per il ciclo di lavorazione possa essere utilizzato anche per gli spostamenti a scopo di trasporto.
- Il costruttore di veicoli speciali Peter Meier chiede di fornire criteri chiari quanto alle parti che possono raggiungere la larghezza massima di 3,0 m, a prescindere dal vano di carico.
- AM, SLV e KPZG suggeriscono, ai fini di una maggiore comprensibilità, che il rapporto tra le masse del carico utile e del peso garantito sia rappresentato sotto forma di frazione (2/3) e non come coefficiente di peso a vuoto e peso garantito come nel diritto UE. Il criterio discriminante andrebbe inoltre integrato nell'articolo 21 P-OETV.

Contrari: 1
(UPI)

- Il Cantone OW e l'upi obiettano che la tendenza verso rimorchi di lavoro più larghi non è positiva per la sicurezza stradale e che si rischia un'estensione insidiosa della larghezza da 2,55 a 3,0 m.

Ulteriori osservazioni

- SPIA e SAB ritengono che la regolamentazione proposta debba essere applicata anche a determinati autoveicoli di lavoro impiegati in agricoltura.

4.1.2.5. Articolo 22 capoverso 2 lettera c P-OETV (rimorchi di baracconisti)

Favorevoli: 48

(LU SZ NW GL FR BL SH AR AI GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- La SVS, che è tra i proponenti della modifica, è sostanzialmente d'accordo con la proposta, pur suggerendo ulteriori agevolazioni, tra cui l'estensione della larghezza a 3,0 m e l'equiparazione ai rimorchi di lavoro, oltre ai rimorchi di baracconisti e circhi, anche dei rimorchi con vano utile incorporato come i baracconi per tiro a segno e altri giochi.

Contrari: 9
(ZH BE UR OW ZG SO BS SG UPI)

- I Cantoni ZH, BE, BS, AI, GR, TG, OW, NW, SG, ZG, SO, FR e TI, come pure PS, ACVS, KKP KS, SSV e SVSP temono che i lunghi tempi di stazionamento di questi rimorchi e controlli meno frequenti riducano la sicurezza stradale, per cui i Cantoni ZH, BE, UR, OW, ZG, SO, BS e SG, come pure l'upi respingono la modifica.
- I Cantoni BE, UR, SZ, ZG e SO suggeriscono di ridurre la frequenza dei controlli periodici risultante dalla proposta adeguando il relativo articolo 33 OETV.
- Il Cantone BE trova che la modifica non abbia alcun fondamento sostanziale.

4.1.3. Esame del veicolo

4.1.3.1. Attuazione della mozione Darbellay¹² (13.3818) – Immatricolazione di veicoli nuovi provvisti di CoC (certificato di conformità europeo) senza controllo presso un ufficio della circolazione stradale

Favorevoli: 22 (tra cui 4 Cantoni)

(FR SO SH VS SAB SGV SBV 2RAD AM SPIA FAKT SVS SIK SVSP ASTAG TCS VFAS SWISSCOFEL FER EUROBUS KPZG PBD PPD PLR UDC)

- La VFAS approva esplicitamente la proposta di immatricolare in via puramente amministrativa i veicoli nuovi provvisti di CoC: l'immatricolazione agevolata è aperta a tutti gli importatori in egual misura, per cui tanto gli importatori diretti o paralleli quanto quelli ufficiali godranno di

¹² «Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale»

parità di trattamento. Ne deriveranno inoltre uguali opportunità, in quanto si ridurranno gli attuali vantaggi concorrenziali (in termini, fra l'altro, di costi, oneri amministrativi e tempo) dell'immatricolazione basata sui certificati di omologazione (di cui godono soprattutto i grandi importatori ufficiali) rispetto a quella mediante esame di identificazione (praticato in particolare dagli importatori non ufficiali). Per le grandi importazioni si continuerà tuttavia a prediligere la procedura con approvazione del tipo (in particolare per via del conteggio automatizzato della tassa sul CO₂ previsto in questi casi). L'immatricolazione agevolata, essendo in linea con il principio consolidato in Svizzera dell'autodichiarazione (p. es. dichiarazione d'imposta) già applicato in ambito di immatricolazione (autodichiarazione del commerciante o del titolare), rafforzerà il senso di responsabilità dei cittadini. Stando alla VFAS, alcune associazioni del settore automobilistico avrebbero fatto fronte comune contro l'immatricolazione agevolata per mantenere gli attuali vantaggi concorrenziali di cui godono i propri membri rispetto agli importatori diretti o paralleli: un tentativo, quello di difendere le strutture e i benefici esistenti a scapito di una maggiore concorrenza e di un abbassamento dei prezzi al consumo, che andrebbe respinto. Si esprimono positivamente anche 126 autofficine indipendenti. Secondo VFAS e SGV, l'immatricolazione agevolata permette di snellire la burocrazia, abbattere gli ostacoli commerciali di natura tecnica, abbreviare i tempi d'immatricolazione e risparmiare le tasse per l'esame d'identificazione. Invece dei cinque controlli dei documenti rilevanti svolti complessivamente da USTRA e uffici cantonali della circolazione, basterà un unico esame per ciascun livello amministrativo, da cui risulterà una riduzione dei prezzi al consumo. I documenti doganali saranno comunque controllati prima dell'importazione e i CoC in sede di riscossione della tassa sul CO₂ da parte dell'USTRA. La pratica, ormai consolidata da anni nei Paesi membri dell'UE, mostra che l'immatricolazione agevolata non causa alcun problema d'attuazione, per cui la qualità dei dati sarà garantita anche in futuro. L'avvicinamento delle norme eliminerà inoltre gli svantaggi concorrenziali, mentre la minore burocrazia delle pratiche d'immatricolazione sgraverà le PMI e i mercati più grandi, con conseguente maggiore scelta di prodotti, andranno soprattutto a beneficio dei consumatori.

- ASTAG e FER sono favorevoli alla nuova procedura, si aspettano tuttavia che, sulla scia di questo adeguamento del sistema, anche i costi e le tasse per l'immatricolazione diminuiscano proporzionalmente all'onere amministrativo a carico delle autorità.
- Il TCS è dell'avviso che le autofficine e gli importatori diretti siano capaci di registrare correttamente i dati. Nel caso in cui l'ufficio della circolazione sospetti qualche irregolarità, i privati (o i meccanici) potranno comunque essere invitati a presentare fisicamente il veicolo, una procedura questa importante per garantire la correttezza dei dati registrati.
- VS e SH approvano la proposta solamente a condizione che si trovi una soluzione informatica per trasferire i dati dei veicoli contenuti nei CoC in una banca dati elettronica.
- Il PLR non è certo che la misura proposta risulti effettivamente positiva e si riserva il diritto di cambiare posizione qualora si dimostrasse controproducente.
- Sotto il profilo puramente formale, la nuova strutturazione degli articoli 29-34b è nell'insieme largamente accettata (57 sì, tra cui 26 Cantoni, contro 3 no).

Contrari: 42 (tra cui 22 Cantoni)

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG BS BL AR AI SG GR AG TG TI VD NE GE JU SAB ALP ACVS AGVS AUTOS CP DTC KPKS LOUS MOTOS UPI SVLT SLV ASA VCS VSIG SES WWF GTLT PS)

- L'immatricolazione in via puramente amministrativa dei veicoli nuovi provvisti di CoC è nel complesso chiaramente respinta, in particolare da 22 Cantoni. Il principale appunto mosso da questi ultimi riguarda l'onere legato alla registrazione dei dati, che dovrebbero essere trascritti uno a uno dai CoC, attualmente disponibili solo in formato cartaceo (i tempi di elaborazione si allungherebbero; sarebbe necessario molto personale supplementare altamente qualificato; la soppressione delle approvazioni del tipo degli importatori si ripercuoterebbe negativamente sulla quantità di dati che i Cantoni dovrebbero registrare; gli investimenti effettuati nelle attuali soluzioni informatiche andrebbero persi; la burocrazia e quindi le tasse a carico dei clienti non diminuirebbero come affermato, bensì aumenterebbero).

Il CoC non contiene inoltre tutti i dati richiesti in Svizzera ai fini dell'immatricolazione (colore veicolo, codice carburante, valori gas di scarico, efficienza energetica, dati rilevanti ai fini dell'imposta di circolazione come ad es. il peso del veicolo ecc.), per cui si dovrebbe ricorrere all'autodichiarazione.

Aumenterebbe infine il rischio di dati falsi (con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale, sull'ambiente e sui consumatori che, nella peggiore delle ipotesi, potrebbero vedere i propri veicoli messi fuori circolazione a posteriori).

- AUTOS, CP, AGVS e VSIG sono sostanzialmente favorevoli all'immatricolazione in via puramente amministrativa dei veicoli con CoC, ma non sono d'accordo con il presente progetto.
- AGVS, AUTOS, CP, MOTOS, VCS, ALP, SES e WWF osservano che tutti gli elementi oggi richiesti per l'immatricolazione si basano sull'approvazione del tipo svizzera, per cui si teme che senza un'adeguata sostituzione di questa base, peraltro funzionante, si otterrebbe soltanto un aumento degli oneri e dei costi. Il semplice fatto di non dover presentare il veicolo al controllo non implica un grande risparmio di tempo.
- Per VCS, ALP, SES, WWF e PS la modifica comporta inoltre un'inutile riduzione della tutela ambientale e della sicurezza stradale e una penalizzazione degli importatori che si attengono all'attuale normativa svizzera in materia di ecologia e di sicurezza nella scelta del proprio assortimento.
AGVS e CP esprimono delle riserve quanto alla sicurezza dei CoC in sé (ad es. possibilità di manipolazioni) e alla qualità dei dati (in particolare per i veicoli commerciali con configurazioni e carrozzerie speciali).
- DTC, LOUS, SLV, VCS, ALP, SES, WWF, PS, SBV, SAB e upi, ma anche AM, SPIA, SVSP e KPZG, sopra annoverati tra i favorevoli, affermano che una persona inesperta non è in grado di verificare se il proprio veicolo corrisponda al CoC. I veicoli non conformi alle prescrizioni svizzere potrebbero dunque essere individuati solo dopo molto tempo, in occasione del controllo periodico ufficiale (per la maggior parte dei veicoli dopo oltre 5 anni); un'evoluzione questa non auspicata né sotto il profilo della sicurezza stradale e della tutela ambientale, né dell'utenza (affidabilità). Le associazioni in questione si chiedono chi dovrebbe rispondere di eventuali irregolarità una volta trascorso questo tempo, evidenziando che in alcuni casi i veicoli andrebbero addirittura messi fuori circolazione.
- Il DTC trova che il contenuto del rapporto di perizia vada precisato.
- TG afferma che le basi giuridiche esistenti hanno già oggi notevolmente semplificato l'immatricolazione di veicoli importati, per cui non reputa necessario modificare l'ordinanza. Nel Cantone la misura è stata già attuata con successo introducendo un esame d'identificazione amministrativo secondo l'articolo 30 capoverso 1^{bis} OETV vigente, che è molto apprezzato anche dagli utenti. La presente proposta potrebbe, al contrario, mettere in discussione il sistema del collaudo in officina, oggi ben rodato.
- UR, SZ, OW, NW, ZG, SH, AI, AG, TG, VS, NE, JU e asa argomentano che un'immatricolazione in via puramente amministrativa è tutt'altro che una pratica sbrigabile a uno sportello.
- La maggior parte dei Cantoni (17) è, nel complesso, disposta a riesaminare la questione in un secondo momento, qualora si trovasse una soluzione informatica per trasferire i dati dei veicoli contenuti nei CoC in una banca dati elettronica (BE, LU, UR, SZ, NW, SH, AR, AI, SG, GR, AG, VD, VS, NE, JU, asa). Nel caso la proposta venisse introdotta malgrado il rigetto, chiedono una banca dati anche OW e ZG.
- BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, AR, AI, SG, VD, VS, NE e asa chiedono che la registrazione dei dati nel modulo 13.20A non sia effettuata dagli esperti della circolazione (adeguamento degli art. 74. cpv. 1 lett. a n. 1 e 75 cpv. 2 OAC) o, ancora meglio, che l'intero rapporto di perizia sia compilato elettronicamente.
- BE, SO, NE, JU, BS, SG e GTLT intendono chiarire, prima di introdurre la proposta, se l'attuale licenza di circolazione debba essere adeguata ai dati UE.
- NE, JU e GTLT auspicano inoltre che venga messo a disposizione su Internet un modulo elaborabile da tutti gli attori coinvolti.
- UR, SZ, NW, ZG, AI, VS, NE, JU e asa vedono attualmente possibile un'eventuale immatricolazione in via amministrativa solo mantenendo l'obbligo di approvazione del tipo per gli importatori commerciali e, al massimo, esclusivamente per le automobili e i motoveicoli. Quest'ultima richiesta è avanzata anche dal Cantone LU e, in generale, dai Cantoni OW, SG, VD.
- Qualora la proposta dovesse essere riesaminata, AR vuole che la procedura venga applicata solo ai veicoli di al massimo 6 mesi.
- Qualora la proposta dovesse essere riesaminata GE chiede che l'immatricolazione sia affidata unicamente a esperti provvisti delle necessarie qualifiche (ad es. in caso di veicoli modificati o varianti iscritte nel CoC).

