



Berna, dicembre 2023

Revisione parziale del 22.12.2023 dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41)

Commento

Numero documento: ASTRA-D-33B23401/1225



Cifra I

Sostituzione di espressioni

Cpv. 1: è aggiornato il rimando al regolamento (UE) 2019/2144¹ sulla sicurezza generale.

Cpv. 2–8: nella versione italiana sono sostituiti, per motivi di uniformità o perché errati, i seguenti termini ed espressioni: «furgoncini» con «minibus», «autobus per scolari» con «scuolabus», «cuscino» con «seduta», «cabina del conducente» con «cabina di guida», «veicoli speciali» con «veicoli eccezionali», «stozzatura» con «offset», «lampadina-spia» e «luce-spia» con «spia luminosa».

Art. 3 cpv. 3 lett. e e n

Cpv. 3 lett. e: inserimento dell'acronimo dell'ordinanza del 7 novembre 2007 sulle strade nazionali (OSN; RS 725.111), citata agli articoli 13 e 22 OETV.

Cpv. 3 lett. n: inserimento dell'acronimo dell'ordinanza del 19 maggio 2010 sulla sicurezza dei prodotti (OSPro; RS 930.111), citata all'articolo 220 capoverso 3 OETV.

Art. 4 cpv. 1, 4 (nuovo) e 5 (nuovo)

Cpv. 1: la formulazione della disposizione concernente l'applicabilità delle prescrizioni viene precisata facendo esplicito riferimento alla validità delle norme in Svizzera.

Premessa ai due nuovi capoversi 4 e 5

Secondo il capoverso 3 lettera a vigente, alla sostituzione di unità di propulsione si possono applicare le prescrizioni vigenti al momento della prima messa in circolazione del veicolo solo se il dispositivo risale allo stesso periodo del veicolo. Per unità di propulsione di epoca diversa devono essere rispettate le prescrizioni aggiornate applicabili al momento dell'esame ufficiale successivo alla sostituzione. In questo contesto possono essere considerati originari dell'epoca i motori aventi fino a 15 anni in meno rispetto alla data di prima messa in circolazione del veicolo.

Cpv. 4 (nuovo): il nuovo capoverso 4 introduce un'agevolazione per la sostituzione di motori ad accensione comandata per quanto riguarda i gas di scarico: in caso di installazione di un simile motore non risalente all'epoca del veicolo, dovranno essere rispettate solo le norme sulle emissioni di scarico in vigore dal 1° ottobre 1996 (per automobili e autofurgoni norma Euro 2) per l'immatricolazione di tali veicoli o, per i mezzi messi in circolazione dopo tale data, almeno le prescrizioni applicabili al momento della prima messa in circolazione. La nuova disposizione comporterà di fatto un miglioramento delle emissioni dei gas di scarico in caso di sostituzione del motore di veicoli vecchi. Attualmente, vista la complessità nel soddisfare le nuove disposizioni sui gas di scarico (Euro 6) come richiesto dal vigente capoverso 3 lettera a, quando si sostituisce un gruppo propulsore di veicoli vecchi si installano sempre motori vecchi, dello stesso periodo del mezzo, che devono soddisfare soltanto le norme in vigore al momento della prima messa in circolazione del veicolo. I motori ad accensione comandata conformi alla norma Euro 2, invece, dispongono già di un catalizzatore regolato a tre vie e sono quindi molto meno dannosi per l'ambiente. La nuova regolamentazione non si applica ai motori ad accensione per compressione. Le unità di propulsione diesel di ricambio di epoca diversa da quella del veicolo rimangono soggette alla norma sulle emissioni applicabile al momento del collaudo post-sostituzione sostituzione, in quanto solo le norme aggiornate garantiscono una depurazione efficace dei gas di scarico dei motori diesel. Se il motore da installare risale al periodo del veicolo, dovranno essere rispettate, come

¹ Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione, GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2022/1398, GU L 213 del 16.8.2022, pag. 1.

finora, sia per i motori ad accensione per compressione sia per quelli ad accensione comandata, solo le prescrizioni in vigore al momento della prima messa in circolazione (garanzia dei diritti acquisiti).

Cpv. 5 (nuovo): secondo il vigente capoverso 3 lettera a, non è possibile installare un dispositivo di trazione elettrica al posto di un motore a combustione interna con costi proporzionati. Occorrerebbe infatti dimostrare la sicurezza elettrica e la compatibilità elettromagnetica attraverso collaudi conformi alle norme aggiornate, che nel caso della sicurezza elettrica comporterebbero la deformazione e distruzione della struttura del veicolo o dei componenti da installare; solo la compatibilità elettromagnetica potrebbe essere testata senza arrecare danni.

Il nuovo capoverso 5 introduce agevolazioni per l'installazione successiva di un dispositivo di trazione elettrica. In riferimento alla conversione vengono consentiti metodi alternativi per effettuare i collaudi necessari qualora siano montati componenti omologati, per quanto riguarda la sicurezza elettrica, almeno in conformità al regolamento UNECE n. 100, serie d'emendamento 02², in vigore dal 15 luglio 2013. Quest'ultimo prevede requisiti per il sistema ricaricabile di stoccaggio dell'energia (rechargeable energy storage system; RESS) comprendenti test di vibrazioni, urti meccanici, integrità meccanica in situazioni di collisione e resistenza della batteria al fuoco.

Lett. a: gli organi di controllo riconosciuti secondo l'allegato 2 dell'ordinanza del 19 giugno 1995³ concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV) potranno dimostrare la corretta installazione dei componenti, per quanto riguarda la sicurezza elettrica e la compatibilità elettromagnetica, ricorrendo a procedure semplificate, a condizione che i risultati siano equivalenti a quelli delle procedure previste dalle disposizioni pertinenti.

Lett. b: oltre all'agevolazione di cui alla lettera a, la sicurezza elettrica dell'installazione dei componenti (omologati in conformità al regolamento UNECE n. 100, serie d'emendamento 02 o superiore) può essere dimostrata sulla base del regolamento UNECE n. 100, serie d'emendamento 01⁴, in vigore dal 4 dicembre 2010 (procedura di prova senza crash test). La suddetta serie d'emendamento 01 del regolamento UNECE n. 100 non contiene requisiti relativi al fissaggio delle batterie di trazione nel veicolo. Dovendo tuttavia essere controllate anche la resistenza e la sicurezza del fissaggio delle batterie di trazione, per analogia, si può definire come requisito minimo la prova di cui all'allegato 5 della versione originale del regolamento UNECE n. 115, serie d'emendamento 00, complemento 5⁵. I valori di decelerazione che devono essere sopportati in caso di incidente senza danni alle batterie possono essere calcolati basandosi sul punto 17.4.6 del regolamento UNECE n. 67, serie d'emendamento 01⁶. Si tratta di prescrizioni previste in realtà per l'adeguamento dei serbatoi di motori a gas. Contrariamente ai requisiti definiti nell'attuale versione del regolamento UNECE n. 100 (serie d'emendamento 03), questi collaudi possono essere effettuati senza danni attraverso un metodo di calcolo.

