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
Divisione Circolazione stradale

Berna, 13 dicembre 2024

Revisione parziale del 13 dicembre 2024 dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41)

Commento

N. documento: ASTRA-D-F0D83401/1224

Cifra I

Art. 18

Lett. a: nella frase introduttiva viene introdotta la nozione di «ciclomotori veloci» ed è indicato il peso totale massimo ammesso di 200 kg (sinora all'art. 175 cpv. 4). Si precisa inoltre che la velocità massima ammessa per costruzione fino a 30 km/h è la velocità in caso di uso del solo motore (senza pedalare).

Lett. b: i ciclomotori leggeri potranno ora avere un peso totale fino a 250 kg (precedentemente 200 kg). Il numero e il tipo di posti ammessi non sono più disciplinati nella definizione di veicolo, ma si basano sull'articolo 175 capoversi 3–5 e sull'articolo 180 capoverso 1. Come finora, i ciclomotori leggeri dovranno avere una propulsione elettrica.
Lett. b n. 1: i ciclomotori leggeri con posto a sedere per conducente (ad es. biciclette elettriche) potranno essere dotati di motore elettrico fino a 25 km/h (sia con pedalata assistita sia se azionati unicamente dal motore senza pedalare).
Lett. b n. 2: per i ciclomotori leggeri che, come i monopattini elettrici, sono progettati per essere guidati in posizione eretta e privi di sella, la propulsione elettrica non dovrà superare i 20 km/h (cfr. anche art. 175 cpv. 3: questi veicoli devono essere monoposto e muniti di un manubrio o di un'asta di sostegno).

Lett. c: le sedie a rotelle motorizzate potranno avere una potenza del motore di 2 kW (finora 1 kW). La propulsione dovrà essere elettrica e non dovrà superare i 25 km/h (finora 30 km/h e nessuna limitazione al motore elettrico). Il numero di posti consentiti è disciplinato dall'articolo 181 capoverso 5 (invariato; due posti fino a 10 km/h, altrimenti un posto) e dall'articolo 175 capoverso 5.
Una sedia a rotelle cui è agganciato un propulsore amovibile è considerata una sedia a rotelle motorizzata. È ammesso il supporto con motore elettrico di manovelle (cosiddette handbike) e di eventuali pedali.
Per tenere conto dell'abbassamento della velocità massima consentita da 30 km/h a 25 km/h è stata emanata una disposizione transitoria (cfr. art. 222*t* cpv. 1 OETV): per un periodo di due anni dall'entrata in vigore della disposizione modificata, le sedie a rotelle motorizzate potranno essere assoggettate al diritto previgente. La nuova restrizione alla propulsione esclusivamente elettrica è applicata già da molto tempo nella pratica. Per la certificazione secondo la norma europea e svizzera applicabile alle sedie a rotelle motorizzate SN EN 12184[1] è richiesta una propulsione elettrica (cfr. anche all. 2 n. 14 e all. 7 n. 315.2).

Lett. d: la definizione della sottocategoria «monopattini autobilanciati» viene semplificata. La disposizione relativa alla pedalata assistita è stralciata; il motore elettrico potrà raggiungere una velocità massima di 25 km/h. In questo modo si tiene conto del principio della velocità armonizzata sulle aree di circolazione per biciclette. È inoltre menzionato il peso totale massimo ammesso di 250 kg (finora 200 kg nel vigente art. 175 cpv. 4). Per il resto, la sottocategoria rimane invariata.