Ulteriori osservazioni

- CP vorrebbe che siano previsti controlli a campione qualora la nuova regolamentazione venisse introdotta malgrado il rigetto; BE chiede che in questo caso venga prescritto per legge il controllo d'identificazione del veicolo (ad es. ad opera degli importatori generali e – per le importazioni dirette – delle autorità doganali).
- SLV, ASTAG, AUTOS, VSIG e FER ritengono che, per garantire la qualità delle informazioni, sia indispensabile poter attingere i dati dei CoC da una banca dati elettronica. L'ASTAG è dell'avviso che i documenti da presentare dovrebbero essere definiti nel modo più esaustivo possibile affinché le autorità d'immatricolazione non abbiano il diritto, bensì il dovere di esigere la presentazione fisica del veicolo in caso di irregolarità o lacune dei documenti.
- AUTOS, MOTOS, ASTAG, VSIG, FER, ECONS e UDC scrivono che la possibilità di immatricolare i veicoli provvisti solo di CoC, senza approvazione del tipo o scheda tecnica, dovrebbe essere concessa anche agli importatori generali e non soltanto agli importatori diretti. Si dovrebbe inoltre facilitare di conseguenza anche l'immatricolazione dei veicoli provvisti di approvazione del tipo o scheda tecnica. Dovrebbero pure essere autorizzati a immatricolare i propri veicoli in via puramente amministrativa tutti gli agenti commerciali che hanno accesso all'approvazione del tipo, da cui la necessità di adeguare anche i requisiti per il collaudo in officina.
- Secondo BE, UR, BL, AR e NE un importante presupposto ai fini dell'immatricolazione in via amministrativa è la possibilità di chiamare a rispondere l'importatore della mancata conformità ai requisiti ambientali. È quindi importante che nel quadro del servizio di manutenzione periodico venga svolto anche un controllo di funzionamento del sistema antinquinamento.
- ZH trova che nell'articolo 31 capoverso 1 P-OETV debbano essere menzionati anche i veicoli provvisti di certificato di conformità europeo (CoC). VD, ritenendo poco felice l'espressione «i veicoli non nuovi», chiede di semplificare la frase introduttiva se il titolo è di per sé abbastanza chiaro.
- Riguardo all'articolo 31a capoverso 2 P-OETV, UR, BS, BL, TG e NE suggeriscono di indicare i sistemi divergenti nella licenza di circolazione.
- TG propone di formulare l'articolo 34b capoverso 4 P-OETV in modo tale che i Cantoni abbiano la facoltà di riconoscere i CoC redatti in lingue diverse da quelle nazionali e dall'inglese.
- L'upi è d'accordo con l'articolo 34b capoverso 1 solamente a condizione che la Confederazione definisca dei requisiti minimi uniformi riguardo al perfezionamento/alla qualificazione del personale addetto all'esame d'immatricolazione in via amministrativa. Se questo aspetto fosse delegato ai Cantoni, in assenza di una direttiva federale potrebbero venire a crearsi grosse differenze a livello cantonale, suscettibili di ripercuotersi negativamente sulla sicurezza stradale.
- AM, SLV e KPZG fanno presente che i collaudi delle cabine di protezione non sono più effettuati dall'istituto di ricerca Agroscope di Reckenholz-Tänikon (ART) ormai da tempo. Dato che l'ART non ha più una divisione tecnica, occorre indicare come organo di controllo il BLT di Wieselburg, in Austria (Rottenhauser Str. 1, 3250 Wieselburg an der Erlauf, Österreich).
- VD propone di stralciare «par ailleurs» dalla versione francese dell'articolo 29 capoverso 1 seconda frase P-OETV. Chiede inoltre se dietro la nuova formulazione dell'articolo 29 capoverso 3 OETV («non è necessario l'esame» invece dell'attuale «sono dispensati dal controllo») ci sia la volontà di lasciare ai Cantoni la facoltà di procedere o meno a un controllo.

4.1.3.2. Riconoscimento reciproco degli esami successivi da parte dei Cantoni (art. 34b P-OETV)

Favorevoli: 52 (tra cui 23 Cantoni)

(ZH BE UR OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SAB SGV SBV AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG)

- BE, UR e SG, come pure LU, benché sostanzialmente contrario, chiedono di aggiungere nell'articolo 34b capoverso 2 P-OETV che gli esami d'immatricolazione e quelli successivi possano essere riconosciuti da altri Cantoni solo se i dati necessari si dimostrano corretti e completi.
- AM, SLV e KPZG scrivono che occorre garantire una valutazione uniforme per evitare che un veicolo non conforme alle prescrizioni sia immatricolato in un altro Cantone senza che se ne siano prima corretti i difetti constatati.

Contrari: 9 (tra cui 3 Cantoni)

(LU SZ VD ALP MOTOS VCS SES WWF PS)

- LU e SZ, ma anche i Cantoni sostanzialmente favorevoli BE e UR, chiedono di aggiungere nell'articolo 34b capoverso 2 P-OETV che nel Cantone d'immatricolazione non deve esserci alcun rapporto di polizia pendente né alcun esame in corso.

4.1.3.3. Collaudo in officina ad opera di aziende riconosciute – Semplificazione ed estensione a tutti i tipi di veicoli della possibilità di delega da parte dei Cantoni

Favorevoli: 30 (tra cui 8 Cantoni, NE si è espresso sia favore sia contro)

(FR BL SH AR AG TI NE GE SAB SBV 2RAD AM ACVS AGVS SPIA CP FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SLV TCS VFAS SWISSCOFEL FER EUROBUS KPZG)

- L'AGVS concorda espressamente con gli adeguamenti e le agevolazioni per il collaudo in officina (possibilità per i Cantoni di delegare altri esami, ad es. di autocarri e trattori, in presenza di approvazione del tipo o scheda tecnica svizzera e abolizione del controllo di funzionamento), da attuare anche qualora non venga introdotta l'immatricolazione puramente amministrativa per i veicoli provvisti di CoC importati direttamente.
- 18 Cantoni (ZH, LU, UR, OW, NW, GL, AI, SZ, ZG, SO, SH, SG, GR, AG, TG, VS, NE, JU) come pure l'asa sono favorevoli alla semplificazione delle procedure di collaudo in officina (corretta compilazione del rapporto di perizia senza controllo di funzionamento per i veicoli nuovi), seppur con diverse richieste di una formulazione chiara e univoca.
- AG fa notare che l'estensione del collaudo in officina ad altri tipi di veicoli come autocarri, veicoli di lavoro, ecc., obbligherebbe i titolari dell'autorizzazione ad acquisire conoscenze supplementari che potrebbero essere conseguite solo nel quadro di impegnativi corsi di perfezionamento integrativi.
Sostanzialmente il TI non è contrario: i casi in cui gli svantaggi risulterebbero predominanti (costi di formazione, errori) sono limitati e le autorità potrebbero tenerne conto in sede di delega.
- Il CP desidera che venga sancito chiaramente che il collaudo in officina può essere delegato solo ad esperti (ad es. menzionando un certificato di capacità).
- La SLV vuole che i requisiti per il collaudo in officina siano formulati in modo tale che questo servizio possa essere fornito solo da aziende qualificate, esaminando inoltre la possibilità di limitarlo agli importatori ufficiali.

Contrari: 33 (tra cui 19 Cantoni, NE si è espresso sia a favore sia contro)

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG SO BS AI SG GR TG VD VS NE JU ALP AUTOS CP DTC MOTOS UPI SVLT ASA VCS VSIG SES WWF GTLT PS)

- 18 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, AI, SZ, ZG, SO, BS, SG, TG, VD, VS, NE, JU) come pure l'asa respingono l'estensione dei collaudi in officina ad altri tipi di veicoli quali autocarri, veicoli di lavoro, trattori ecc., che non si prestano bene a questo tipo di esame per via della complessità delle prescrizioni vigenti in materia e delle spesso notevoli differenze che li contraddistinguono.
- L'upi ritiene importante disporre di know-how sufficiente e svolgere controlli presso le organizzazioni cui sono delegati i collaudi, soprattutto per il maggiore potenziale di danni cui sono esposti i nuovi tipi di veicoli (ad es. autocarri). A suo avviso la regolamentazione proposta tiene troppo poco conto di questa esigenza.
- BE ritiene che vada respinta anche l'estensione del collaudo in officina ai veicoli su cui sarebbe possibile effettuare un controllo di funzionamento. Le prescrizioni applicabili ai veicoli usati sarebbero infatti troppo complesse e farebbero crescere fortemente il tasso di errore da parte dei servizi d'immatricolazione, con conseguenti ripercussioni negative. Il regolare perfezionamento richiederebbe inoltre un impegno considerevole da parte delle persone autorizzate, motivo per cui un'estensione sarebbe opportuna solo per i ciclomotori (ad es. e-bike).
- AUTOS e VSIG scrivono che se l'immatricolazione in via puramente amministrativa sarà introdotta per i veicoli provvisti di CoC e adottata analogamente anche per i veicoli muniti di approvazione del tipo o scheda tecnica, il collaudo in officina diventerà in gran parte superfluo e l'articolo 32 P-OETV andrebbe adeguato di conseguenza.
- DTC è sostanzialmente d'accordo con la nuova versione: se tuttavia l'immatricolazione mediante CoC senza controllo di funzionamento è concessa a qualsiasi privato, dovrebbe essere concessa incondizionatamente anche a qualsiasi agente commerciale.

4.1.3.4. Possibilità per i Cantoni di delegare a terzi gli esami successivi (di veicoli modificati; articolo 34a P-OETV)

Favorevoli: 49 (tra cui 18 Cantoni)

(ZH SZ OW NW GL ZG FR SO BL SH AI SG GR AG TG TI VS GE SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP AM AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF EUROBUS KPZG PS)

- ZH appoggia esplicitamente la proposta, ritenendo che non comporti una diminuzione della sicurezza stradale, come dimostrato dalle esperienze dei Cantoni in cui la delega è già adottata. È tuttavia importante che le condizioni per la delega siano rispettate e controllate.
- TG dice di approvare la proposta a condizione che si rinunci alla delega per i controlli straordinari.
- TI ritiene che sussista tuttavia il rischio di una valutazione meno uniforme.

Contrari: 13 (tra cui 8 Cantoni)

(BE LU UR BS AR VD NE JU ACVS KKPKS MOTOS UPI GTLT)

- BE, LU, UR, BS, AR, ACVS, KKPKS, ma anche i favorevoli ZH, OW, AI, SSV e SVSP, condividono l'idea che occorra escludere la delega degli esami successivi basati su rapporti di polizia (in primo luogo, perché solo il Cantone di stanza è in possesso del rapporto di polizia con le informazioni necessarie e, in secondo luogo, per garantire la protezione dei dati).
- BE, LU, UR e VD sostengono che, rispetto ai controlli periodici, la verifica delle modifiche tecniche accresce notevolmente i requisiti richiesti agli esperti, poiché spesso i veicoli modificati devono essere sottoposti a un controllo tecnico completo. Per garantire tale competenza, questi compiti vanno dunque lasciati, come finora, alle autorità d'immatricolazione. La proposta non garantirebbe inoltre che le persone delegate dispongano effettivamente degli strumenti necessari (ad es. apparecchio per la misurazione del rumore appositamente tarato).
- BE e BS condividono l'opinione che una delega a questo livello crei differenze ancora maggiori tra gli organi di controllo. Esisterebbe del resto già oggi una sorta di «turismo dell'esame», ossia la predilezione di alcuni Cantoni rispetto ad altri per via dell'applicazione meno rigida di determinate prescrizioni. Un'ulteriore delega a privati minaccerebbe di acuire questa problematica, col pericolo di favorire finanche esami compiacenti.
- BE, LU, UR e BS chiedono di precisare, qualora venga sancita la possibilità di delega dei controlli sulle modifiche tecniche, che questi esami devono essere effettuati esclusivamente da esperti della circolazione rispondenti ai requisiti di cui agli articoli 65 - 68a OAC. SG chiede per queste persone un perfezionamento (corsi asa) analogo a quello degli esperti della circolazione. CP vuole che sia chiaramente disposto che gli esami successivi possono essere delegati unicamente ad esperti.
- UR, AR e NE, ma anche i favorevoli BL e TG, trovano che i veicoli modificati con equipaggiamenti rilevanti sul piano ambientale, quali le centraline motore modificate (chip tuning), presentano un certo rischio di manomissioni.