Presupposto per le agevolazioni di cui alle lettere a e b è l'utilizzo di componenti certificati (ad es. le batterie di trazione da installare), per quanto riguarda la sicurezza elettrica, almeno secondo il regolamento UNECE n. 100, serie d'emendamento 02. I componenti stessi sono quindi soggetti a requisiti più

² Regolamento UNECE n. 100, del 23 agosto 1996, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli elettrici a batteria per quanto concerne le condizioni applicabili alla costruzione e alla sicurezza funzionale; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 02, in vigore dal 15 luglio 2013 (Add.99 Rev.2).

³ RS 741.511

⁴ Regolamento UNECE n. 100, del 23 agosto 1996, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli elettrici a batteria per quanto concerne le condizioni applicabili alla costruzione e alla sicurezza funzionale; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 01, in vigore dal 4 dicembre 2010 (Add.99 Rev.1).

⁵ Regolamento UNECE n. 115, del 30 ottobre 2003, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione di:
I sistemi specifici di adattamento per gas di petrolio liquefatto (GPL) da impiegare nel sistema di propulsione dei veicoli a motore;
I sistemi specifici di adattamento per gas naturale compresso (GNC) da impiegare nel sistema di propulsione dei veicoli a motore;
modificato dal complemento 5, in vigore dal 15 luglio 2013 (Add.114 Rev.1).

⁶ Regolamento UNECE n. 67, del 1° giugno 1987, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione di:
I componenti specifici di veicoli a motore delle categorie M e N nel cui sistema di propulsione vengono impiegati gas di petrolio liquefatti;
I veicoli delle categorie M e N dotati di componenti specifici per l'impiego di gas di petrolio liquefatti in un sistema di propulsione per quanto concerne l'installazione di detti componenti;
modificato dalla serie d'emendamento 01, in vigore dal 13 novembre 1999 (Add.66 Rev.1), inclusi tutti gli emendamenti seguenti fino a:
serie d'emendamento 01, complemento 10, in vigore dal 26 luglio 2012 (Add.66 Rev.3).

elevati rispetto a quelli per la verifica delle modalità di installazione nel veicolo. Ciò significa che devono essere utilizzate batterie di trazione di un tipo collaudato mediante crash test. La prova della corretta installazione di tali batterie nel veicolo può invece essere fornita semplicemente mediante calcoli.

Una procedura simile per la verifica della corretta installazione delle batterie di trazione è utilizzata anche in Germania (consultabile nelle direttive dettagliate degli organi di controllo TÜV⁷, scheda VdTÜV MB FZMO 764, datata 01.2021).

In Svizzera, queste agevolazioni possono essere applicate per analogia a tutti i tipi di veicoli, ossia non solo alle categorie M e N indicate nel campo di applicazione dei suddetti regolamenti UNECE. Per l'applicazione dei valori di decelerazione sopportabili senza danni in base al punto 17.4.6 del regolamento UNECE n. 67, serie d'emendamento 01, ci si deve basare sulle categorie di peso dei tipi di veicoli ivi menzionati (ad es. valori di decelerazione delle categorie M1/N1 per i mezzi con peso totale fino a 3,5 t; per quelli con velocità massima per costruzione fino a 45 km/h possono essere sempre adottati i valori di decelerazione inferiori delle categorie M3/N3).

Note conclusive sui due nuovi capoversi 4 e 5

Per quanto riguarda eventuali aumenti di potenza, freni, modifiche alla carrozzeria o alle sospensioni ecc. continuano ad applicarsi le prescrizioni corrispondenti dell'OETV. Le disposizioni pertinenti devono essere rispettate fornendo le necessarie garanzie. Le nuove disposizioni dei capoversi 4 e 5 non modificano le regole per determinare lo status di veicolo d'epoca. Un veicolo su cui è installato un motore diverso non è più considerato originale.

Art. 7 cpv. 5 e 7

Adeguamento al diritto UE. Nel diritto europeo il peso della batteria di motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore elettrici (terminologia UE: veicoli di categoria L) non viene sottratto dal peso a vuoto (terminologia UE: massa effettiva del veicolo⁸), bensì dal peso in ordine di marcia in conformità con l'articolo 136 capoverso 1 OETV⁹.

Occorre dunque abrogare l'esclusione dal peso a vuoto prevista dall'articolo 7 capoverso 7 per le batterie di trazione di motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (nella pratica, già oggi il peso a vuoto viene indicato nel campo 30 della licenza di circolazione comprensivo del peso della batteria). Analogamente al diritto europeo, il peso delle batterie di trazione di detti veicoli sarà sottratto dal peso determinante per la classificazione dei veicoli (cfr. art. 136 cpv. 1 e cpv. 1^{ter} lett. c OETV).

L'articolo 7 capoverso 7 prevede inoltre che nel calcolo del carico utile si continui a non tenere conto delle batterie di trazione dei veicoli di categoria L. A seguito dell'abrogazione del capoverso 7, è soppresso anche il corrispondente rimando nel capoverso 5.

Art. 11 cpv. 1

I termini «cucina» e «sala di controllo» sono aggiunti all'elenco degli esempi di interni adibiti a locale. Gli esempi chiariscono la delimitazione rispetto all'articolo 13 OETV e rappresentano l'elenco dei veicoli che non devono essere classificati come autoveicoli di lavoro, illustrato nel rapporto esplicativo per la consultazione.

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

Cpv. 1: la definizione di autoveicoli di lavoro è riformulata, pur continuando a includere gli autoveicoli già immatricolati in questa categoria. La delimitazione rispetto agli autoveicoli di trasporto indica che la

⁷ Technischer Überwachungsverein (Associazione di controllo tecnico).

⁸ Articolo 2 punto 29 del regolamento delegato (UE) n. 44/2014 della Commissione del 21 novembre 2013 che integra il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne la costruzione dei veicoli e i requisiti generali di omologazione dei veicoli a due o tre ruote e dei quadricicli, GU L 25 del 28.1.2014, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2018/295, GU L 56 del 28.2.2018, pag. 1.

⁹ Articolo 5 paragrafo 2 lettera c del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli, GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2020/1694, GU L 381 del 13.11.2020, pag. 4.

classificazione come autoveicoli di lavoro rappresenta una *lex specialis*. Un autoveicolo che non soddisfi completamente i criteri sarà dunque classificato automaticamente come autoveicolo di trasporto. Ad esempio, un trattore a sella, che nel carico della sella ha sempre anche una capacità di trasporto, sarà sempre un autoveicolo di trasporto. L'equiparazione agli autoveicoli di trasporto è pertinente anche per gli autoveicoli il cui interno è adibito a locale (cfr. art. 11 cpv. 1).