Lett. e: viene introdotta la sottocategoria dei «ciclomotori pesanti», il cui peso totale potrà raggiungere 450 kg. Per ridurre il rischio di capovolgimento sono ammessi solo veicoli pluritraccia (ad es. tre o quattro ruote). La propulsione dovrà essere elettrica, con una potenza del motore di al massimo 2 kW e una velocità massima di 25 km/h, sia con la pedalata assistita sia in caso di uso del solo motore (principio della velocità uniforme sulle aree di circolazione per biciclette). La larghezza massima ammessa si basa sull'articolo 175 invariato, capoverso 2 OETV (1 m). La categoria è destinata alle biciclette da carico pesanti e consente il trasporto sia di cose sia di persone. Il numero di posti consentiti è determinato dall'articolo 175 capoverso 5.
Per ciclomotori pesanti si intendono anche i veicoli con più di due assi, in cui la parte di veicolo con il terzo asse poggia su quella anteriore ed è collegata in modo snodato per formare un tutt'uno, a condizione che siano garantite la sicurezza stradale e di funzionamento e possano essere rispettate le norme della circolazione.

[1] Sedie a rotelle a propulsione elettrica, motorette e loro sistemi di carica - Requisiti e metodi di prova, edizione EN 12184:2009.

Art. 103 cpv. 5, 6 e 7

Nel capoverso 5 è inserito il termine «sistema di assistenza alla frenata». Nei capoversi 5 e 6 il rimando al regolamento (UE) 2019/2144 è integrato dal rimando al regolamento (UE) 2018/858. Quest'ultimo è inserito anche nell'ultima frase del capoverso 7. Si tratta di una rettifica alla revisione parziale dell'OETV del 22 dicembre 2023 (RU 2024 30) in quanto la protezione dagli aggiornamenti non autorizzati del software è disciplinata nel regolamento (UE) 2018/858 e il regolamento (UE) 2019/2144 è applicato in conformità al regolamento (UE) 2018/858.

Art. 175 rubrica e cpv. 3–6

Rubrica: è aggiunta la parola «posti»: «In generale, dimensioni, pesi, posti».

Cpv. 3: sui ciclomotori senza sella (ciclomotori da guidare in posizione eretta, come i monopattini elettrici o i monopattini autobilanciati) non sono ammessi posti per passeggeri.
I ciclomotori senza sella dovranno inoltre essere muniti di un manubrio o di un'asta di sostegno. Per i ciclomotori da guidare seduti (cfr. art. 18 lett. b n. 1) ciò significa che d'ora in poi potranno disporre anche di un dispositivo guida diverso dal manubrio (ad es. volante o joystick, sempre che la sicurezza stradale e quella del funzionamento siano garantite). Per i ciclomotori veloci il manubrio rimane obbligatorio (cfr. art. 179 cpv. 3).

Cpv. 4: un posto a sedere deve offrire, oltre a una sella o a un sedile, la possibilità di poggiare i piedi (pedali, poggiapiedi, pavimento del veicolo). L'attuale disposizione relativa al peso totale massimo ammesso di questo capoverso è cancellata (ora disciplinata nelle definizioni dei veicoli di cui all'art. 18).

Cpv. 5: un posto per passeggeri può essere predisposto soltanto se il carico utile è sufficiente: ogni posto deve avere un carico utile libero di 65 kg. Il carico utile (art. 7 cpv. 5) determina il peso massimo ammesso per il trasporto di carichi o persone e si calcola come la differenza tra peso totale e peso a vuoto. Conformemente all'articolo 7 capoverso 1, nel peso a vuoto del veicolo è già compreso un peso forfettario di 75 kg per il conducente.
Per i sedili del veicolo appositamente predisposti per bambini e dotati di protezione può essere stabilito un peso inferiore a 65 kg. Per essere considerato sedile per bambini dotato di protezione, un posto deve soddisfare determinati requisiti, quali la protezione degli arti inferiori e superiori dal contatto con parti mobili del veicolo, l'equipaggiamento con schienale e sistema di ritenuta (ad es. cintura). La legge federale sulla sicurezza dei prodotti[2] si applica a titolo sussidiario. Come stato attuale della tecnica si può per analogia presupporre un livello di protezione paragonabile a quello descritto nella norma europea e svizzera SN EN 14344[3], edizione 2004 o 2022 (la norma è in realtà applicabile ai seggiolini smontabili per bambini di peso compreso tra 9 e 22 kg, che possono stare seduti senza aiuto).