Ulteriori osservazioni

- ZH suggerisce di verificare che le modifiche obbligatoriamente sottoposte ad esame successivo elencate a titolo esemplificativo nell'articolo 34 capoverso 2 OETV siano ancora al passo coi tempi.

4.1.4. Veicoli agricoli

4.1.4.1. Adeguamento della definizione di veicoli «agricoli e forestali»

Favorevoli: 64

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU CHGV SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKPKS LOUS RKMZF SVS UPI SIK SVSP SFV ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- La SAB appoggia esplicitamente la proposta perché i veicoli ad uso agricolo e forestale sono spesso simili, se non addirittura identici.

- Il Cantone TG precisa che è bene rinunciare all'adeguamento retroattivo di licenze, legende di statistiche e simili.
- Il Cantone VD suggerisce di adeguare anche l'espressione «trasporti agricoli» nell'articolo 86 ONC.

Contrari: 0

- L'UDC respinge, a mezzo di parere generale, gli adeguamenti al diritto europeo fintanto che non sussistono ostacoli al «traffico transfrontaliero».

4.1.4.2. Semplificazione delle prescrizioni

Favorevoli: 55

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SBV AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP SFV SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL GTLT EUROBUS KPZG PS)

- La SAB dichiara di essere sostanzialmente d'accordo che le prescrizioni svizzere in materia di veicoli agricoli e forestali siano armonizzate con quelle europee, poiché in questo segmento molti veicoli sono importati.

Contrari: 3

(SGV ASTAG FER)

- ASTAG, SGV e FER dichiarano di essere contrari a qualsiasi ulteriore agevolazione per i veicoli ad uso agricolo e forestale se la modifica non ha lo scopo di recepire dal diritto europeo di prescrizioni puramente tecniche.

4.1.4.3. Articolo 9 P-OETV (definizione dei veicoli agricoli e forestali)

Favorevoli: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT KPZG PS)

- Il Cantone LU precisa che le prescrizioni agevolate in materia di attrezzature agricole potranno essere invocate, come finora, solo per i trattori con velocità massima fino a 40 km/h.

Contrari: 0

- Il Cantone ZG dichiara che l'armonizzazione delle prescrizioni svizzere ed europee in materia di costruzione e di equipaggiamento dovrebbe essere attuata con maggiore sistematicità.

4.1.4.4. Articoli 53 e 58 P-OETV (pneumatici e silenziatori di ricambio)

Favorevoli: 57

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- I Cantoni LU e TG chiedono di precisare che i silenziatori di ricambio devono avere la stessa efficacia dei pezzi originali.
- La SAB sottolinea che la nuova disposizione debba essere applicata solo a pneumatici e veicoli nuovi.

Contrari: 1

(LU)

- L'UDC respinge, a mezzo di parere generale, gli adeguamenti al diritto europeo fintanto che non sussistono ostacoli al «traffico transfrontaliero».

4.1.4.5. Articolo 112 P-OETV (specchi e telecamere di visione laterale)

Favorevoli: 49

(ZH LU UR SZ NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS AGVS SPIA CP DTC FAKT KKP KS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT PS)

- SLV, SPIA e SAB sono favorevoli alla proposta nel suo complesso e in particolare al fatto che le telecamere di visione laterale possano essere arretrate fino a 2,5 m dall'estremità anteriore, conformemente alla norma adottata in Germania. SPIA e SAB si dicono inoltre esplicitamente a favore della segnalazione mediante luci gialle di pericolo.
- Pur non essendo in grado di valutare se la proposta sia ottimale, l'upì ammette che le soluzioni prospettate sono tese a migliorare la sicurezza dato che, proprio per questi veicoli, una sufficiente visione laterale è molto importante per prevenire gli incidenti.
- Il Cantone LU sottolinea che le misure di compensazione per sporgenze anteriori importanti devono essere elencate esplicitamente nel testo dell'ordinanza.
- SPIA e SAB segnalano l'importanza di istruzioni di montaggio chiare e comprensibili per i sistemi di retrovisione con telecamera e monitor.
- La SLV suggerisce di equiparare ai sistemi di retrovisione con telecamera e monitor idonei specchi approvati da un organo di controllo riconosciuto.
- Il Cantone VD chiede di formulare in modo più chiaro la disposizione transitoria nell'articolo 222^p capoverso 2 P-OETV.

Contrari: 9

(BE OW VD AM LOUS SLV SPM HAFL KPZG)

- Il Cantone BE come pure KKP KS, AM, LOUS, HAFL, KPZG e SPM reputano insufficiente la visione laterale risultante da un montaggio arretrato della telecamera fino a 2,5 m dall'estremità anteriore. Poiché questa visuale non consentirebbe più di garantire sempre un'immissione sicura in caso di intersezioni il cui campo di visibilità non è conforme alle norme vigenti, AM, KKP KS, LOUS, HAFL e KPZG chiedono di ridurre tale distanza a un massimo di 1,0 m.
- AM, KPZG, LOUS e SPM chiedono di rinunciare alle luci gialle di pericolo come segnalazione luminosa perché la misura non è promettente; al contrario, si deve temere un maggiore utilizzo abusivo. AM, KPZG e LOUS aggiungono che, invece delle luci di pericolo, risulterebbero più efficaci delle luci di ingombro rosse e bianche accese in permanenza.

Ulteriori osservazioni

- Il Cantone SH si chiede perché non esigere telecamere di visione laterale anche per attrezzatura sgombraneve sporgente oltre i 4 m.

4.1.4.6. Articolo 131 P-OETV (sporgenza anteriore degli autoveicoli di lavoro)

Favorevoli: 59

(ZH LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Lo SPIA appoggia esplicitamente la proposta, specie per le misure sostitutive quali gli specchi retrovisori laterali e la possibilità di installare sistemi di retrovisione con telecamera e monitor.
- L'upì si astiene dall'esprimere un parere non ritenendo possibile al momento valutare il livello di sicurezza che ne conseguirà.

Contrari: 1

(BE)

- Il Cantone BE reputa che l'aumento della sporgenza anteriore dei veicoli di lavoro non sia compatibile con la sicurezza stradale. C'è inoltre da attendersi che molti invocheranno questa agevolazione a posteriori.

4.1.4.7. Articolo 134 P-OETV (limitazione del carico utile)

La limitazione del carico utile va mantenuta a 4 t (sì) o soppressa (no)?

Favorevoli: 41

(ZH BE LU UR SZ OW GL ZG FR SO BL SH AR AI SG GR AG TI VD VS GE JU SGV ACVS AGVS AUTOS CP DTC KKP KS SVS UPI SVSP ASTAG ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS PS)

- I Cantoni BE, UR e LU, come pure ACVS, KKP KS, SGV, AUTOS, ASTAG, FER e VSIG si preoccupano che la modifica possa svantaggiare il settore dei trasporti.
- Secondo i Cantoni LU e SH, come pure il DTC, l'abolizione della limitazione del carico utile dei trattori va respinta, essendo questi inadatti per costruzione a trasportare un carico.
- L'upi constata, non da ultimo per la proposta di abolire la limitazione del carico utile, una tendenza sfavorevole alla sicurezza stradale.

Contrari: 19

(NW BS TG NE SSV SAB SBV AM SPIA FAKT LOUS SIK SFV SVLT SLV TCS HAFL KPZG PLR)

- La SIK chiede di abolire la limitazione del carico utile e respinge quindi l'innalzamento da 3,0 a 4,0 t che continuerebbe a precludere a molti dei veicoli fabbricati dai membri della SIK la possibilità di essere impiegati a livello comunale, con conseguenze negative per il settore in questione.
- I Cantoni BS, TG e NE, come pure SLV, SPIA, LOUS, SAB, AM, SSV, KPZG, FAKT, TCS, SFV e PLR sono favorevoli all'abolizione della limitazione del carico utile nell'interesse di un'apertura del mercato.
- SSV e SFV respingono le limitazioni del carico utile poiché queste potrebbero ridurre il numero degli spostamenti a scopo di trasporto e, nel caso dei pompieri, anche il numero di veicoli impiegabili. La SFV sottolinea inoltre che la possibilità di trasportare più materiale accresce la sicurezza dei pompieri.

Ulteriori osservazioni

- SSV aggiunge che i requisiti per i trattori e gli autocarri andrebbero in genere uniformati.

4.1.4.8. Articolo 161 P-OETV (velocità massima e classificazione)

Favorevoli: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS GE SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT KPZG PS)

- L'UDC dichiara, a mezzo di parere generale, di essere d'accordo con il recepimento del diritto europeo nella misura in cui ciò sia richiesto da esigenze legate al «traffico transfrontaliero» o, come in questo caso, porti a una semplificazione delle norme attuali.

Contrari: 4

(VD NE JU GTLT)

- I Cantoni NE e JU, come pure il GTLT chiedono che i veicoli debbano soddisfare come requisito minimo i criteri di classificazione della direttiva 2007/46/CE per i veicoli fuoristrada.
- Il Cantone VD teme che in futuro sempre più veicoli per il trasporto di persone siano depotenziati per essere immatricolati come veicoli agricoli e forestali, accrescendo così la pressione dei controlli della polizia, visto che questi veicoli non sono autorizzati al trasporto di persone.

Ulteriori osservazioni

- Il Cantone VD aggiunge che l'altezza dal suolo del centro di gravità di cui al capoverso 4 è difficile da determinare geometricamente.

4.1.4.9. Articolo 163 P-OETV (raccordi per freno di rimorchio)

Favorevoli: 55

(ZH BE LU UR SZ NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Nei rispettivi pareri generali, PPD, PLR e PBD sostengono le modifiche finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale e all'eliminazione degli ostacoli commerciali di natura tecnica.

- SPIA e SAB reputano importante per i trattori ammettere sistemi adeguati che consentano di continuare a utilizzare i rimorchi esistenti.
- I Cantoni ZH, TG, GR, OW e AI, come pure ACVS, KKPXS, HAFL e SPM ricordano i rischi connessi a trattori e rimorchi con diversa forza di frenata e le possibili conseguenze di incidenti.
- I Cantoni ZH, LU, BE e UR, come pure la SLV ritengono che la responsabilità del corretto agganciamento del rimorchio trainato sia del conducente, ma desiderano, come ausilio per lo stesso, un'indicazione nella licenza di circolazione o un contrassegno sui collegamenti.
- Il Cantone BE chiede che si debba dimostrare tramite diagramma il rispetto dell'adattamento della pressione.

Contrari: 5

(OW GR UPI SPM HAFL)

- I Cantoni ZH, OW, AI e TG, come pure ACVS, KKPXS, AM, SLV, HAFL e KPZG chiedono che i raccordi per freni di trattori a una condotta siano ammessi, come nell'Unione europea, solo sino a fine 2024.
- Riguardo al freno idraulico per rimorchio (sistema a una e a doppia condotta), AM, HAFL e SPM fanno notare che i tempi di risposta richiesti sono molto difficili da raggiungere in caso di traino di grossi rimorchi o di un secondo rimorchio.
- I Cantoni GR e VD, come pure la HAFL chiedono ulteriori regolamentazioni per migliorare la sicurezza di funzionamento, limitando opportunamente il carico rimorchiato (GR) o il numero di rimorchi trainati (VD) oppure esigendo speciali comandi dei freni per grossi carichi.
- AM e KPZG fanno presente che una volta entrato in vigore il divieto nell'UE nel 2025, la responsabilità e i rischi legati all'installazione di raccordi per freni a una condotta incomberanno all'installatore.
- L'upi constata, tra l'altro per la proposta di innalzare i carichi rimorchiati ammessi per i rimorchi con freni a inerzia, una tendenza sfavorevole alla sicurezza stradale.
- La HAFL auspica un'altra denominazione per i raccordi a condotta dei freni idraulici per rimorchio, divergente dal diritto europeo.