Let. a: gli autoveicoli di lavoro si basano spesso sui telai degli autocarri, su cui vengono saldamente fissati attrezzi di lavoro e macchine per la funzione prevista, che è inserita nella licenza di circolazione come forma della carrozzeria. L'impiego del veicolo per finalità di trasporto è escluso dalle caratteristiche costruttive o dall'attrezzatura di lavoro installata in modo permanente in base alla funzione della macchina. Non sono considerate attrezzature di lavoro in tal senso, ad esempio, le apparecchiature mediche di studi medici o i pannelli di controllo per la gestione e la sorveglianza di attività esterne al veicolo perché sono le persone a utilizzare questi strumenti e pertanto è determinante la definizione di interno adibito a locale.

I vani privi di funzione precisa o adibiti al trasporto di attrezzature di lavoro mobili o universali, utilizzabili a prescindere dal veicolo in questione (ad es. generatori di corrente, apparecchi per la pulizia, motoseghe), sono considerati spazi di carico e comportano in ogni caso la classificazione come autoveicoli di trasporto così come altri locali non necessari per l'attività svolta dalla macchina (ad es. guardaroba, sala ricreazione).

Let. b n. 1: continua ad essere ammessa una capacità di trasporto finalizzata a mantenere la funzionalità e l'autonomia della macchina. Le attrezzature di lavoro che possono essere impiegate in modo indipendente dal veicolo e i componenti di altri veicoli di lavoro non sono considerati attrezzi. L'elenco è ampliato con il concetto di «materiale di consumo» al fine di armonizzare la disposizione con la normativa europea concernente i veicoli agricoli e forestali¹⁰. Il peso destinato a questo scopo è limitato al 10 per cento del peso totale per evitare di creare incentivi sbagliati. Per determinare il peso totale in fase di esame di immatricolazione si dovrà dunque partire dal peso a vuoto, che si presuppone corrispondere almeno al 90 per cento del peso totale.

Let. b n. 2: in adempimento della mozione Nantermod (18.3078 Autorizzare il rimorchio di autovetture con veicoli di lavoro), alcuni autoveicoli di lavoro potranno trainare un veicolo a motore. I requisiti sono soddisfatti dagli autoveicoli di lavoro utilizzati per lavori stazionari di lunga durata (ad es. gru mobili) se il veicolo trasportato è destinato al personale operativo (ad es. per rientrare la sera).

Il carico rimorchiabile (carico rimorchiato) autorizzato a tale scopo può raggiungere al massimo 3000 kg e il carico d'appoggio di un rimorchio ad asse centrale 200 kg, il che risulta sufficiente per trasportare un'automobile. Per l'autoveicolo di lavoro può essere autorizzata solo una capacità di carico per il trasporto di un motoveicolo o di ciclomotori e biciclette, motivo per cui il carico utile previsto è limitato a 200 kg. Tra i requisiti di immatricolazione rientrano la possibilità di un fissaggio solido per il veicolo a due ruote (ad es. punti di ancoraggio) e, se necessario, un'opportuna attrezzatura per caricarlo (nel caso di una moto ad es. rampa o struttura di sollevamento ausiliaria).

I pesi di cui ai numeri 1 e 2 potranno essere sommati, cosicché il carico utile potrà essere al massimo di 4,2 t, ovvero 7,2 t se sommato al carico rimorchiabile (es. autoveicolo di lavoro a cinque assi senza autorizzazione eccezionale con peso totale di 40 t). Sono fatti salvi le garanzie del costruttore e i limiti di peso massimo autorizzati per legge.

Il requisito di cui alla lettera a, secondo cui la struttura deve essere destinata allo svolgimento di lavori è soddisfatto anche dai veicoli porta attrezzi (ad es. sollevatori telescopici), costruiti esclusivamente per prendere e azionare le attrezzature di lavoro con diverse funzioni (ad es. forza da carico, pinze per balle, pale cariatrici, spazzatrici). Per questi veicoli non sarà necessario inserire nella licenza di circolazione una funzione specifica data la variabilità dei lavori eseguibili. Le superfici di carico potranno es-

¹⁰ Allegato I del regolamento delegato (UE) n. 2015/68 della Commissione del 15 ottobre 2014 che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne le prescrizioni relative alla frenatura dei veicoli ai fini dell'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, GU L 17 del 23.1.2015, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2018/828, GU L 140 del 6.6.2018, pag. 5.

sere presenti e utilizzate unicamente per trasportare attrezzi, componenti di macchine, materie sussidiarie e di consumo. Le disposizioni vigenti vietano di fissare dispositivi di trasporto quali cisterne e superfici di carico al sistema di cambio rapido senza esame successivo ufficiale. Poiché ogni attrezzatura di lavoro ha un peso diverso, anche il peso del veicolo pronto all'uso (peso totale) varia di conseguenza; per determinarlo secondo la lettera b numero 1 occorre quindi partire dal peso a vuoto senza gli attrezzi montati.

Questa rivalutazione dei veicoli porta-attrezzi comporta la modifica dei rapporti tra forma della carrozzeria e tipo di veicolo (definiti nelle istruzioni dell'USTRA del 18 novembre 2022¹¹ concernenti la compilazione dei rapporti di perizia, moduli 13.20 A e 13.20 B).

Cpv. 2: questo capoverso elenca, come finora, i veicoli che possono essere immatricolati come autoveicoli di lavoro pur non corrispondendo completamente alla definizione del capoverso 1 perché dotati di uno spazio di carico. I lavori considerati, o piuttosto le macchine impiegate a tal fine, sono formulati in modo astratto e descritti di seguito.

Let. a n. 1: gli autoveicoli di lavoro che devono necessariamente disporre di un contenitore per il processo di lavorazione (ad es. cisterna, cassone) possono trasportarvi quantità limitate (n. 1). Per i materiali non definiti deve trattarsi di beni oggetto del processo di lavorazione della macchina in questione che vengono effettivamente lavorati. Questo requisito è soddisfatto se i beni vengono usati durante il lavoro (ad es. acqua di raffreddamento o dosaggio di fertilizzanti e pesticidi) o estratti (ad es. carote, frutta, terreno dissodato).

Le macchine destinate alla movimentazione e al posizionamento di carichi rigidi, oltre all'apposito attrezzo di lavoro (ad es. gru, forcella, griffa), non necessitano generalmente di possibilità di stoccaggio intermedio. Se in aggiunta a tali attrezzi sono presenti passerelle di carico, benne, ponti ribaltabili o stanti, i dispositivi di sollevamento sono considerati strumenti di ausilio per il carico e lo scarico e i veicoli autoveicoli di trasporto.