Cpv. 6: i ciclomotori potranno essere adattati alle esigenze di una persona disabile purché la sicurezza stradale e di funzionamento rimangano garantite nonostante la deroga alle prescrizioni.

Art. 178 cpv. 3, 6 e 7

Cpv. 3: viene integrata la disposizione vigente secondo cui i ciclomotori devono essere provvisti di due freni efficaci che agiscono uno sulla ruota anteriore e uno su quella posteriore. L'impianto frenante deve funzionare in modo sicuro in qualsiasi condizione operativa, in particolare anche in caso di bagnato o azionamento prolungato (i costruttori devono dunque garantire l'efficacia dei freni sia a caldo sia sul bagnato). Vengono ora formulati in modo esplicito questi requisiti, già vigenti anche nell'ambito della garanzia di sicurezza (art. 29 LCStr).

Cpv. 6: è cancellata la frase in base alla quale per i ciclomotori è ammessa solo una protezione contro le intemperie e stabilito che i ciclomotori con carrozzeria chiusa devono disporre di indicatori di direzione lampeggianti.

---

[2] Legge federale 12 giugno 2009 sulla sicurezza dei prodotti del (LSPro; RS **930.11**)

[3] Articoli per puericultura - Seggiolini per bambini per biciclette - Requisiti di sicurezza e metodi di prova, edizione EN 14344:2022.

Cpv. 7: viene introdotta la possibilità di scritte (iscrizioni nella normativa) e dipinti catarifrangenti e/o luminescenti (come all'art. 139 cpv. 4 OETV per i motoveicoli) in quanto una migliore visibilità dei veicoli a due ruote può migliorare la sicurezza stradale.

Art. 178a rubrica, cpv. 1 e 6

Rubrica: è aggiunto il termine «indicatori di direzione lampeggianti»: «Illuminazione, catarifrangenti, indicatori di direzione lampeggianti».

Cpv. 1: nella prima frase, nella regolamentazione sull'installazione delle luci, l'espressione «montate stabilmente» è sostituita con «montate». Possono essere utilizzate anche luci rimovibili, con e senza supporto, secondo la prassi corrente. Le luci dovranno essere montate durante la marcia, ma potranno essere rimosse dal veicolo parcheggiato (ad es. per antifurto).

Cpv. 6: i requisiti per gli indicatori di direzione sono ora disciplinati nelle prescrizioni generali applicabili a tutti i ciclomotori (finora riportate più volte nelle disposizioni speciali per le diverse categorie di ciclomotori, cfr. i vigenti art. 179*a* cpv. 2 lett. d, 180 e 181 cpv. 4).
Gli indicatori di direzione sui ciclomotori rimangono facoltativi. Se montati su un ciclomotore, dovranno, come finora, essere fissati stabilmente e soddisfare esigenze equivalenti a quelle previste per gli indicatori di direzione delle motoleggere (cfr. anche i commenti concernenti le agevolazioni di cui all'art. 180 cpv. 3 per gli indicatori di direzione dei ciclomotori leggeri).

Art. 178b cpv. 1 e 3

Cpv. 1: la disposizione già in vigore secondo cui i ciclomotori devono essere muniti di un campanello viene integrata con la possibilità di utilizzare al suo posto un avvisatore acustico secondo le prescrizioni relative ai motoveicoli (clacson come per le motoleggere). Tale norma, attualmente riportata più volte nelle disposizioni speciali di determinate categorie di ciclomotori (cfr. commenti agli art. 179*b* cpv. 2 e 181*a* cpv. 4), sarà d'ora in poi menzionata una sola volta quale requisito tecnico generale per tutti i ciclomotori.