4.1.4.10. Articolo 164 P-OETV (sporgenza anteriore dei trattori)

Favorevoli: 49

(ZH UR SZ NW GL SO BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV AM AGVS SPIA CP DTC FAKT LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SPM SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- I Cantoni BE, BS, SH, ZG e FR, come pure upi, CHGV, ACVS, KKPXS, CHGV e SPM trovano che la regolamentazione proposta, in assenza di una persona che faccia da assistente e senza una concreta limitazione della lunghezza, non garantisca sufficientemente la sicurezza stradale. Dal punto di vista esecutivo, fondarsi unicamente sul carico sull'asse anteriore e sulla capacità di trazione degli pneumatici sarebbe inoltre troppo oneroso.
- I Cantoni ZH, AI, GR e TG, come pure SSV, SVSP e SPM chiedono di menzionare esplicitamente nella disposizione fattori limitanti quali il carico sull'asse anteriore e la capacità di trazione degli pneumatici.
- I Cantoni BE, SH, ZG e FR, come pure la CHGV chiedono che la sporgenza venga esplicitamente fissata a 5,0 m.
- SPM aggiunge che i trattori con assi anteriori basculanti non si prestano ad avere sporgenze anteriori importanti per motivi di stabilità nella frenata.
- La KPZG fa presente che l'espressione «attrezzi accessori necessari» va mantenuta, come proposto, a titolo di prerequisito.

Contrari: 10

(BE LU OW ZG FR BS CHGV ACVS KKPXS UPI)

- Il Cantone BE e CHGV trovano che le misure proposte per migliorare la visione (sistema di retrovisione con telecamera e monitor) e la riconoscibilità (luci gialle di pericolo) non siano sufficienti.
- Secondo il Cantone OW, gli specchi già prescritti attualmente sarebbero troppo poco utilizzati, motivo per il quale non sostiene la proposta.

Ulteriori osservazioni

- Il Cantone BE come pure LOUS, SLV, AM e CHGV chiedono che le prescrizioni concernenti la lunghezza degli attrezzi accessori montati temporaneamente a scopo agricolo possano applicarsi anche in caso di impiego commerciale se utilizzati per lavori analoghi e provvisti dello stesso equipaggiamento di sicurezza.

4.1.4.11. Articolo 166 P-OETV (cunei e dispositivi di agganciamento)

Favorevoli: 53

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV AM ACVS AGVS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

Contrari: 2

(TG SPM)

- Il Cantone TG critica la formulazione proposta poiché, non menzionando l'obbligo di montare specchi retrovisori sui veicoli agricoli e forestali, crea una lacuna normativa.
- SPM fa presente che non sono ancora disponibili sul mercato trattori per i quali il fabbricante garantisca un carico rimorchiato sull'attacco a tre punti.

4.1.4.12. Articolo 168 P-OETV (rapporto di trasmissione dei monoassi)

Favorevoli: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- L'UDC dichiara, a mezzo di parere generale, di essere d'accordo con il recepimento del diritto europeo nella misura in cui ciò sia richiesto da esigenze legate al «traffico transfrontaliero» o, come in questo caso, porti a una semplificazione delle regolamentazioni attuali.

Contrari: 0

4.1.4.13. Articolo 183 P-OETV (carichi sull'asse dei rimorchi)

Favorevoli: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS SPIA CP FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- L'UDC dichiara, a mezzo di parere generale, di essere d'accordo con il recepimento del diritto europeo nella misura in cui ciò sia richiesto da esigenze legate al «traffico transfrontaliero».
- ACVS e KKP KS richiamano l'attenzione su un rimando che rinvia all'articolo 21 capoverso 1 lettera b P-OETV invece che all'articolo 21 capoversi 2 e 3 P-OETV.
- Il Cantone BE suggerisce di mantenere anche in questa disposizione la menzione dei «rimorchi ad asse centrale».

Contrari: 3

(AUTOS DTC VSIG)

- DTC, AUTOS e VSIG respingono la proposta poiché, non menzionando i rimorchi con più di quattro assi, crea una lacuna normativa. L'AGVS approva la proposta, ma con la stessa riserva.
- L'upi constata, tra l'altro per la proposta di innalzare i carichi rimorchiati ammessi per i rimorchi con freni a inerzia, una tendenza sfavorevole alla sicurezza stradale.

4.1.4.14. Art. 189, 201, 202, 203 e 205 P-OETV (prescrizioni sui freni dei rimorchi di lavoro)

Favorevoli: 57

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Il Cantone LU dichiara generalmente giusti l'armonizzazione con i veicoli prodotti nei Paesi dell'Unione europea e l'adeguamento al maggiore peso dei carichi trasportati.

Contrari: 2
(LU UPI)

- Il Cantone LU esprime preoccupazione in merito alla proposta di modifica dell'articolo 201 capoverso 1 OETV in virtù della quale gli impianti di frenatura dei trattori saranno in futuro compatibili con quelli degli autocarri, in quanto ciò renderà più facile per i trattori il traino di vecchi rimorchi di autocarri.
- Il Cantone LU fa notare che, in caso di fermata in salita, il veicolo trattore deve poter trattenere anche l'intero peso di un rimorchio con freni a inerzia. Per mantenere invariato il limite di peso dei rimorchi con freni a inerzia occorre rinunciare ad abrogare l'articolo 202 capoverso 2 OETV.
- L'upi ritiene che in particolare l'abolizione dei limiti di peso di cui all'articolo 205 P-OETV costituisca una novità sfavorevole alla sicurezza stradale.
- L'UDC respinge, a mezzo di parere generale, gli adeguamenti al diritto europeo fintanto che non sussistono ostacoli al «traffico transfrontaliero».

4.1.4.15. Articolo 195 P-OETV (dispositivi di agganciamento dei rimorchi)

Favorevoli: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG PS)

- I Cantoni NE e JU, come pure il GTLT chiedono delle modifiche riguardo ai termini utilizzati in francese per «perno di accoppiamento» e «ralla».

Contrari: 0

4.1.4.16. Articoli 207 e 208 P-OETV (rimorchi agricoli e forestali)

Favorevoli: 54

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VSIG SWISSCOFEL HAFL FER GTLT EUROBUS PS)

- Nei rispettivi pareri generali, PPD, PLR e PBD sostengono le modifiche finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale e all'eliminazione degli ostacoli commerciali di natura tecnica.
- I Cantoni BE, LU, UR e ZG esprimono preoccupazione per la sicurezza stradale, in quanto combinando trattori nuovi e rimorchi vecchi può succedere che il veicolo trattore sia spinto dal rimorchio.
- AM, SPIA, SLV e KPZG accettano l'innalzamento da 6 a 8 t del limite di peso per i rimorchi con freni a inerzia, ritengono tuttavia che incomba agli operatori di mercato non vendere rimorchi di questo tipo per motivi di sicurezza stradale.
- Il Cantone SG chiede una regolamentazione tale per cui in caso di conversione dell'impianto di frenatura si applichino le stesse prescrizioni che per i rimorchi nuovi. Occorre in effetti escludere che rimorchi di autocarri dismessi siano adeguati alle vecchie prescrizioni per i rimorchi agricoli facendo riferimento alla loro data di prima entrata in circolazione di gran lunga anteriore.
- I Cantoni BE, LU e UR propongono una serie di misure integrative per ridurre il potenziale di pericolo, quali la verifica della combinazione di veicoli, l'adeguamento degli impianti di frenatura, la riduzione della velocità da 40 a 25 km/h, la riduzione del peso totale e la messa fuori servizio dei vecchi rimorchi agricoli e forestali.
- La HAFL chiede che ai raccordi dei freni di rimorchi destinati a trainare un altro rimorchio si applichino gli stessi requisiti dei trattori.
- SPM e AM lamentano la troppa poca attenzione prestata ai fondamentali svantaggi dei freni di rimorchi idraulici rispetto ai freni ad aria compressa.

Contrari: 3
(ZG KPZG UDC)

- AM e KPZG chiedono che il peso totale di rimorchi con freni idraulici a una condotta e capacità frenante del 38 % sia limitato a 28 t, come prima dell'introduzione del limite di 40 t.
- L'UDC respinge nel suo parere il recepimento delle norme UE per i rimorchi ad uso agricolo e forestale.

4.1.4.17. Articolo 209 P-OETV (dispositivi di agganciamento)

Favorevoli: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Il Cantone LU fa notare che gli occhioni fissi per timone possono favorire il ribaltamento delle combinazioni di veicoli nell'impiego fuoristrada.

Contrari: 0

4.1.4.18. Allegato 3 P-OETV (requisiti per le telecamere di visione laterale)

Favorevoli: 51

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SGV AM ACVS AGVS AUTOS CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- AM, SVLT e KPZG obiettano che i sistemi di retrovisione con telecamera e monitor devono essere compatibili con i sistemi previsti dai fabbricanti per migliorare la visione a 360 gradi. Dovrebbero inoltre essere obbligatoriamente testati da un organo di controllo svizzero riconosciuto, ragione per cui la SLV respinge la proposta.
- Il Cantone LU obietta che, oltre a malfunzionamenti e guasti, debbano essere facilmente riconoscibili nel o sul sistema anche eventuali tracce di sporco.
- La SVLT sottolinea la necessità di un piano di verifica con chiare istruzioni tecniche.

Contrari: 5

(LU SPIA SLV VCS WWF)

- ALP, VCS e WWF chiedono, senza precisare quali, adeguamenti in materia di sicurezza dei numeri 11 e 161.
- Dopo aver condotto le ricerche fondamentali che hanno portato alla proposta qui presentata, lo SPIA ha effettuato ulteriori approfondimenti da cui ha tratto nel frattempo nuove conoscenze, motivo per cui sia SPIA che SAB presentano diverse proposte d'adeguamento di uguale tenore:
 - n. 11: precisare il testo riguardo agli angoli di apertura (da 50° a 70° compresi);
 - n. 16: non escludere la distorsione, richiedere solo una risoluzione sufficiente;
 - n. 161: fissare in millimetri la dimensione visualizzata dell'oggetto modello;
 - n. 18: inserire un nuovo numero, prescrivendo una guida esaustiva relativa a installazione e montaggio;
 - n. 24: non prescrivere l'indeformabilità delle lenti della telecamera;
 - n. 3: prevedere il riconoscimento dei certificati di conformità secondo la norma adottata in Germania.

4.1.4.19. Allegato 7 P-OETV (controllo dei freni)

Favorevoli: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Il Cantone BE osserva che in particolare il controllo dell'efficacia del freno di stazionamento dei trattori della classe T4.3 dovrebbe essere delegabile a un organo di controllo svizzero.
- AM, SLV e KPZG chiedono un'integrazione che, nel caso dei rimorchi agricoli e forestali, consenta di effettuare la prova dell'efficacia di frenata di cui al numero 423.1 anche con il metodo del traino.
- La HAFL rimanda alle riserve espresse in merito alla modifica dell'articolo 163 P-OETV.

Contrari: 2
(DTC UDC)

- DTC obietta che l'innalzamento dei requisiti concernenti l'efficacia è problematico per le macchine da cantiere con velocità massime di 15 km/h, in quanto sono costruite secondo norme europee che stabiliscono requisiti inferiori, per cui i rulli compressori, ad esempio, non raggiungerebbero mai i valori proposti.
- L'UDC respinge nel suo parere il recepimento delle norme UE per i rimorchi ad uso agricolo e forestale.

4.1.4.20. Articolo 67 P-ONC (peso d'aderenza)

Favorevoli: 52

(ZH UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS SPIA CP FAKT KKP KS LOUS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS SPM FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- SAB e SPIA si dicono esplicitamente a favore alla proposta in quanto accrescerebbe notevolmente la sicurezza riducendo il rischio di incidente.
- AM, SLV e KPZG chiedono che la disposizione contempli anche le combinazioni di veicoli aventi una velocità di 20 km/h, in modo da includere anche i vecchi trattori.

Contrari: 8

(BE LU AUTOS DTC SVS ASTAG VSIG SWISSCOFEL)

- I Cantoni LU, UR e SH, come pure SGV, ASTAG, FER e SPM sostengono che il peso d'aderenza dev'essere pari al 25 % anche per velocità comprese tra 25 e 40 km/h.
- Il Cantone BE chiede che il peso minimo d'aderenza sia fissato al 20 % come per i trasporti eccezionali.

Ulteriori osservazioni

- AM, SLV e KPZG chiedono di abolire l'agevolazione di cui agli articoli 119 lettera a e 118a capoverso 1 OETV, secondo cui il peso d'aderenza di veicoli singoli senza carico può essere inferiore al 25 %, in quanto questa sarebbe in contraddizione con quanto proposto all'articolo 67 capoverso 4 P-ONC, che esige per i convogli rimorchiati un peso d'aderenza pari ad almeno il 25 % del peso effettivo (carico incluso).

4.1.5. Emissioni (gas di scarico e rumore)

4.1.5.1. Articolo 35 P-OETV

Favorevoli: 49

(BE LU SZ OW NW GL ZG FR SO SH AI SG AG TI VD VS GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- Il PS puntualizza che questa disposizione non dovrà avere ripercussioni negative sulla qualità dell'aria.