Il trasporto di merci sfuse (ad es. ghiaia, cereali, pellet, granulati, cemento) o sostanze liquide (ad es. fango, combustibili, latte, calcestruzzo), cioè trasferite da un dispositivo di trasporto o raccolte al suo interno, non rientra nel concetto di lavorazione del materiale ai sensi di questa norma. Aspiratori di fango, autobetoniere con pompa per calcestruzzo e altre autocisterne o autospurgo con sistemi di scarico continuano pertanto a essere classificati come autoveicoli di trasporto.

Let. a n. 2: la somma di carico utile e carico rimorchiabile non può superare un terzo del peso totale della macchina o 4000 kg (n. 2). Questa limitazione garantisce un certo margine di manovra per l'organizzazione dei processi lavorativi e diminuisce i viaggi di consegna, senza tuttavia consentire il trasporto commerciale di grossi carichi e quindi l'utilizzo non auspicato come veicolo di trasporto.

Con gli escavatori a risucchio pesanti (a quattro o cinque assi) che smuovono e raccolgono il terreno compatto con un'elevata forza di aspirazione si potrebbero così rimuovere 4,0 t ossia circa 2 m³ di materiale di scavo, corrispondente a una quantità residua nel cassone. Come usuale per questi veicoli, quantità maggiori devono essere scaricate in autocarri oppure si deve scegliere l'immatricolazione come autoveicoli di trasporto.

I materiali che possono essere trasbordati solo in condizioni controllate e vengono consumati durante l'impiego (ad es. prodotti fitosanitari) possono essere trasportati nel tragitto verso il luogo di lavoro. Per un'irroratrice con un peso totale di 16 t ciò corrisponde a 4000 l di poltiglia.

Let. b: oltre ai dumper per il trasporto di materiale all'interno di cantieri e cave di ghiaia recintati, potranno essere immatricolati come autoveicoli di lavoro anche altri veicoli dotati di una superficie di carico adeguata alla merce trasportata, a condizione che il trasporto avvenga in un'area di lavoro ininterrotta e segnalata in modo appropriato (ad es. passaggio limitato a causa di disboscamento, cave di ghiaia o segherie). Non sono consentiti i trasporti da e verso il luogo di lavoro oppure dalla zona di raccolta all'azienda di lavorazione. Per la prima volta la norma tiene conto, in particolare, delle macchine per la raccolta e il trasporto di legname.

¹¹ www.ustra.admin.ch > Area tecnico-amministrativa > Veicoli e merci pericolose > Registro proprietari di veicoli > Istruzioni concernenti la compilazione dei rapporti di perizia, moduli 13.20 A e 13.20 B (https://www.ustra.admin.ch/dam/ustra/it/dokumente/fahrzeuge/weisung_ausfuellerpruefungsberichteformular1320aund1320bwbp13.pdf.download.pdf).

Let. c: i veicoli che caricano o scaricano materiale mentre eseguono la manutenzione stradale devono inevitabilmente trasportarlo. Il carico utile necessario a tal fine si evince dal peso totale consentito tecnicamente o per legge. Le possibilità di classificazione di tali veicoli quali autoveicoli di lavoro vengono adattate alle odierne esigenze della manutenzione stradale. In questo contesto il concetto di «strada» non è inteso come nel diritto in materia di circolazione (art. 1 cpv. 1 LCStr¹²), bensì nel senso di infrastruttura stradale (art. 6 LSN¹³). Il profilo normale di una strada descrive l'area della carreggiata insieme a tutto ciò che vi appartiene in termini di manufatti, segnali, piantagioni e scarpate. Per quanto il concetto di profilo normale non sia utilizzato solamente nel diritto federale, a fini di chiarimento e per fornire una base giuridica è inserito un rimando all'ordinanza sulle strade nazionali. Non sono pertanto soggetti a questa disposizione i veicoli agricoli e forestali per i quali il luogo di svolgimento dell'attività può collegarsi solo al profilo normale della strada.

Inoltre, è introdotto il concetto di «manutenzione ordinaria», comprendente in particolare i lavori di rilevamento delle condizioni stradali. Con l'espressione «nel corso degli spostamenti» si intende che i lavori possono essere svolti con il veicolo in movimento e il ciclo di lavorazione non richiede in genere la presenza di operatori esterni (ad es. trincia argini, pulitrici per delineatori dotate di tanica d'acqua, veicoli per rotolavaggio di gallerie, prove di attrito).

Art. 19 cpv. 1

In considerazione dei lavori in corso nell'UE volti a consentire l'uso futuro di dispositivi di propulsione sui rimorchi degli autoveicoli pesanti, i rimorchi non sono più definiti come veicoli che ne sono sprovvisti. Se la definizione nell'OETV non fosse rivista, tali rimorchi non potrebbero essere immatricolati in Svizzera qualora l'UE introducesse requisiti tecnici specifici per i rimorchi dotati di propulsione propria. Non sono tuttavia previste disposizioni nazionali autonome in materia e lo si precisa nelle disposizioni tecniche dell'articolo 189 capoverso 8 OETV (v. relativi commenti).

Art. 22 cpv. 1 e 2 lett. a, c e d

Cpv. 1: la definizione dei rimorchi di lavoro è riformulata, pur continuando a includere i rimorchi già immatricolati in questa categoria. La delimitazione rispetto ai rimorchi di trasporto indica che la classificazione come rimorchi di lavoro rappresenta una *lex specialis*. Qualora il rimorchio non soddisfi completamente i criteri sarà dunque classificato automaticamente come rimorchio di trasporto (ad es. semirimorchio a fondo mobile o pianale con piattaforma elevatrice).

Anche in futuro, per i rimorchi di lavoro di cui al capoverso 1 sarà consentito un carico utile unicamente per il materiale immediatamente necessario all'impiego della macchina trainata. L'elenco di «componenti, attrezzi e materie sussidiarie» è integrato dal concetto di «materie di consumo» (cpv. 1 lett. b) ai fini dell'armonizzazione con il diritto europeo in materia di veicoli agricoli e forestali¹⁴. I vani privi di una funzione univoca o adibiti al trasporto di attrezzature di lavoro mobili o universali continueranno a essere considerati spazi adibiti al trasporto di cose.

Cpv. 2: il presente capoverso elenca ancora i rimorchi equiparati ai rimorchi di lavoro che possono non coincidere del tutto con la definizione del capoverso 1.

Let. a: rimane invariata la disposizione in vigore secondo cui può essere contenuto il materiale prodotto o necessario durante il ciclo di lavorazione. Il carico utile autorizzato a tal fine continua a non poter superare i due terzi del peso trasmesso dagli assi (n. 2). Tale limitazione in vigore già dal 1° febbraio 2019 è stata ripresa dalle prescrizioni europee in materia di rimorchi agricoli e forestali¹⁵ (categoria S). La formulazione vigente relativa al calcolo del peso, appositamente elaborata sulla definizione del peso garantito dei rimorchi agricoli e forestali (somma di carichi per asse = peso garantito) è opportunamente adattata anche per altri rimorchi, in particolare quelli della categoria O europea. Il trasporto

¹² Legge federale del 19 dic. 1958 sulla circolazione stradale; RS 741.01.