Cpv. 3: l'articolo 18 non distingue più, ad eccezione dei ciclomotori veloci, tra la limitazione della velocità della propulsione in caso di uso del solo motore e quella in caso di pedalata assistita. La velocità per la quale vige l'obbligo del tachimetro è pertanto uniformata (finora per oltre 20 km/h in caso di uso del solo motore e oltre 25 km/h con pedalata assistita). In futuro dovranno essere muniti di tachimetro solo i ciclomotori il cui dispositivo di propulsione può funzionare anche oltre i 25 km/h. Lo stesso vale per l'obbligo di equipaggiamento a posteriori secondo il vigente articolo 222*q* (equipaggiamento a posteriori entro il 1° aprile 2027 dei veicoli già in circolazione il 1° aprile 2024).

Titolo prima dell'art. 179

Il termine «ciclomotori» di cui all'articolo 18 lettera a è sostituito con «ciclomotori veloci» (cfr. art. 18 lett. a, frase introduttiva).

Art. 179 cpv. 3 e 6

Cpv. 3: l'espressione «ciclomotori di cui all'articolo 18 lettera a» è sostituita con «ciclomotori veloci» (cfr. art. 18 lett. a, frase introduttiva), aggiungendo nella prima frase l'obbligo di un manubrio largo almeno 0,35 m (finora nell'art. 175 cpv. 3).

Cpv. 6: è aggiunta una nuova prima frase in cui si specifica che ogni ruota di un ciclomotore veloce deve essere munita di un freno ad attrito. In base alle vigenti disposizioni generali per i ciclomotori (rimando nell'art. 177 cpv. 6 OETV all'art. 51 cpv. 3), il freno ad attrito è necessario solo su una ruota.

Art. 179a cpv. 2 lett. d

Il capoverso 2 elenca alle lettere a–f i dispositivi d'illuminazione facoltativi autorizzati. Alla lettera d vengono menzionati solo gli «indicatori di direzione lampeggianti»; i relativi requisiti sono ora disciplinati nell'articolo 178*a* capoverso 6, valido in generale per tutti i ciclomotori.

Art. 179b cpv. 2

La disposizione relativa alla possibilità di usare altri avvisatori acustici al posto del campanello non è più necessaria in quanto è ora disciplinata nell'articolo 178*b* capoverso 1, applicabile in generale a tutti i ciclomotori.

Art. 180

Cpv. 1: se il carico utile è sufficiente (cfr. art. 175 cpv. 5), oltre alla sella del conducente, sui ciclomotori leggeri è consentito il numero massimo di posti seguente:

- (lett. a) un sedile per un passeggero e due sedili per bambini secondo l'articolo 175 capoverso 5, secondo periodo,

oppure

- (lett. b) quattro sedili per bambini secondo l'articolo 175 capoverso 5, secondo periodo.

I sedili per bambini di cui all'articolo 175 capoverso 5, secondo periodo, sono sedili protetti appositamente predisposti all'interno del veicolo per un peso ridotto, dotati di una protezione degli arti inferiori e superiori dal contatto con parti mobili del veicolo e muniti di uno schienale e di un sistema di ritenuta (ad es. cintura).

Sui ciclomotori leggeri senza sella (ciclomotori da guidare in piedi, come i monopattini elettrici) non sono ammessi posti per passeggeri (cfr. art. 175 cpv. 3).

Cpv. 2: sono ammesse combinazioni costituite da un ciclomotore leggero e una sedia a rotelle (cosiddette combinazioni velocipede/sedia a rotelle, come da vigente art. 18 lett. b n. 3).

Cpv. 3: per gli indicatori di direzione su ciclomotori leggeri senza carrozzeria chiusa sono possibili le seguenti agevolazioni (in deroga ai requisiti di cui all'art. 178*a* cpv. 6, che rinvia, tra l'altro, all'all. 10):

- (lett. a) alle estremità esterne del manubrio può essere montata un'unica coppia di indicatori, ciascuno lampeggiante in avanti e all'indietro (invece di due coppie, una davanti e una dietro),

oppure

- (lett. b) la coppia di indicatori posteriore, se la parte posteriore del veicolo è troppo bassa per essere montata a un'altezza di 35 cm, può avere una distanza dal suolo inferiore a 35 cm, ma di almeno 15 cm (ad es. in caso di monopattini elettrici molto bassi).