Contrari: 9

(ZH UR NW BS BL AR GR TG NE)

- I Cantoni ZH, BE, UR, GR, NW, BS, BL, AR, TG e NE respingono la proposta e chiedono l'introduzione vincolante della misurazione del numero di particelle nell'ambito della manutenzione del sistema antinquinamento. Alla proposta di un'introduzione a medio termine si associa anche il Cantone SH.

4.1.5.2. Allegato 5 P-OETV e ordinanza del DATEC sulla manutenzione del sistema antinquinamento

Favorevoli: 48

(BE LU SZ OW GL ZG FR SO SH AI SG AG TI VD VS NE GE JU SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG)

- Nei rispettivi pareri generali, PVL, PPD, PLR e PBD sostengono le modifiche finalizzate alla tutela ambientale e all'eliminazione degli ostacoli commerciali di natura tecnica.
- SIK chiede di fissare a 12,0 t invece che a 7,5 t il peso totale massimo per poter applicare la norma del nuovo numero 213.

Contrari: 11

(ZH UR NW BS BL AR GR TG NE UDC PS)

- I Cantoni ZH, BE, UR, GR, NW, BS, BL, AR, TG e NE rimandano alla motivazione addotta in merito all'articolo 35 P-OETV (sopra).
- L'UDC respinge il recepimento di nuove prescrizioni sui gas di scarico per i motori a combustione di trattori, macchine di lavoro e veicoli comunali, poiché in Svizzera non ve ne sarebbe la necessità.
- Il PS teme che l'inserimento del nuovo numero 213 provochi ripercussioni negative sull'ambiente e sulla qualità della aria.

4.1.5.3. Allegato 6 P-OETV (misurazione del rumore)

Favorevoli: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA DTC FAKT KKP KS LOUS SVS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

Contrari: 0

4.1.5.4. Articolo 16 P-ONC (impiego di segnalatori speciali)

Favorevoli: 56

(BE UR SZ OW NW GL FR SO BL SH AR AI SG GR AG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA DTC FAKT KKP KS LOUS RKMZF SVS UPI SIK SVSP SFV ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS FEUERBS FEUERBL KPZG PS)

- ACVS, KKJPS e diversi Cantoni (BE, SZ, OW, SO, AI, GR, AG) approvano il trasferimento nell'ordinanza della regolamentazione relativa alla guida notturna in servizio d'emergenza senza avvisatori a suoni alternati. Chiedono tuttavia di mantenere il promemoria del DATEC sull'uso delle luci blu e degli avvisatori a due suoni alternati perché garantirebbe che tutti i servizi di soccorso e le forze dell'ordine in Svizzera si attengano alle stesse direttive ed è stato più volte preso come riferimento nelle sentenze del Tribunale federale.
- ACVS, KKJP e SZ ritengono che l'uso delle luci blu non debba essere disposto dalle centrali d'intervento neanche per i pompieri e i servizi di soccorso. I Cantoni UR e ZG sono invece dell'opinione che non debba essere richiesto solo per i servizi di soccorso.

Contrari: 15

(ZH LU OW ZG BS TG VD SSV CP FKS RKMZF FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ)

- ZH, BS e TG concordano con la regolamentazione a livello di ordinanza della guida notturna in servizio d'emergenza senza avvisatori a suoni alternati, a condizione che il promemoria del DATEC sull'uso delle luci blu e degli avvisatori a due suoni alternati non sia abrogato senza essere sostituito.
- LU è dell'avviso che, per motivi di sicurezza, le luci blu possano essere utilizzate senza avvisatori a due suoni alternati solo eccezionalmente anche negli spostamenti notturni.
- UR, ZG e VD sono dell'idea che l'uso delle luci non debba essere disposto dalla centrale d'intervento neanche nel caso dei servizi di soccorso.
- TG, FKS, RKMZF, VSBF e GVZ sono dell'avviso che l'uso delle luci non debba essere disposto dalla centrale d'intervento neanche nel caso dei pompieri.

VD: Nell'articolo 16 capoverso 1 andrebbero aggiunti i veicoli della protezione civile e dell'organo direttivo cantonale.

4.1.6. Sicurezza stradale in generale

4.1.6.1. Articolo 106 P-OETV (cinture di sicurezza sui trattori)

Favorevoli: 53

(ZH BE LU UR OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS SPIA CP FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG PS)

- Il Cantone SH e lo SPIA appoggiano esplicitamente la proposta perché completa l'obbligo di equipaggiamento con cinture di sicurezza.
- Il PS approva la proposta a condizione che la modifica non incida negativamente sulla sicurezza stradale.
- I Cantoni BE, FR, LU, ZH, ZG, SO, AR, AI, SG, SZ, GR e OW, come pure upi, DTC, SSV, ACVS, KKP KS e SVSP chiedono di adeguare la LCStr¹³ e l'ONC¹⁴ ed estendere ai quad immatricolati come trattori l'obbligo di indossare il casco, motivo per il quale i Cantoni SZ e AR, nonché upi e DTC respingono la proposta.

Contrari: 6

(SZ AR AM DTC UPI KPZG)

- DTC chiede di immatricolare i quad come quadricicli a motore, a prescindere dall'approvazione del tipo, finché non sarà introdotto l'obbligo di indossare il casco.

4.1.6.2. Articolo 119 P-OETV (agevolazioni fino a 30 km/h)

Favorevoli: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

Contrari: 1

(UPI)

- L'upi fa notare che i sedili disposti trasversalmente rispetto alla direzione di marcia, essendo in caso di tamponamento soggetti a urto laterale, rappresentano un chiaro rischio per la sicurezza da non sottovalutare nemmeno qualora la velocità non superi i 30 km/h.

Ulteriori osservazioni

- AM e KPZG fanno notare che l'obbligo del contrassegno per dispositivi di agganciamento su veicoli aventi una velocità massima per costruzione fino a 30 km/h è disciplinato in modo contraddittorio e che occorre pertanto abolire l'agevolazione di cui all'articolo 119 lettera r OETV.

4.1.6.3. Articolo 123 P-OETV (protezione antincendio negli autobus)

Favorevoli: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS)

- L'upi appoggia esplicitamente la proposta dato che la protezione antincendio contribuisce in modo significativo al miglioramento della sicurezza sugli autobus.

Contrari: 0

¹³ RS 741.01

¹⁴ RS 741.11

4.1.6.4. Articoli 127 e 129 P-OETV (prescrizioni sui freni degli autoveicoli di lavoro)

Favorevoli: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SBV ALP AM ACVS AGVS SPIA CP FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

Contrari: 4

(AUTOS DTC UPI VSIG)

- DTC, AUTOS e VSIG chiedono che nella disposizione relativa all'equipaggiamento con rallentatore si continui a prendere come riferimento il peso totale indicato nella licenza di circolazione.
- L'upi non vede il motivo per cui in Svizzera l'obbligo di equipaggiamento con rallentatore si applichi solo oltre i 45 km/h, allorché per i trattori UE si applica già a partire dai 40 km/h.

4.1.6.5. Articolo 178 P-OETV (prescrizioni sui freni per le e-bike)

Favorevoli: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP AM ACVS AGVS SPIA CP FAKT KKP KS LOUS PROVELO SVS SIK SVSP ASTAG SVLT TCS VELOS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS)

- Pro Velo giudica opportuna la semplificazione della procedura di controllo ritenendo altamente improbabile che essa favorisca l'entrata in circolazione di freni troppo poco potenti e, di conseguenza, un peggioramento della sicurezza stradale; anche il fatto che le e-bike svizzere possano essere munite di freni che non soddisfano i requisiti per l'omologazione internazionale (ad es. perché la forma della leva del freno non è conforme allo standard UE) non costituirebbe un aspetto critico, bensì faciliterebbe il lavoro dei fabbricanti svizzeri.

Contrari: 3

(AR DTC UPI)

- DTC: Le prescrizioni concernenti i freni bagnati per le e-bike veloci (da 30 a 45 km/h) dovrebbero essere mantenute, in primo luogo per l'elevato pericolo di ferimento cui sono esposti i loro conducenti, ma anche in un'ottica di equiparazione con le altre motoleggere. Le prescrizioni svizzere proposte non sono comunque armonizzate con quelle UE.
- upi: Un impianto di frenatura funzionante ed efficace svolge un ruolo basilare sul piano della sicurezza stradale. La prevista abolizione della procedura di controllo per le e-bike veloci secondo le disposizioni delle motoleggere non permette di fare concessioni in termini di sicurezza. Per quanto riguarda requisiti e procedura di controllo (per e-bike lente e veloci), l'upi raccomanda pertanto di rifarsi come standard minimo alla norma SN EN 15194 (Fahrräder – Elektromotorisch unterstützte Räder – EPAC) attualmente vigente.

Ulteriori osservazioni

- DTC osserva che la forza di azionamento della leva manuale del freno per ciclomotori di cui al numero 316 dell'allegato 7 OETV dovrebbe essere di 200 N, valore che corrisponde a quello del regolamento UNECE n. 78.

4.1.6.6. Articolo 3b P-ONC (obbligo del casco)

Favorevoli: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS MOTOS PROVELO SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV VELOS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG PS)

- SPIA, 2RAD, CP e MOTOS appoggiano esplicitamente la proposta.
- I Cantoni ZH, BE, AI e GR, come pure ACVS, KKP KS, AUTOS e SAB sono favorevoli alla proposta per l'uniformità normativa che ne deriva; ritengono tuttavia decisivi il livello di protezione e la qualità del materiale del casco.
- Il Cantone BE fa notare che in futuro non sarà più possibile distinguere i ciclomotori classici dalle e-bike veloci in base ai requisiti riportati nella licenza di circolazione.

Contrari: 4

(VD UPI TCS EUROBUS)

- upi, TCS ed EUROBUS ritengono ingiustificato voler speculare sull'effetto protettivo se si considera che i conducenti di e-bike svolgono un'attività fisica di gran lunga più intensa di coloro che guidano un ciclomotore classico. Accettare il compromesso in nome di una migliore aerazione non sarebbe pertanto necessario.
- upi e TCS ritengono che la tempistica della modifica non sia propizia, poiché per prima cosa bisognerebbe innalzare i requisiti dei caschi per conducenti di e-bike veloci. Come aggiunge anche PROVELO, sono in preparazione a livello internazionale delle norme specifiche e sono inoltre già disponibili caschi per e-bike appositamente ventilati che soddisfano gli attuali standard di protezione dei caschi per motoveicoli.
- VCS e WWF specificano che per i conducenti di e-bike aventi una velocità massima per costruzione superiore a 20 km/h ma non oltre 30 km/h si dovrebbero prescrivere gli stessi caschi che per i conducenti di ciclomotori «classici».
- L'upi fa presente che molti fabbricanti di caschi per bici ne escludono esplicitamente l'uso sui ciclomotori.

Ulteriori osservazioni

- VELOS e PROVELO sono favorevoli al mantenimento della regolamentazione secondo cui per le e-bike veloci è sufficiente un casco per bici e per quelle lente non è vi alcun obbligo.
- EUROBUS preferirebbe una regolamentazione che imponga di indossare un casco da bici a tutti i ciclisti.

4.1.7. Ulteriori richieste**4.1.7.1. Articolo 42 P-OETV (garanzia riguardante il carico rimorchiato)**

Favorevoli: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT KPZG PS).

Contrari: 0

Ulteriori osservazioni:

- LU propone di inserire nell'articolo 51 capoverso 1 OETV che ad essere determinante non è il numero di giri del motore, bensì la sua potenza.

4.1.7.2. Articolo 46 P-OETV (contrassegno dei motori elettrici)

Favorevoli: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT TCS VELOS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS).

- I Cantoni BE, UR, SZ, OW, GL, ZG, AI, SG, GR, TG, VS e JU, come pure l'asa suggeriscono di verificare che la proposta non presenti possibili contraddizioni rispetto all'articolo 41 capoverso 3.
- DTC propone di menzionare nel testo, oltre al «costruttore», anche «chi effettua la trasformazione».

Contrari: 0

4.1.7.3. Articolo 48 P-OETV (riduzione della velocità)

Favorevoli: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SAB SGV SBV 2RAD ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- SPIA e SAB appoggiano esplicitamente la proposta.

- TG vuole che vengano accettati anche i rapporti di perizia di organi di controllo stranieri riconosciuti.

Contrari: 0

4.1.7.4. Articolo 71a P-OETV (deflettori paravento)

Favorevoli: 54

(ZH BE SZ OW NW GL ZG FR SO BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG PS)

- SZ, ZG, AR, TG, ACVS e KKP KS chiedono di indicare, al posto del termine «incolore», un coefficiente di trasmissione della luce concreto; ZG, AR, ACVS e KKP KS propongono un fattore pari ad almeno il 70 %, SZ almeno dell'85 %.
- SH vuole che la formulazione «non ostacolare la visuale del conducente nello specchio retrovisore» sia precisata in modo da rendere chiaro che lo sguardo allo specchio retrovisore non deve passare attraverso il deflettore paravento.