¹³ Ordinanza del 7 nov. 2007 sulle strade nazionali; RS 725.11.

¹⁴ In particolare allegato I del regolamento delegato (UE) n. 2015/68 della Commissione del 15 ottobre 2014 che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne le prescrizioni relative alla frenatura dei veicoli ai fini dell'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, GU L 017 del 23.1.2015, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2018/828, GU L 140 del 6.6.2018, pag. 5.

¹⁵ V. nota a piè di pagina relativa all'art. 22 cpv. 1.

di altro materiale non ulteriormente specificato presuppone che questo sia immediatamente necessario al ciclo di lavorazione della macchina considerata oppure ne sia il risultato (v. in proposito le spiegazioni all'art. 13 cpv. 2 lett. a OETV). Se sono previsti ulteriori spazi interni adibiti a locale è corretto classificarli come rimorchi di trasporto.

La disposizione riformulata consente, ad esempio, di classificare come rimorchi di lavoro gli spandilattame, gli spandilquami con distributore a tubo, i polverizzatori e i mescolatori per asfalto colato. Non sono invece compresi i carri autocaricanti impiegati in agricoltura per caricare e trasportare erba e fieno.

Let. c: i rimorchi che non hanno una funzione propria specifica, ma completano quella del veicolo trattore potranno essere immatricolati come rimorchi di lavoro. Questo requisito è tipicamente soddisfatto in presenza di collegamenti, comandi o dispositivi di propulsione utili solo se impiegati insieme al veicolo trattore (ad es. rimorchio raccogliherba con collegamento per tubo di aspirazione, cisterna d'acqua con pompa per la pulizia stradale, rimorchio segnaletico con/senza attenuatore d'urto).

Cpv. 2 lett. d: si vedano in proposito le spiegazioni all'articolo 13 capoverso 2 lettera c OETV.

Art. 27 cpv. 1^{ter}

Nella versione italiana «rimorchi speciali» è sostituito con «rimorchi eccezionali».

Art. 33 cpv. 2 lett. c n. 2 ed e n. 8

La frequenza dell'esame successivo ufficiale per le motoslitte è modificata da 5-3-2 a 5-5-5 anni.

Art. 34 cpv. 2, parte introduttiva, lett. b, f e h nonché cpv. 6

Parte introduttiva: nella prima frase viene precisato che la notifica di modifiche all'autorità di immatricolazione deve essere immediata. La seconda frase «I veicoli modificati devono essere sottoposti a esame successivo prima di un ulteriore impiego» è sostituita da «I veicoli modificati devono essere sottoposti a esame successivo conformemente a un sistema definito congiuntamente dalle autorità di immatricolazione» (ad es. direttive asa¹⁶ sulla modifica dei veicoli a motore). L'espressione «prima di un ulteriore impiego», presente nel testo vigente, viene eliminata per evitare malintesi riguardo a prove su strada e viaggi di trasferimento. I veicoli modificati devono comunque essere controllati prima del loro utilizzo regolare su strada (in particolare prima dell'uso da parte del cliente). Nel loro sistema comune le autorità di immatricolazione, oltre a stabilire cosa e come deve essere controllato, possono definire anche la procedura per il periodo compreso tra la notifica della modifica di un veicolo e l'esame successivo (ad es. il termine massimo entro il quale effettuare l'esame successivo e l'eventuale autorizzazione provvisoria alla guida a seconda dell'entità della modifica ecc.).

Let. b: si aggiunge che sono esenti dall'obbligo di controllo straordinario le modifiche della carreggiata ottenute esclusivamente montando ruote per cui (secondo la lettera f) non è richiesto l'esame ufficiale da parte dell'ufficio della circolazione stradale.

Let. f: in futuro, il montaggio di ruote il cui offset si discosta di al massimo 5 mm da una variante di cerchio prevista dal costruttore del veicolo non sarà più soggetto al controllo ufficiale straordinario.

Let. h: il termine «gancio di traino» è sostituito con il termine più generico «dispositivo di aggancio».

Cpv. 6: le autorità di immatricolazione potranno delegare la verifica dell'installazione di ganci di traino a tutte le persone in grado di garantirne la corretta esecuzione e che abbiano ricevuto una formazione adeguata. Finora la delega era consentita solo ad aziende autorizzate a effettuare il collaudo in officina. Le autorità di immatricolazione decideranno a chi concedere la delega e a quali condizioni. Potranno definire i requisiti precisi a tal fine nel loro sistema di garanzia della qualità stabilito congiuntamente (v. commenti alla parte introduttiva). La presente disposizione di diritto federale continua a limi-

¹⁶ Associazione dei servizi della circolazione

tare un'eventuale delega ai ganci di traino omologati di automobili e furgoni anch'essi omologati (tuttavia, l'autorizzazione potrebbe essere concessa anche ad aziende non rappresentanti di un marchio, se è garantita un'esecuzione competente delle mansioni tecniche e amministrative).

Art. 38 cpv. 1 lett. h e s, 1^{bis} lett. o nonché 3

Cpv. 1 lett. h e s nonché 1^{bis} lett. o: è aggiornato il rimando al regolamento (UE) 2019/2144¹⁷ sulla sicurezza generale.

Cpv. 3: lo sbalzo anteriore di parti di veicoli o attrezzature di lavoro è ora disciplinato nell'articolo 94 capoverso 1^{quater}. Si vedano i relativi commenti.

Art. 39 cpv. 1 lett. b e 40 cpv. 3

È aggiornato il rimando al regolamento (UE) 2019/2144¹⁸ sulla sicurezza generale.

Art. 45 cpv. 2

Il testo attuale viene mantenuto ma modificato a livello redazionale. Per automobili, autofurgoni, autocarri, trattori a sella e autobus nonché i relativi rimorchi, nella norma viene inserito il rimando al regolamento di esecuzione (UE) 2021/535¹⁹, nel cui allegato III sono contenute prescrizioni relative alla posizione delle targhe. Tali norme corrispondono ampiamente alle disposizioni vigenti dell'articolo 45 capoverso 2 OETV, ma sono molto più dettagliate. In particolare, è disciplinata con precisione la posizione della targa anteriore, che può trovarsi 10 cm più in basso rispetto a quanto previsto attualmente dall'OETV (l'altezza minima del bordo inferiore da terra è pari a 0,10 m).

Art. 56 cpv. 3

La disposizione vigente, secondo la quale è consentito, senza dichiarazione di idoneità del costruttore del veicolo, un allargamento della carreggiata fino al 2 per cento ottenuto esclusivamente montando ruote con un offset diverso e non collaudate con il veicolo viene integrata: in futuro si potranno montare, tra il cerchio e la flangia della ruota, distanziali con uno spessore massimo di 5 mm, purché ciò non comporti una modifica della carreggiata superiore al 2 per cento (max 1 % per lato). Tali modifiche rimangono soggette a esame successivo (v. commenti all'art. 34 cpv. 2 lett. b e f).