Se si usufruisce di una delle agevolazioni, la luce degli indicatori deve essere ben visibile da ogni lato, ossia i dispositivi devono disporre di corrispondenti angoli di visibilità orizzontali e verticali che non devono essere oscurati.

Art. 181 cpv. 1, 3, 4 e 6

Cpv. 1: il capoverso viene abrogato. La possibilità di adattare il veicolo a una disabilità è ora disciplinata all'articolo 175 capoverso 6.

Cpv. 3: la dispensa dall'approvazione del tipo per le luci e i catarifrangenti delle sedie a rotelle elettriche viene abrogata nell'OETV e disciplinata nell'allegato 1 numero 2.1 dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo dei veicoli stradali[4].

Cpv. 4: il capoverso viene abrogato. Gli indicatori di direzione sono ora disciplinati all'articolo 178*a* capoverso 6.

Cpv. 6: il capoverso non è più necessario e viene abrogato. Le carrozzerie chiuse sono ora disciplinate all'articolo 178 capoverso 6.

[4] Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV; RS **741.511**).

Art. 181a cpv. 4 e 5

Cpv. 4: la disposizione relativa alla possibilità di usare altri avvisatori acustici al posto del campanello non è più necessaria in quanto è ora disciplinata nell'articolo 178*b* capoverso 1, applicabile in generale a tutti i ciclomotori.

Cpv. 5: la disposizione secondo cui per i monopattini autobilanciati si può rinunciare al manubrio è abrogata. L'articolo 175 capoverso 3 prescrive per i ciclomotori da guidare in posizione eretta un manubrio o un'asta di sostegno (per i ciclomotori autobilanciati senza manubrio o asta di sostegno ciò significa che devono disporre di una sella).

Titolo dopo l'art. 181a

Viene inserito un nuovo titolo «Sezione 6: Disposizioni speciali per ciclomotori pesanti» seguito dal nuovo articolo 181*b*.

Art. 181b

Cpv. 1: ogni ruota di un ciclomotore pesante dovrà essere provvista di un freno ad attrito (in deroga al rimando dell'art. 177 cpv. 6 all'art. 51 cpv. 3, secondo cui un solo freno deve essere ad attrito; cfr. anche le prescrizioni dell'all. 7 n. 316 concernenti la decelerazione minima dei freni dei ciclomotori pesanti).

Cpv. 2: i ciclomotori pesanti dovranno essere muniti di uno specchio retrovisore sul lato sinistro.

Cpv. 3: in un punto ben visibile per il conducente dovranno essere riportate in modo permanente e ben leggibile le seguenti informazioni:

- il numero massimo di posti per il trasporto di persone (compreso il conducente);
- il peso massimo ammesso (in kg) che può essere trasportato a partire dal veicolo non occupato (peso per merci e persone, conducente incluso).

Le indicazioni potranno ad esempio essere riportate su una targhetta o su un adesivo resistente difficilmente staccabile.
Il carico utile (art. 7 cpv. 5) corrisponde alla differenza tra il peso totale e il peso a vuoto (art. 7 cpv. 1). Poiché il peso a vuoto comprende un valore forfettario di 75 kg per il peso della persona al volante (art. 7 cpv. 1 lett. c), al carico utile devono essere aggiunti 75 kg per ottenere il peso massimo ammesso per il trasporto di persone e di merci.
Il numero di sedili protetti per bambini di cui all'articolo 175 capoverso 5, secondo periodo va indicato separatamente.