Contrari: 6

(LU UR BS VD FAKT UPI)

- LU, UR, BS e VD oppongono gli stessi argomenti addotti sopra dai favorevoli: il termine «incolore» dev'essere sostituito con un coefficiente di trasmissione della luce concreto; UR, BS, VD e upi desiderano prescrivere un fattore pari ad almeno il 70 %.
- UR chiede, come sopra SH, che sia chiaro che lo sguardo allo specchio retrovisore non deve passare attraverso il deflettore paravento.
- Fakt ricorda che dopo il montaggio di deflettori paravento le sicurezze elettriche prescritte (protezione anti-incastro) devono continuare a funzionare.

4.1.7.5. Articolo 80 P-OETV (compatibilità elettromagnetica)

Favorevoli: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS)

Contrari: 0

4.1.7.6. Articolo 93 P-OETV (veicoli per il trasporto di cavalli)

Favorevoli: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS)

- SH chiede cosa significhi cavalli con altezza al garrese di oltre 1,60 m.
- LU vorrebbe fissare in generale l'altezza della porta posteriore a 1,20 m.

Contrari: 1

(AR)

4.1.7.7. Articolo 105 P-OETV (riparazioni dei vetri)

Favorevoli: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG PS)

- L'upi chiede che l'articolo 105 capoverso 3 OETV non venga semplicemente abrogato, bensì sostituito con «Le riparazioni sono ammesse se sono rispettati gli articoli 71a capoverso 4 e 66 capoverso 1 OETV», in modo da puntualizzare che i requisiti di questi articoli importanti per la

sicurezza (z. B. vetri perfettamente chiari, non deformanti) si applicano anche ai parabrezza riparati.

Contrari: 2
(AM KPZG).

4.1.7.8. Articolo 61 P-ONC (trasporti di persone soggetti ad autorizzazione)

Favorevoli: 41 (tra cui 11 Cantoni)

(NW GL FR SO BS BL SH AG VD NE GE SAB SGV SBV AM AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT FKS LOUS RKMZF SVS SIK SFV ASTAG SVLT SLV TCS VSIG SWISSCOFEL FER EUROBUS FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ KPZG PS)

- Nei commenti, 8 Cantoni tra quelli contrari alla proposta in generale approvano la nuova formulazione della regolamentazione concernente i veicoli militari (BE, LU, UR, SZ, ZG, AR, VS, JU), per cui su questa parte della proposta vi è una maggioranza di favorevoli tanto fra i Cantoni quanto fra gli altri partecipanti alla consultazione.
- Il trasferimento nell'ordinanza della possibilità di autorizzare il trasporto di persone su veicoli cingolati, ora contenuta nelle direttive¹⁵ sui veicoli cingolati e le slitte rimorciate di cui è prevista l'abrogazione, è approvato da 7 Cantoni tra quelli contrari alla proposta in generale (LU, UR, SZ, ZG, AR, VS, JU), per cui anche su questa parte il riscontro dei Cantoni è nel complesso positivo.
- Il Cantone VD chiede il motivo per cui la possibilità per i Cantoni di autorizzare i trasporti di persone su veicoli adibiti al trasporto di cose sia estesa agli spostamenti per la caccia o con veicoli cingolati e all'impiego di veicoli militari nel quadro di manifestazioni private non autorizzate né controllate dal DDPS.

Contrari: 25 (tra cui 14 Cantoni)

(BE LU UR SZ OW ZG AR AI SG GR TG TI VS JU SSV ALP ACVS KKPXS UPI SVSP ASA VCS SES WWF GTLT)

- La maggioranza dei Cantoni si esprime contro la proposta di ammettere deroghe al trasporto di persone su veicoli adibiti al trasporto di cose nell'ambito della caccia in quanto non ci sarebbero motivi a giustificarlo. In più, le battute di caccia presentano rischi supplementari, quali guida fuoristrada, trasporto di armi e munizioni, spostamenti notturni, ecc., impieghi per i quali esistono sufficienti veicoli appropriati e sicuri. BE, ACVS e KKPXS fanno notare che alle autorità è praticamente impossibile prescrivere i necessari provvedimenti di sicurezza a meno di conoscere esattamente il percorso seguito dai mezzi, cosa altamente irrealistica nel caso della caccia. OW, AI, TG, GR, SSV e SVSP ritengono che la regolamentazione proposta per la caccia sia problematica sia a livello di responsabilità civile sia di diritto penale, poiché in questo modo l'autorità deve avallare una situazione pericolosa cui si potrebbe ovviare solo impiegando mezzi autorizzati al trasporto di persone.
- BE, ACVS e KKPXS desiderano mantenere l'attuale regolamentazione per gli spostamenti su veicoli cingolati. La modifica proposta spingerebbe, ad esempio, durante l'inverno un numero crescente di servizi a domicilio a utilizzare carri a motore e di lavoro dotati di cingoli per raggiungere ristoranti di montagna o chalet isolati, anche fuori da strade e sentieri. Il che comporterebbe ulteriori incertezze e risulterebbe critico anche dal punto di vista ambientale. BE afferma che autorizzare il trasporto di persone su veicoli cingolati e aumentare il numero di spostamenti non sia la via giusta né sotto il profilo della tutela della natura e dell'ambiente (rumore, disturbo degli animali selvatici) né sotto quello della sicurezza (piste): così facendo si accrescerebbe solo la pressione a rilasciare più autorizzazioni, aumentando nelle zone di montagna la probabilità che vengano attraversate riserve naturali o percorse piste da sci e da slitta.

Ulteriori osservazioni

- EUROBUS: Si potrebbe anche legalizzare in questo contesto il trasporto degli addetti alla raccolta della carta usata, data la prassi adottata in molti Comuni di trasportare tale personale su rimorchi agricoli o su superfici di carico di furgoni.

¹⁵ Direttive del DFGP del 14 febbraio 1968 relative all'ammissione di veicoli cingolati e di slitte rimorciate.

- VCS, SES e WWF: Nelle regioni sciistiche andrebbero a loro avviso utilizzati, invece di veicoli cingolati, mezzi di trasporto alimentati da carburanti non fossili.
- Per il PS è importante sancire che i veicoli cingolati in questione siano alimentati da carburanti il più possibile rispettosi dell'ambiente e del clima.

4.1.7.9. Articoli 77 P-ONC e 72 P-OAV (rimorchi a slitta)

Favorevoli: 51

(ZH LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV AM AGVS SPIA CP DTC FAKT LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG PS)

- La SAB appoggia esplicitamente la proposta: il traino di rimorchi a slitta dovrebbe essere autorizzato in linea di principio per tutti i veicoli cingolati. Questi mezzi rivestono grande importanza nelle regioni sciistiche, per cui la regolamentazione proposta non solo è al passo coi tempi, ma anche altamente auspicabile.

Contrari: 3

(BE ACVS KPKS)

- BE, ACVS e KPKS rimandano alle osservazioni fatte in merito all'articolo 61 P-ONC.

4.2. Tachigrafo intelligente

4.2.1. Introduzione in generale

Favorevoli: 60

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS OLRAG AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KPKS LOUS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA KPZG PS)

- AUTOS, SPIA, ASTAG, FER, CP, UDC, PLR, PPD, PVL e PBD sono esplicitamente favorevoli all'introduzione simultanea del tachigrafo intelligente in Svizzera e nell'Unione europea.
- SGV, OLRAG, KIGA, ASTAG, FER e EUROBUS ritengono l'introduzione simultanea indispensabile ai fini dell'uniformità sia delle possibilità di controllo e di sorveglianza che delle condizioni di concorrenza.
- VCS, WWF e ALP sottolineano l'importanza delle nuove funzioni ai fini dell'individuazione di abusi, anche se ALP fa notare che per i centri di controllo del traffico pesante e i controlli mobili andrebbero previste possibilità di controllo specifiche.
- ALP si aspetta che il tachigrafo intelligente non accresca la pressione sugli autisti, bensì sui titolari dei veicoli che compiono le manipolazioni.
- Il PLR fa presente che l'accettazione di questa nuova generazione di tachigrafi dipenderà non da ultimo dalla corretta gestione dei dati personali raccolti.
- SSV chiede di prevedere dei periodi transitori per un'eventuale sostituzione dei tachigrafi analogici e digitali.

Contrari: 1

(SVS)

- I Cantoni SZ e SH trovano che ci siano troppe questioni aperte dal punto di vista esecutivo per fare una valutazione definitiva. Non si è ad esempio ancora chiarito a quanto ammonteranno i costi per l'acquisto degli ausili tecnici e la formazione del personale.

4.2.2. Equipaggiamento del veicolo

4.2.2.1. Articoli 99 e 99a P-OETV (dispositivi di limitazione della velocità)

Favorevoli: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS OLRAG AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS UPI SIK SVSP ASTAG SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA PS)

Contrari: 0

4.2.2.2. Articolo 100 P-OETV e allegato 1 P-OATV (tachigrafi)

Favorevoli: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS OLRAG AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA PS)

- L'UDC chiede di non apportare più modifiche alle prescrizioni concernenti i vecchi sistemi, ma piuttosto di lasciarle scadere.

Contrari: 0

Ulteriori osservazioni

- Il Cantone NE chiede che siano equipaggiati con tachigrafi digitali anche i veicoli i cui conducenti sottostanno all'OLR 2 (ad es. i taxi), poiché ciò faciliterebbe l'esecuzione.

4.2.2.3. Articolo 101 P-OETV (installazione e controllo dei tachigrafi)

Favorevoli: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS OLRAG AGVS AUTOS SPIA CP DTC FAKT KKP KS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA PS)

Contrari: 0

4.2.3. Prescrizioni concernenti i tempi di lavoro e di riposo

4.2.3.1. Articolo 13 P-OLR 1 (mezzi di controllo)

Favorevoli: 54

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS OLRAG AGVS SPIA CP FAKT KKP KS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA PS)

- I Cantoni ZH, LU, OW, AR, AI, GR e TG, come pure ACVS, KKP KS, SSV e SVSP chiedono la verifica e, all'occorrenza, la spiegazione del termine «ininterrotto» utilizzato nel progetto di modifica.
- CP chiede che le disposizioni proposte in materia di protezione dei dati non si rivolgano solo agli imprenditori, ma anche alle autorità.
- OLRAG e KIGA approvano la proposta a condizione che le disposizioni siano conformi al diritto europeo.
- ALP suggerisce di utilizzare le geolocalizzazioni registrate dai tachigrafi intelligenti come prova di operazioni di cabotaggio illegali.

Contrari: 1

(LU)

Ulteriori osservazioni

- AGVS chiede di prolungare la validità delle carte dell'officina da uno a due anni.

4.2.3.2. Articolo 13d P-OLR 1 (carta dell'azienda)

Favorevoli: 41

(ZH BE LU UR OW NW GL ZG SO BL AR AI SG AG TI VS GE JU SSV SAB SBV ALP ACVS OLRAG AGVS SPIA CP FAKT KKP KS UPI SIK SVSP SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG WWF GTLT PS)

- ALP appoggia esplicitamente la proposta di ridurre la validità delle carte.
- I Cantoni ZH, BE, OW, FR e AI, nonché ACVS e KKPKS suggeriscono di uniformare la validità di tutte le carte del sistema del tachigrafo.
- CP approva la riduzione del periodo di validità a condizione che ciò si applichi anche nell'Unione europea.

Contrari: 15

(SZ FR BS SH GR TG VD NE SGV ASTAG SWISSCOFEL FER EUROBUS KIGA UDC)

- I Cantoni SZ, BS, SH, GR, TG, VD e NE, come pure KIGA, SGV, ASTAG, FER ed EUROBUS chiedono di lasciare invariato il periodo di validità della carta dell'azienda.
- EUROBUS mette in generale in discussione il senso e lo scopo della carta dell'azienda e ritiene sia opportuno rinnovarla solo nel caso in cui non funzioni più.

4.2.3.3. Articolo 13e P-OLR 1 (carta di controllo)

Favorevoli: 36

(BE UR NW GL ZG SO BL SG AG TI VS GE JU SAB SGV SBV ALP OLRAG AGVS SPIA CP FAKT UPI SIK ASTAG SVLT SLV TCS VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KIGA PS)

- CP e ASTAG approvano la riduzione del periodo di validità a condizione che ciò si applichi anche nell'Unione europea.