Art. 57, 58 cpv. 8 e 59 cpv. 2

È aggiornato il rimando al regolamento (UE) 2019/2144²⁰ sulla sicurezza generale.

Art. 60, rubrica, cpv. 3 e 4

Rubrica: adattamento della versione italiana, in particolare sostituzione di «rifacimento delle sculture» con «riscolpitura».

Cpv. 3: adeguamento alle prescrizioni internazionali più recenti. È inserito il rimando ai regolamenti UNECE n. 54²¹ e n. 109²². Gli pneumatici contrassegnati secondo il punto 3.1.10 del regolamento UNECE n. 54 o il punto 3.2.9 del regolamento UNECE n. 109 (scritta «regroovable» o simbolo corrispondente) possono essere riscolpiti. Per le altre tipologie ciò è vietato.

¹⁷ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv. 1».

¹⁸ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

¹⁹ Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione del 31 marzo 2021 recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le procedure e le specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, relativamente alle caratteristiche costruttive generali e alla sicurezza, versione conforme a GU L 117 del 6.4.2021, pag. 1.

²⁰ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

²¹ Regolamento UNECE n. 54, del 1° marzo 1983, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione degli pneumatici per veicoli utilitari e loro rimorchi; modificato da ultimo dal complemento 25, in vigore dal 4 gennaio 2023 (Add.53 Rev.3 Emend.7).

²² Regolamento UNECE n. 109, del 23 giugno 1998, sulle disposizioni uniformi relative all'omologazione per la fabbricazione di pneumatici ricostruiti per veicoli utilitari e loro rimorchi; modificato da ultimo dal complemento 11, in vigore dal 4 gennaio 2023 (Add.108 Rev.1 Emend.5).

Cpv. 4: il capoverso viene abrogato. Per quanto gli pneumatici siano pensati innanzitutto per i veicoli a motore pesanti (categorie C2 e C3 di cui al regolamento UNECE n. 54 punto 2.31.1), non esiste alcun divieto di montarli, ad esempio, anche sulle automobili (autoveicoli di categoria M₁). Per questo motivo, il divieto di riscolpitura non sarà più legato al tipo di veicolo. Sono rilevanti solamente l'idoneità dello pneumatico e il corrispondente contrassegno di cui al capoverso 3. L'ammissibilità di detto procedimento è ora integralmente disciplinata nel capoverso 3.

Art. 61 cpv. 5

L'articolo 61 capoversi 3 e 4 disciplina il peso, le dimensioni e il numero di chiodi ammessi sugli pneumatici chiodati allo scopo di prevenire danni alla strada. Inoltre, il capoverso 2 (struttura dello pneumatico) limita eventuali sviluppi futuri (ad es. carcassa radiale in corda tessile).

La Finlandia ha elaborato una regolamentazione nazionale per l'omologazione degli pneumatici chiodati, basata su un test di usura stradale. Si tratta di una prescrizione concernente l'efficacia e non la progettazione come nei capoversi 2–4 OETV. La normativa finlandese non prevede infatti specifiche relative a pesi massimi, dimensioni e numero di chiodi, ma lascia ai produttori libertà nella progettazione, purché non vengano oltrepassati i criteri di usura stradale nella procedura di prova. Gli pneumatici chiodati omologati secondo queste norme garantiscono una migliore protezione della strada rispetto alle disposizioni vigenti dell'OETV. Anche la tenuta sul ghiaccio è nettamente migliore (frenata, partenza, aderenza laterale). Di solito però queste gomme presentano un numero di chiodi superiore a quello richiesto dall'articolo 61 capoverso 4 OETV, che è tuttavia bilanciato dall'uso di chiodi più piccoli e leggeri aventi un impatto minore sulla strada.

L'intera Scandinavia applica la regolamentazione finlandese, tanto che i produttori di pneumatici si sono adeguati e non producono più altri pneumatici chiodati. Questo mette tuttavia a rischio la fornitura di pneumatici chiodati in Svizzera, dal momento che non sono conformi alle prescrizioni elvetiche vigenti. Il mercato svizzero è un mercato di nicchia. Gli pneumatici chiodati contribuiscono alla sicurezza stradale nelle nostre regioni di montagna, ma anche lì vengono utilizzati solo in situazioni particolari (le vendite nazionali si aggirano intorno ai 10 000–15 000 pneumatici all'anno).

Poiché la normativa finlandese non contiene specifiche su peso, dimensioni e numero di chiodi, non è possibile adattare semplicemente i capoversi 3 e 4 dell'articolo 61 OETV. Né avrebbe senso implementare il test di omologazione finlandese in Svizzera e ripeterlo per ogni tipo di pneumatico. Ciò comporterebbe oneri e burocrazia sia per le autorità che per l'industria del settore e farebbe aumentare inutilmente il prezzo degli pneumatici chiodati in Svizzera. D'altra parte, nel recepire la normativa finlandese nell'OETV si potrebbe fare riferimento solo a una versione specifica (riferimento statico). Eventuali aggiornamenti potrebbero non essere ripresi tempestivamente nella normativa federale per via dei lunghi tempi della procedura legislativa necessaria per adeguare l'OETV.

L'USTRA è pertanto autorizzato ad approvare pneumatici chiodati come quelli omologati secondo la normativa finlandese. Le strade non saranno maggiormente deteriorate poiché la norma di delega richiede un livello di protezione contro l'usura almeno equivalente a quello attuale. Per assistere le autorità esecutive cantonali nel controllo degli pneumatici chiodati, l'USTRA potrà pubblicare un elenco di pneumatici ammessi o, se necessario, richiedere che sia presente a bordo del veicolo una prova dell'omologazione finlandese degli pneumatici montati.

Art. 68 cpv. 3 e 4 nonché 69 cpv. 1 e 2

Aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE. In ciascun capoverso è integrato il regolamento UNECE n. 150²³, cosa che richiede inoltre una precisazione formale dell'articolo 69 capoverso 2.

²³ Regolamento UNECE n. 150, del 15 novembre 2019, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei dispositivi retro-riflettenti per veicoli a motore e relativi rimorchi; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 01, complemento 1, in vigore dal 24 settembre 2023 (Add.149 Rev.1 Emend.1).

Art. 74 cpv. 5

Aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE. È integrato il regolamento UNECE n. 149²⁴.

Art. 76 cpv. 3, 5, frase introduttiva e 6

Cpv. 3 e 5, frase introduttiva: aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE. È integrato il regolamento UNECE n. 148²⁵.

Cpv. 6: aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE. È integrato il regolamento UNECE n. 149²⁶.

Art. 77 cpv. 2

Aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE. È integrato il regolamento UNECE n. 150²⁷.