Art. 210 cpv. 6

I rimorchi trainati da biciclette (velocipedi nella normativa) e ciclomotori potranno essere dotati di un dispositivo di spinta fino a 6 km/h (attualmente non è consentito alcun dispositivo di propulsione). Una propulsione superiore non è ammessa per motivi di sicurezza stradale e di funzionamento.

Art. 215 cpv 1bis–3

Cpv. 1bis: analogamente ai ciclomotori (cfr. art. 178 cpv. 7), anche per le biciclette viene introdotta la possibilità di scritte e dipinti catarifrangenti e/o luminescenti (come all'art. 139 cpv. 4 OETV per i motocicli) in quanto una migliore visibilità dei veicoli a due ruote può migliorare la sicurezza stradale.

Cpv. 2: i posti delle biciclette dovranno, come finora, essere dotati di pedali, ad eccezione di quattro sedili protetti per bambini appositamente predisposti (finora due) o un posto per una persona adulta (finora solo per una persona disabile). L'autorità cantonale potrà autorizzare un numero maggiore (disciplinato nell'art. 63 cpv. 6 ONC[5] ora abrogato).
Per informazioni sul livello di protezione che un sedile protetto per bambini deve soddisfare si vedano i commenti all'articolo 175 capoverso 5.

[5] Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale; RS **741.11**.

Cpv. 3: le biciclette senza sella (ad es. dotate di pedali come una bici ellittica) non potranno avere posti per passeggeri. Dovranno essere provviste di un dispositivo di guida che consenta di tenersi e garantisca una presa e una guida sicure anche quando si effettuano cenni con la mano per cambiare direzione.

Art. 222t Disposizioni transitorie

Le sedie a rotelle motorizzate prodotte o importate in Svizzera fino al 1° luglio 2027 potranno essere ammesse alla circolazione per la prima volta secondo le prescrizioni in materia di veicoli finora applicabili nell'OETV (termine transitorio fino a due anni dall'entrata in vigore della modifica dell'art. 18 lett. c). Anche le approvazioni del tipo potranno essere redatte e utilizzate secondo le prescrizioni previgenti fino al 1° luglio 2027, prima di dover essere adeguate al nuovo diritto (ad es. l'eventuale riduzione della velocità massima da 30 km/h a 25 km/h; cfr. anche i commenti all'art. 18 lett. c).
Chi intende tuttavia beneficiare delle agevolazioni del nuovo diritto (aumento della potenza del motore ammessa da 1 kW a 2 kW) dovrà soddisfare anche i nuovi requisiti (in particolare la velocità massima di 25 km/h).

Cifra II

Gli allegati 2, 7 e 10 sono modificati come descritto di seguito.

Allegato 2

L'allegato 2 riporta le versioni delle prescrizioni tecniche internazionali sui veicoli vincolanti per la Svizzera (norme di costruzione ed equipaggiamento). Questo allegato è determinante per le disposizioni dell'OETV che rimandano alle norme europee o alle disposizioni tecniche dei veicoli dell'Accordo ONU del 20 marzo 1958[6], ma anche per le ordinanze OETV 1[7], OETV 2[8] e OETV 3[9], le quali disciplinano i requisiti tecnici dei veicoli che coincidono interamente con le norme UE.

N. 111, 112 e 12: l'aggiornamento viene effettuato in base alle versioni più recenti dei regolamenti internazionali.

N. 14: è introdotta la norma europea «Sedie a rotelle a propulsione elettrica, motorette e loro sistemi di carica - Requisiti e metodi di prova, edizione EN 12184:2009» (cfr. all. 7 n. 315.2).

All. 7

N. 315: nella rubrica l'espressione «*Ciclomotori e velocipedi*» è sostituita con «*Ciclomotori con peso totale ammesso fino a 250 kg, sedie a rotelle a motore e velocipedi*».
Il numero 315 continua ad applicarsi a tutte le biciclette e sedie a rotelle motorizzate, mentre la categoria dei ciclomotori è limitata a quelli aventi un peso totale massimo di 250 kg (cfr. art. 18).