Contrari: 20

(ZH LU SZ OW FR BS SH AR AI GR TG VD NE SSV ACVS KKPKS SVSP ASTAG FER EUROBUS)

- I Cantoni ZH, BE, LU, SZ, OW, FR, SH, AR, AI, GR, BS, TG, VD e NE, come pure SSV, ACVS, KKPKS, SVSP ed EUROBUS respingono la riduzione del periodo di validità della carta di controllo a causa dei costi supplementari e delle complicazioni che ne derivano.

4.2.3.4. Articolo 14 P-OLR 1 (uso del tachigrafo)

Favorevoli: 54

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS OLRAG AGVS SPIA CP FAKT KKPKS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA PS)

Contrari: 1

(VD)

- Il Cantone VD chiede di sancire esplicitamente il termine ultimo entro cui occorre riparare il sistema del tachigrafo dopo un guasto. La disposizione penale di cui all'articolo 21 capoverso 2 lettera c OLR 1 lascerebbe un margine d'interpretazione troppo ampio al riguardo.

4.2.3.5. Articolo 14b P-OLR 1 (uso del tachigrafo digitale)

Favorevoli: 55

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS OLRAG AGVS SPIA CP FAKT KKPKS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA PS)

Contrari: 0

4.2.3.6. Articolo 17 P-OLR 1 (obblighi del datore di lavoro)

Favorevoli: 54

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS OLRAG AGVS SPIA CP FAKT KKPKS LOUS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KIGA PS)

- ASTAG e FER si chiedono come venga garantito che le disposizioni in materia di protezione dei dati si applichino in ugual modo alle aziende e alle autorità.

Contrari: 0

4.2.3.7. Articolo 21 P-OLR 1 (disposizioni penali)

Favorevoli: 51

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP OLRAG AGVS SPIA CP FAKT UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KIGA PS)

Contrari: 1

(VD)

- I Cantoni NE e VD chiedono di sancire esplicitamente il termine ultimo entro cui occorre riparare il sistema del tachigrafo dopo un guasto. La disposizione penale di cui all'articolo 14 capoverso 3 OLR 1 lascerebbe un margine d'interpretazione troppo ampio al riguardo.

4.2.3.8. Articolo 25 P-OLR 1 (disposizione transitoria)

Favorevoli: 53

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS OLRAG AGVS SPIA CP FAKT KKP KS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA PS)

Contrari: 2

(BS NE)

- I Cantoni BS e NE, come pure SGV e ASTAG, ribadiscono in questa sede di essere contrari alla riduzione della validità delle carte di controllo e dell'azienda.

4.2.3.9. Articolo 4 P-OLR 2 (deroga per trasporti sanitari)

Favorevoli: 51

(ZH BE UR SZ OW NW GL FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS AGVS SPIA CP FAKT KKP KS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS PS)

- I Cantoni ZH, BE, BS, LU, OW, ZG, GR, AR e AI, come pure SSV, ACVS, KKP KS, OLRAG, KIGA e SVSP chiedono che l'espressione «veicoli equipaggiati specialmente per compiti sanitari» venga precisata e per tale motivo respingono parzialmente la proposta. Il Cantone ZG, come pure OLRAG e KIGA avanzano proposte di modifica concrete e chiedono di parlare di «veicoli specialmente equipaggiati per compiti sanitari o di soccorso» oppure di «veicoli adibiti al trasporto di malati e feriti e specialmente equipaggiati per compiti sanitari».

Contrari: 4

(LU ZG OLRAG KIGA)

4.2.3.10. Articolo 22 P-OLR 2 (obblighi del datore di lavoro)

Favorevoli: 52

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS OLRAG AGVS SPIA FAKT KKP KS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KIGA PS)

Contrari: 1

(CP)

- ASTAG e CP esprimono dubbi sull'equivalenza delle disposizioni in materia di protezione dei dati per le aziende e le autorità.

Ulteriori osservazioni

- Il Cantone OW chiede, allo scopo di «ridurre le contraddizioni», l'adeguamento di diverse disposizioni dell'OLR 2 non poste in discussione.

4.2.3.11. Articolo 3 P-ORECT (pubblicazione dei dati relativi agli impiegati d'officina)

Favorevoli: 55

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS OLRAG AGVS SPIA CP FAKT KKP KS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA PS)

Contrari: 0

Ulteriori osservazioni

- I Cantoni ZH, AI, AR, GR, TG, SO e OW, come pure ACVS, KKP KS, SSV e SVSP, chiedono quando sarà introdotta la prospettata interfaccia informatica che consentirà alla polizia di consultare online la validità delle carte del conducente. Poiché al momento la consultazione è possibile solo telefonicamente durante orari d'ufficio limitati, spesso la polizia non è affatto in grado di verificare validità delle carte del conducente.

4.2.4. Esecuzione

4.2.4.1. Articolo 21 P-OCCS (consultazione mediante collegamento radio a fini preselettivi)

Favorevoli: 53

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SBV ALP ACVS OLRAG AGVS SPIA CP FAKT KKP KS UPI SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL WWF GTLT EUROBUS KIGA PS)

- Il Cantone SZ auspica che il termine di consultazione dei dati di cui al capoverso 2 lettere b, d, e, f, j e k sia esteso a 29 giorni (giorno del controllo più 28 giorni precedenti).
- OLRAG e KIGA ricordano di includere anche la dogana tra le autorità che effettuano i controlli.
- ALP chiede di prevedere che la preselezione dei veicoli mediante consultazione radio venga effettuata all'entrata nei centri di controllo del traffico pesante.
- CP ricorda che i mezzi di controllo non devono essere usati per scopi diversi da quelli previsti, tenendo conto della protezione dei dati personali.
- EUROBUS chiede, in relazione alla protezione dei dati, che ai titolari dei veicoli e agli autisti sia data la possibilità di sapere quando i dati sono stati consultati attraverso l'interfaccia radio.

Contrari: 4

(ASTAG SWISSCOFEL SGV FER)

- ASTAG, SGV, SWISSCOFEL e FER respingono la proposta perché l'elenco dei dati del tachigrafo consultabili mediante collegamento radio non è armonizzato con quello del regolamento (UE) n. 165/2014.

5. Attuazione del progetto da parte dei Cantoni

I Cantoni sono sostanzialmente d'accordo con l'attuazione della maggior parte dei punti oggetto di revisione (tra cui le prescrizioni UE concernenti i freni dei veicoli agricoli e forestali e il nuovo tachigrafo intelligente), ma non con la proposta d'immatricolazione in via puramente amministrativa dei veicoli nuovi con omologazione UE.

5.1. Attuazione della mozione Darbellay

22 Cantoni respingono l'attuazione della mozione Darbellay¹⁶ ([13.3818](#)) concernente l'immatricolazione in via puramente amministrativa di veicoli nuovi con omologazione UE (ossia provvisti del cosiddetto CoC, il certificato di conformità europeo). Il principale argomento addotto è l'onere legato alla registrazione dei dati dei veicoli, che le autorità d'immatricolazione dovrebbero trascrivere uno a uno dai CoC, attualmente disponibili solo in formato cartaceo. Il CoC non contiene inoltre tutti i dati richiesti in Svizzera ai fini dell'immatricolazione (colore veicolo, codice carburante, valori gas di scarico, efficienza energetica, dati rilevanti ai fini dell'imposta di circolazione come ad es. il peso del veicolo ecc.), cosa che

¹⁶ «Snellimento delle procedure d'immatricolazione dei veicoli a motore e aumento della sicurezza stradale»

renderebbe necessaria un'autodichiarazione del richiedente; secondo alcuni Cantoni, resta poi da chiarire se non occorra adeguare ai dati UE anche l'attuale licenza di circolazione. 12 Cantoni affermano infine che l'immatricolazione in via puramente amministrativa è tutt'altro che una pratica sbrigabile a uno sportello.

La maggioranza dei Cantoni (17) si dichiara tuttavia disposta a riesaminare la proposta qualora la Confederazione metta a disposizione una banca dati elettronica da cui attingere i dati contenuti nei CoC.

13 Cantoni chiedono che, in caso di abolizione della scheda tecnica per via dell'immatricolazione amministrativa mediante CoC, la registrazione dei dati nel rapporto di perizia non debba essere effettuata dalle autorità cantonali d'immatricolazione e che il rapporto stesso sia preferibilmente redatto elettronicamente.

8 Cantoni chiedono di mantenere per il momento l'obbligo di rilascio di un'approvazione del tipo o di una scheda tecnica, mentre 12 trovano che un'eventuale immatricolazione amministrativa sia tutt'al più possibile unicamente per le automobili e i motoveicoli.

5.2. Estensione del collaudo in officina a tutti i tipi di veicoli

18 Cantoni respingono l'estensione a ulteriori tipi di veicoli della possibilità di delega dell'esame d'immatricolazione (cosiddetto collaudo in officina di veicoli nuovi provvisti di approvazione del tipo o scheda tecnica ad opera di aziende e officine autorizzate), ritenendo che mezzi come autocarri, veicoli di lavoro, trattori ecc. non si prestino a questo tipo di esame per via della complessità delle prescrizioni vigenti al riguardo e delle spesso notevoli differenze che li contraddistinguono.

5.3. Possibilità dei Cantoni di delegare a terzi gli esami successivi straordinari (di veicoli modificati)

18 Cantoni approvano l'estensione della possibilità di delegare gli esami successivi anche ai veicoli modificati (esami successivi straordinari), sebbene alcuni di loro intendano escludere la delega basata su rapporti di polizia (in primo luogo, perché solo il Cantone di stanza è in possesso del rapporto di polizia con le informazioni necessarie e, in secondo luogo, per garantire la protezione dei dati).

Solo una minoranza è del parere che questa possibilità di delega vada respinta, temendo difformità nell'esecuzione.

5.4. Riconoscimento reciproco degli esami successivi da parte dei Cantoni

23 Cantoni approvano l'articolo sul riconoscimento reciproco degli esami successivi, a condizione, come sottolineano alcuni di loro, che tutti i dati si dimostrino corretti o, come sollevato più volte, che non vi siano rapporti di polizia pendenti. 4 Cantoni auspicano invece l'introduzione di una riserva per esami già in corso.

5.5. Tachigrafo intelligente, durata di validità delle carte di controllo

14 Cantoni come pure 3 organizzazioni di autorità esecutive comunali e cantonali respingono la riduzione del periodo di validità delle carte di controllo tachigrafiche a causa dei costi supplementari e delle complicazioni che ne derivano. Per garantire che le carte siano perfettamente funzionanti e sempre dotate delle chiavi per il collegamento radio rinnovate con cadenza biennale, le autorità esecutive dovranno infatti prevedere l'acquisto di nuove carte ogni due anni.

6. Allegati

Allegato 1: Partecipanti alla consultazione

Allegato 2: Abbreviazioni - Glossario

Allegato 3: Questionario

Allegato 1 : Partecipanti alla consultazione

Abbreviazione	Nome
2RAD	2rad Schweiz, Aarau
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS, Lausen
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS, Bern
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
ALP	Alpen-Initiative
AM	AM Suisse, Zürich
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
ASA	Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa, Bern
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Bern
AUTOS	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, Bern
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
CHGV	Schweizerischer Gemeindeverband
CP	Centre Patronal
DTC	DTC Dynamic Test Center AG, Vauffelin
ECONS	economiesuisse
ECOS	ECO SWISS
EUROBUS	EUROBUS wolti-furrer AG, Aus- und Weiterbildung, Grindelstrasse 8, 8303 Bassersdorf
FAKT	FAKT AG, Prüf- und Ingenieurzentrum, Sennwald
FER	Fédération des Entreprises Romandes, Genève
FEUERBL	Feuerwehr-Inspektorat Basel-Landschaft, Liestal
FEUERBS	Feuerwehr-Inspektorat Basel-Stadt, Liestal
FKS	Feuerwehr Koordination Schweiz FKS, Bern
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
FSU	Fachverband Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner FSU, Chur
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
GTLT	Groupe Travail Latin Technique de l'asa (GTLT), Boudevilliers
GVZ	GVZ Gebäudeversicherung Kanton Zürich, Abteilung Feuerwehr, Thurgauerstrasse 56, 8050 Zürich
HAFL	Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften HAFL, Zollikofen
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
KF	Konsumentenforum kf, Bern
KIGA	KIGA Baselland, OLR-Vollzugsstelle, Bahnhofstrasse 32, 4133 Pratteln
KKJPD	Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD), Bern
KKPKS	Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS), Bern
KPZG	Kommunale Polizei der Züricher Gemeinden, Polizei Rüti, Landwirtschaftlicher Fachspezialist
LOUS	Lohnunternehmer Schweiz, Riniken
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
MOTOS	motosuisse, Bern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
NVB	Nationales Versicherungsbüro Schweiz, NVB, Opfikon
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OLRAG	OLRAG, Interkantonale Vereinigung für den OLR-Vollzug, Plasselb
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden

Abbreviazione	Nome
PBD	Partito borghese democratico
PLR	PLR. I Liberali
PPD	Partito popolare democratico
PROVELO	Pro Velo Schweiz, Bern
PS	Partito socialista svizzero
PVL	Partito verde liberale svizzero
RKMZF	Regierungskonferenz Militär, Zivilschutz und Feuerwehr - RK MZF, Birmensdorf
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBS	Seilbahnen Schweiz, Bern
SBV	Schweiz. Bauernverband (SBV)
SES	Schweizerische Energie-Stiftung SES, Zürich
SFV	Schweizerischer Fahrlehrer Verband SFV, Bern
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SIK	Schweizerische Interessengemeinschaft der Fabrikanten und Händler von Kommunal-Maschinen und -Geräten, SIK, Stäfa
SLV	SLV / Landmaschinenverband, Bern
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SPIA	Servizio per la prevenzione degli infortuni in agricoltura SPIA, Schöftland
SPM	Spezialfahrzeugbau Peter Meier, Buchs ZH
SSV	Schweizerischer Städteverband
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT, Riniken
SVS	Schausteller-Verband Schweiz SVS, Buchs / AG
SVSP	Schweizerische Vereinigung städtischer Polizeichefs, Winterthur SVSP
SWISSCOFEL	SWISSCOFEL, Bern
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TCS	TCS Zentralsitz, Vernier / Genève
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UDC	Unione Democratica di Centro
upi	Ufficio prevenzione infortuni, Berna
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Bern
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VELOS	velosuisse, Bern
VFAS	VFAS - Verband freier Autohandel Schweiz, Wohlen
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
VSBF	Vereinigung Schweizerischer Berufsfeuerwehren (VSBF)
VSIG	VSIG - Handel Schweiz, Basel
WWF	WWF Schweiz, Zürich
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich

Allegato 2 : Abbreviazioni - Glossario

CoC	Certificato di conformità europeo; dichiarazione di conformità del veicolo rispetto all'omologazione UE
DDPS	Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport
E-bike	Bici elettrica (e-bike lenta = ciclomotore con pedalata assistita fino a 25 km/h; e-bike veloce = ciclomotore con pedalata assistita fino a 45 km/h)
LCStr	Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (RS 741.01)
Modulo 13.20A	Rapporto di perizia contenente i dati del veicolo relativi all'esame d'immatricolazione
OAC	Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (ordinanza sull'ammissione alla circolazione; RS 741.51)
OATV	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (RS 741.511)
OAV	Ordinanza del 20 novembre 1959 sull'assicurazione dei veicoli (RS 741.31)
OCCS	Ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (RS 741.013)
OETV	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 741.41)
OLR 1	Ordinanza del 19 giugno 1995 sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (ordinanza per gli autisti; RS 822.221)
OLR 2	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 (RS 822.222)
ONC	Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (RS 741.11)
OOCCS-USTRA	Ordinanza dell'USTRA del 22 maggio 2008 concernente l'ordinanza sul controllo della circolazione stradale (RS 741.013.1)
ORECT	Ordinanza del 29 marzo 2006 sul registro delle carte per tachigrafo (nuovo titolo) = ORECO, ordinanza del 29 marzo 2006 sul registro delle carte per l'odocronografo (RS 822.223)
PMI	Piccola e media impresa
P-OETV	Progetto di modifica OETV (la lettera «P-» prima dell'abbreviazione sta per progetto di modifica: ad es. P-OETV, P-ONC, P-OAC ecc.).
Quad	Piccolo veicolo fuoristrada a quattro ruote munito di sella e manubrio (considerato perlopiù un quadriciclo a motore)
Scheda tecnica	Certificazione (contenente i dati tecnici del veicolo) rilasciata in Svizzera per veicoli con omologazione UE
UE	Unione europea

Allegato 3 : Questionario

Aggiornamento dei requisiti tecnici per i veicoli stradali

1. Siete sostanzialmente d'accordo con la proposta di modifica dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)?

Possibilità di risposta standard: SÌ NO Osservazioni

Classificazione dei veicoli / Definizioni

2. Siete d'accordo con la sostituzione del termine «agricolo» con «agricolo e forestale»?
3. Siete d'accordo con l'articolo 9 capoverso 5 P-OETV e le conseguenti modifiche agli articoli 11, 161 e 207 P-OETV?
4. Siete d'accordo con l'introduzione di nuove classi di veicoli UE agli articoli 12 e 21 P-OETV?
5. Siete d'accordo con l'articolo 13 capoverso 2 lettera d P-OETV??
6. Siete d'accordo con l'articolo 20 capoverso 3 lettere c^{bis}, d e f P-OETV e le conseguenti modifiche agli articoli 12, 21, 183, 184, 195, 201 e all'allegato 7 P-OETV come pure all'articolo 67 P-ONC?
7. Siete d'accordo con l'articolo 22 capoverso 2 lettera a P-OETV?
8. Siete d'accordo con l'articolo 22 capoverso 2 lettera c e con la disposizione transitoria all'articolo 222p capoverso 1 P-OETV (rimorchi di baracconisti)?

Immatricolazione amministrativa

9. Siete d'accordo con l'introduzione dell'immatricolazione unicamente amministrativa per veicoli importati direttamente provvisti di CoC?
10. Siete d'accordo con la nuova suddivisione del capitolo sull'esame d'immatricolazione e i conseguenti adattamenti della struttura del capitolo sull'esame successivo (parte seconda: articoli da 29 a 34b) P-OETV?
11. Siete d'accordo con il nuovo testo dell'articolo 29 P-OETV, il conseguente nuovo articolo 34b P-OETV (adattamenti dell'articolo 34 capoversi 5 e 5^{bis} inclusi), le conseguenti modifiche agli articoli 71 capoverso 1^{bis} e 105 P-OAC e l'allegato 2 aggiornato P-OATV?
12. Siete d'accordo con l'articolo 30 P-OETV e le conseguenti modifiche all'articolo 75 capoversi 1 e 2 P-OAC?
13. Siete d'accordo con l'articolo 31 P-OETV?
14. Siete d'accordo con l'articolo 31a P-OETV?
15. Siete d'accordo con il nuovo testo dell'articolo 32 P-OETV?
16. Siete d'accordo con la modifica all'articolo 33 capoverso 1 e con il nuovo articolo 34a P-OETV (possibilità di delegare anche gli esami successivi di veicoli modificati)?

Sicurezza stradale in generale

17. Siete d'accordo con l'articolo 35 capoverso 2 lettera c P-OETV?
18. Siete d'accordo con l'articolo 42 capoverso 1 P-OETV?
19. Siete d'accordo con l'articolo 46 capoverso 3 P-OETV?
20. Siete d'accordo con l'articolo 48 capoverso 5 lettera e P-OETV?
21. Siete d'accordo con il ravvicinamento alle prescrizioni UE negli articoli 53 capoverso 3 lettera h e 58 capoverso 6 lettera e P-OETV?
22. Siete d'accordo con l'articolo 71a capoverso 6 e l'allegato 8 n. 25 P-OETV?
23. Siete d'accordo con l'articolo 80 capoverso 4 P-OETV e la rubrica modificata?
24. Siete d'accordo con l'articolo 93 capoverso 2 P-OETV?
25. Siete d'accordo con l'articolo 105 capoverso 3 P-OETV?
26. Siete d'accordo con l'articolo 106 capoverso 5 P-OETV?
27. Siete d'accordo con l'articolo 112 e la disposizione transitoria all'articolo 222p capoverso 2 P-OETV?
28. Siete d'accordo con l'articolo 119 lettera t P-OETV?
29. Siete d'accordo con l'articolo 123 capoverso 5 e la disposizione transitoria all'articolo 222p capoverso 5 P-OETV?
30. Siete d'accordo con gli articoli 127 capoversi 4 e 5 lettera d e 129 capoverso 1 P-OETV?
31. Siete d'accordo con l'articolo 131 capoverso 4 P-OETV?

Veicoli agricoli

32. Siete d'accordo con la semplificazione delle prescrizioni per i veicoli a motore agricoli mediante ravvicinamento al diritto europeo?
33. Per allinearsi all'aumento del carico d'appoggio dei rimorchi a timone rigido nel diritto europeo, il carico utile dei trattori industriali nell'articolo 134 capoverso 1 P-OETV deve essere incrementato da 3 a 4 tonnellate. Siete d'accordo con il mantenimento della limitazione del carico utile dei trattori industriali o ritenete che tale limitazione vada soppressa?
Possibilità di risposta: SÌ, limitazione a 4 t. NO, la limitazione va soppressa.
34. Siete d'accordo con l'articolo 161 capoverso 1 P-OETV (soppressione della regola dei 6 km/h)?
35. Siete d'accordo con l'articolo 163 P-OETV?
36. Siete d'accordo con l'articolo 164 capoverso 1 P-OETV?
37. Siete d'accordo con l'articolo 166 P-OETV?
38. Siete d'accordo con l'articolo 168 capoverso 3 P-OETV?
39. Siete d'accordo con gli articoli 178 capoverso 5 e 179 capoverso 6 P-OETV?
40. Siete d'accordo con l'articolo 183 capoverso 2 lettera a^{bis} P-OETV e la conseguente modifica all'articolo 67 capoverso 2 P-ONC?
41. Siete d'accordo con la semplificazione delle disposizioni sui freni per i rimorchi di lavoro agli articoli 189, 201, 202, 203 e 205 P-OETV mediante ravvicinamento al diritto europeo?
42. Siete d'accordo con l'articolo 195 P-OETV?
43. Siete d'accordo con la semplificazione delle disposizioni sui freni per i rimorchi agricoli agli articoli 207 e 208 P-OETV mediante ravvicinamento al diritto europeo?
44. Siete d'accordo con l'articolo 209 capoverso 4 P-OETV?
45. Siete d'accordo con l'allegato 3 P-OETV?
46. Siete d'accordo con l'allegato 5 P-OETV e la conseguente modifica nel P-Ordinanza del DATEC sulla manutenzione del sistema antinquinamento?
47. Siete d'accordo con l'allegato 6 P-OETV?
48. Siete d'accordo con l'allegato 7 P-OETV?
49. Siete d'accordo con l'articolo 3b capoverso 3 P-ONC?
50. Siete d'accordo con l'articolo 16 capoverso 3 P-ONC?
51. Siete d'accordo con l'articolo 61 capoverso 4 P-ONC?
52. Siete d'accordo con l'articolo 67 capoverso 4 P-ONC?
53. Siete d'accordo con l'articolo 77 capoverso 3 P-ONC e le conseguenti modifiche agli articoli 20 capoverso 3 lettera g e 72 capoverso 1 lettera c n. 5 P-OAC?

Introduzione del tachigrafo intelligente

54. Siete sostanzialmente d'accordo con l'introduzione del tachigrafo intelligente in concomitanza con l'Unione europea?
55. Siete d'accordo con gli articoli 99 e 99a P-OETV?
56. Siete d'accordo con l'articolo 100 capoversi da 1 a 2 e la disposizione transitoria all'articolo 222p capoversi 3 e 4 P-OETV come pure con i conseguenti adattamenti nell'allegato 1 n. 2.3 P-OATV?
57. Siete d'accordo con l'articolo 101 P-OETV e la relativa abrogazione delle istruzioni del DATEC del 2 agosto 2006 come pure con i conseguenti adattamenti dell'articolo 120 capoverso 2 P-OAC?
58. Siete d'accordo con l'articolo 13 lettera b P-OLR 1?
59. Siete d'accordo con l'articolo 13d capoverso 3 P-OLR 1?
60. Siete d'accordo con l'articolo 13e capoverso 3 P-OLR 1?
61. Siete d'accordo con l'articolo 14 capoverso 3 P-OLR 1?
62. Siete d'accordo con l'articolo 14b capoverso 5^{bis} P-OLR 1?
63. Siete d'accordo con l'articolo 17 capoverso 3^{bis} P-OLR 1?
64. Siete d'accordo con l'articolo 21 capoverso 2 lettera c P-OLR 1?
65. Siete d'accordo con l'articolo 25 P-OLR 1?
66. Siete d'accordo con l'articolo 4 capoverso 1 lettera a P-OLR 2?
67. Siete d'accordo con l'articolo 22 capoverso 5 P-OLR 2?
68. Siete d'accordo con gli articoli 3 e 6° P-ORCT?
69. Siete d'accordo con l'articolo 21 capoversi 2 e 3 P-OCCS?