Art. 78 cpv. 5

La frase «devono illuminare soltanto il veicolo e le sue immediate adiacenze» viene sostituita con «devono illuminare soltanto il veicolo e l'area circostante interessata dai lavori». Attraverso una definizione più precisa della portata delle luci di lavoro si agevola un'esecuzione più uniforme da parte degli uffici della circolazione cantonali. Potrà essere illuminata solo l'area interessata dai lavori e non l'intero ambiente circostante.

Art. 82 cpv. 1^{bis} e 1^{ter}

Cpv. 1^{bis}: in base al diritto vigente i veicoli elettrici possono essere muniti di un sistema di avviso acustico volto ad assicurarne l'udibilità. La disposizione è adattata al regolamento aggiornato (UE) n. 540/2014²⁸. Il sintagma «veicoli a propulsione elettrica» è sostituito con «veicoli ibridi ed elettrici». In futuro per i tipi di veicoli automobili, autocarri, trattori a sella e autobus sarà d'obbligo installare un sistema di avviso acustico (cfr. art. 8 del regolamento (UE) n. 540/2014). Questi generatori di rumore servono a proteggere pedoni e ciclisti e sono importanti soprattutto per le persone con deficit visivi. Infatti, quando un veicolo silenzioso si avvicina lentamente risulta appena udibile e solo a partire da velocità superiori a 20–30 km/h il rumore degli pneumatici raggiunge un volume sufficientemente percettibile.

Viene soppressa la frase dell'articolo 82 capoverso 1^{bis} OETV che esonera i sistemi di avviso acustico dall'omologazione. La deroga, estranea all'OETV, è trasferita nell'ordinanza del 19 giugno 1995²⁹ concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (v. cifra III).

Cpv. 1^{ter}: l'ultima versione della norma EN 1501 è 1:2021. Il rimando al punto 7.1.2.1 è eliminato dal capoverso perché corrispondente alla versione finora applicabile, EN 1501-1:2011.

Tuttavia, poiché si tratta solo di stabilire se può essere presente un avvisatore di retromarcia, può essere accettata come requisito minimo anche la versione 1:2011. Lo stato minimo richiesto della norma è indicato al numero 14 dell'allegato 2 e rimane invariato.

Art. 90 cpv. 2

Aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE. È integrato il regolamento UNECE n. 150³⁰.

²⁴ Regolamento UNECE n. 149, del 15 novembre 2019, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione di dispositivi e impianti di illuminazione stradale per veicoli a motore; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 01, complemento 1, in vigore dal 24 settembre 2023 (Add.148 Rev.1 Emend.1).

²⁵ Regolamento UNECE n. 148, del 15 novembre 2019, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei dispositivi di segnalazione luminosa per veicoli a motore e relativi rimorchi; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 01, complemento 1, in vigore dal 24 settembre 2023 (Add.147 Rev.1 Emend.5).

²⁶ V. nota a piè di pagina relativa all'art. 74 cpv. 5.

²⁷ V. nota a piè di pagina relativa agli art. 68 cpv. 3 e 4 nonché 69 cpv. 1 e 2.

²⁸ Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziosi di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE, GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2019/839, GU L 138 del 24.5.2019, pag. 70.

²⁹ RS 741.511

³⁰ V. nota a piè di pagina relativa agli art. 68 cpv. 3 e 4 nonché 69 cpv. 1 e 2.

Art. 94 cpv. 1^{ter} lett. a, 1^{quater} (nuovo) e 1^{quinqües} (nuovo)

Cpv. 1^{ter} lett. a: è aggiornato il rimando al regolamento (UE) 2019/2144³¹ sulla sicurezza generale.

Cpv. 1^{quater} (nuovo): disposizione trasferita in questo capoverso dagli articoli 38 capoverso 3 e 131 capoverso 4. Lo sbalzo anteriore massimo autorizzato è in generale aumentato a quattro metri, come finora già disciplinato dall'articolo 131 capoverso 4. Al superamento dei tre metri vanno rispettate le disposizioni del vigente articolo 112 capoverso 5 concernente gli specchi retrovisori laterali.

Cpv. 1^{quinqües} (nuovo): disposizione trasferita in questo capoverso dagli articoli 131 capoverso 5 e 164 capoverso 1. Inoltre, in futuro, oltre agli autoveicoli di lavoro e ai veicoli a motore usati a scopo agricolo e forestale, anche gli autoveicoli impiegati negli spazi pubblici per svolgere lavori di manutenzione potranno sporgere anteriormente fino a cinque metri con gli attrezzi accessori montati temporaneamente. In questi casi saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 112 capoverso 5 (per sbalzo tra 3 e 4 m) e 6 (per sbalzo superiore a 4 m e fino a 5 m).

Art. 95 cpv. 2, frase introduttiva

Nella versione italiana «carichi sull'asse» è sostituito con «carichi per asse» e «dispositivo d'avviamento» con «dispositivo di trazione».

Art. 99 cpv. 4

Nella versione italiana l'ultima frase «Dopo aver eseguito lavori sul veicolo, il detentore deve assicurarsi che i sigilli siano intatti.» è sostituita con «Dopo l'esecuzione di lavori sul veicolo, il detentore deve assicurarsi che i sigilli siano intatti.».

Art. 101 cpv. 5

Nella versione italiana «Dopo aver eseguito lavori o controlli sul veicolo, il detentore deve assicurarsi che i sigilli siano intatti.» è sostituito con «Dopo l'esecuzione di lavori o controlli sul veicolo, il detentore deve assicurarsi che i sigilli siano intatti.».

Art. 102a

Cpv. 1: il sistema di registrazione dei dati di eventi diverrà obbligatorio in Svizzera con le stesse tempistiche dell'UE (cfr. all. II del regolamento (UE) 2019/2144³² sulla sicurezza generale): l'obbligo di dotazione vigerà per automobili e furgoni con data di importazione dal 7 luglio 2024; per minibus, autobus, autocarri e trattori a sella tale prescrizione si applicherà dal 7 gennaio 2029. Sono ammessi anche sistemi almeno equivalenti in termini di informazioni registrate. L'equivalenza deriva dalla conformità alle prescrizioni elencate nell'allegato 2 OETV (registratore di dati di evento secondo il regolamento UNECE n. 160 o il regolamento delegato (UE) 2022/545³³ menzionato nell'articolo). I requisiti possono essere soddisfatti anche da sistemi non omologati, come ad esempio quelli installati di serie sugli odierni modelli di veicoli provenienti dagli Stati Uniti (event data recorder, EDR), per i quali deve essere tuttavia dimostrata l'equivalenza.