Il precedente numero 315.1 diventa 315.11 (decelerazione minima per entrambi i freni assieme di 3,0 m/s^2).
Il numero 315.1 contiene ora la già vigente frase introduttiva: «La decelerazione del freno di servizio deve ammontare almeno a:»

Il vigente numero 315.2 diventa 315.12 (per un freno di 2,0 m/s^2).

Il contenuto del numero 315.2 è modificato: per una propulsione fino a un massimo di 15 km/h potranno essere riconosciute quali requisiti minimi anche le prescrizioni di frenatura di cui alla norma «SN EN 12184:2009, Sedie a rotelle a propulsione elettrica, motorette e loro sistemi di carica - Requisiti e metodi di prova», a condizione che i veicoli siano certificati in base ad essa. Secondo la norma, il motore può

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

[7] Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per gli autoveicoli di trasporto e i loro rimorchi (OETV 1; RS **741.412**).

[8] Ordinanza del 16 novembre 2016 concernente le esigenze tecniche per i trattori e i loro rimorchi (OETV 2; RS **741.413**).

[9] Ordinanza del 16 novembre 2016 concernente il riconoscimento delle omologazioni UE e le esigenze tecniche per motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore, tricicli a motore e ciclomotori (OETV 3; RS **741.414**).

raggiungere una velocità di 15 km/h e la velocità della sedia a rotelle a propulsione elettrica non deve superare i 20 km/h in discesa. Le sedie a rotelle a propulsione elettrica certificate recano il marchio CE e sono quindi facilmente identificabili da parte di utilizzatori, commercianti e autorità. I requisiti e metodi di prova della norma divergono parzialmente da quelli di cui ai numeri 315.11 e 315.12. Ad esempio, si applicano valori di decelerazione inferiori e non è necessario un freno ad attrito quale freno di servizio. La norma richiede tuttavia un freno di stazionamento indipendente dal freno di servizio, che può essere azionato in ruota libera senza alimentazione di energia. La norma è inserita nell'allegato 2 OETV nella versione dell'edizione 2009 (cfr. all. 2 n. 14). Le certificazioni basate su versioni più recenti possono essere accettate a condizione che siano soddisfatti i requisiti minimi di frenatura stabiliti nella versione del 2009.

Oltre ai ciclomotori leggeri (art. 18 lett. b), alle sedie a rotelle motorizzate (art. 18 lett. c) e ai monopattini autobilanciati (art. 18 lett. d), fondamentalmente rientrano nel numero 315 anche i ciclomotori veloci (art. 18 lett. a).
Secondo l'articolo 179 capoverso 6, i ciclomotori veloci la cui pedalata assistita è attiva anche oltre i 30 km/h (cfr. art. 18 lett. a n. 2) devono tuttavia soddisfare i requisiti di frenatura per le motoleggere monotraccia di cui all'allegato 7 numero 23 e non si applicano pertanto quelli del numero 315.

N. 316: i ciclomotori pesanti (art. 18 lett. e) potranno avere un peso totale fino a 450 kg. Si stabiliscono pertanto requisiti più severi in materia di decelerazioni minime rispetto a quelli indicati al numero 315.

N. 316.1: decelerazioni minime da raggiungere per i metodi di prova conformemente alle disposizioni generali di cui al numero 311.

N. 316.2: invece dei requisiti di frenatura di cui al numero 316.1, potranno essere soddisfatti anche quelli per le motoleggere pluritraccia (all. 7 n. 23). La prova dell'adempimento di questi ultimi requisiti è facoltativa; qualora venga fornita, non sarà necessario dimostrare l'adempimento dei requisiti di cui al numero 316.1.

All. 10

Il rimando tra parentesi è integrato dall'articolo 180 capoverso 3.

Cifra III

Le modifiche entreranno in vigore il 1° luglio 2025.