I dati registrati comprendono parametri tecnici relativi a incidenti, che possono essere letti solo da chi è in possesso della chiave del veicolo ed ha accesso fisico allo stesso. I dati registrati solo in caso di incidente non contengono informazioni sulle persone coinvolte né possono essere utilizzati per creare profili della personalità. Dal punto di vista della protezione dei dati, la regolamentazione non presenta rischi di violazione dei diritti fondamentali ed è conforme alla legislazione svizzera in materia. I dettagli per la lettura dei dati e gli scopi autorizzati del trattamento sono quindi precisati a livello di ordinanza. Il «trattamento» ai sensi della disposizione comprende, secondo la definizione della normativa sulla pro-

³¹ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

³² V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

³³ Regolamento delegato (UE) 2022/545 della Commissione, del 26 gennaio 2022, che integra il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo norme dettagliate sulle procedure di prova e i requisiti tecnici specifici per l'omologazione dei veicoli a motore relativamente ai registratori di dati di evento e per l'omologazione di tali sistemi come entità tecniche, e che ne modifica l'allegato II, versione conforme a GU L 107 del 6.4.2022, pag. 18.

tezione dei dati, qualsiasi utilizzo dei dati memorizzati. Solo le autorità responsabili dell'analisi degli incidenti o dell'omologazione possono trattare i dati. Queste ultime rilevano i dati nell'ambito della loro attività di esame della conformità secondo l'articolo 12 capoverso 4 LCStr e il capitolo 3 OATV³⁴.

Cpv. 2: in alcuni casi si applicano eccezioni all'obbligo di equipaggiamento. Con il regolamento delegato (UE) 2022/2236³⁵ l'UE ha introdotto nuovi requisiti per i tipi di veicoli di piccole serie. La normativa in questione riguarda i piccoli costruttori che ogni anno immatricolano non più di 1500 automobili e furgoni in tutto il territorio comunitario. Poiché per questi produttori è praticamente impossibile sostenere i costi di sviluppo di sistemi complessi attraverso la produzione di massa, vengono concesse diverse agevolazioni. La Svizzera recepisce questa regolamentazione, tuttavia applicando il limite massimo di 1500 unità alla produzione mondiale (produzione totale). I veicoli di questi piccoli produttori non necessitano quindi di un registratore dei dati di eventi.

Le disposizioni internazionali dettagliate per la funzione di registrazione degli autoveicoli pesanti non sono ancora disponibili integralmente, ma probabilmente non includeranno i veicoli lenti o lo faranno solo parzialmente. L'aggiornamento sarà valutato in seguito.

Per i veicoli di grandi serie non costruiti per il mercato europeo, l'obbligo di installare un dispositivo per la registrazione dei dati relativi a eventi si applicherà a partire dalla data di importazione del 1° gennaio 2027 (cfr. art. 222s cpv. 4). Se un tale dispositivo dovesse essere già installato, come ad esempio nei veicoli statunitensi, dove è prassi vigente, al trattamento dei dati si applicano le restrizioni di cui al capoverso 1.

Titolo prima dell'art. 103

«Capitolo 3: Freni e dispositivo avanzato» è modificato con «Capitolo 3: Freni, sistemi di assistenza e protezione da attacchi cibernetici».

Art. 103 cpv. 5–9

Cpv. 5: i sistemi già oggi obbligatori per automobili e furgoni sono integrati con quelli di assistenza alla frenata di emergenza, emergenza di mantenimento della corsia, rilevamento in retromarcia, avviso di disattenzione e stanchezza del conducente, avviso avanzato di distrazione, protezione da attacchi cibernetici e aggiornamenti software non autorizzati. A tutti i sistemi si applicano le prescrizioni del regolamento (UE) 2019/2144³⁶ sulla sicurezza generale, compresi i campi di applicazione e validità previsti per la dotazione obbligatoria. Sono ammessi anche sistemi che offrono un livello di protezione equivalente, per la cui dimostrazione si applicano le stesse regole valide per i sistemi installati volontariamente (v. commenti al cpv. 7). In conformità all'articolo 3b capoverso 1 OETV, i nuovi sistemi saranno obbligatori secondo le stesse tempistiche dell'UE (cfr. scadenze nell'all. II del regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale). Per le automobili e i furgoni che non sono stati costruiti per il mercato europeo la dotazione obbligatoria è disciplinata dalla disposizione transitoria di cui all'articolo 222s capoversi 5 e 6.

A causa della complessità dei sistemi e degli oneri di sviluppo, sono previste eccezioni per i costruttori con volumi di produzione ridotti (fino a 1500 unità all'anno). I piccoli costruttori e i produttori di veicoli da collezione interessati possono confermare per iscritto di essere al di sotto di questa soglia. Questa regolamentazione si applica anche nell'UE (cfr. all. II, parte I, appendice 1 del regolamento

³⁴ RS 741.511

³⁵ Regolamento delegato (UE) 2022/2236 della Commissione, del 20 giugno 2022, che modifica gli allegati I, II, IV e V del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni tecniche per i veicoli prodotti in serie illimitata, i veicoli prodotti in piccole serie, i veicoli totalmente automatizzati prodotti in piccole serie e i veicoli per uso speciale, e per quanto riguarda gli aggiornamenti del software, versione conforme a GU L 296 del 16.11.2022, pag. 1, allegato II, parte I, appendice 1.

³⁶ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv. 1».

(UE) 2018/858³⁷), dove si tiene tuttavia conto del numero totale di immatricolazioni nell'UE. Per l'immatricolazione di veicoli UE di piccole serie è sufficiente il certificato di conformità come prova del rispetto dei requisiti tecnici.

Cpv. 6: i sistemi già oggi obbligatori per veicoli pesanti adibiti al trasporto di persone e merci sono integrati con quelli di avviso di disattenzione e stanchezza del conducente, avviso avanzato di distrazione del conducente, rilevamento angolo cieco, avviso di collisione con pedoni e ciclisti, monitoraggio della pressione degli pneumatici e protezione da attacchi cibernetici e aggiornamenti software non autorizzati. A tutti questi sistemi si applicano le disposizioni del regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale, compresi i campi di applicazione e validità previsti per la dotazione obbligatoria. In conformità all'articolo 3b capoverso 1 OETV, i nuovi sistemi saranno obbligatori secondo le stesse tempistiche dell'UE (cfr. scadenze nell'all. II del regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale).

Note ai capoversi 5 e 6

A differenza di quanto previsto nell'UE, il sistema di adattamento intelligente della velocità (ISA) e l'interfaccia per l'installazione di un etilometro blocca-motore non sono obbligatori per i veicoli valutati secondo le disposizioni svizzere (OETV). Il sistema ISA UE deve essere compatibile con tutti i segnali indicanti i limiti di velocità degli Stati membri, mentre per i segnali svizzeri l'UE non ha stabilito requisiti di prova vincolanti. Per i costruttori elvetici, installare questo sistema orientato all'UE comporterebbe inoltre oneri sproporzionatamente elevati. I sistemi ISA conformi alle disposizioni UE sono pertanto ammessi, ma non obbligatori.

L'installazione di etilometri blocca-motore non è prevista in Svizzera (cfr. modifica della LCStr del 17 marzo 2023³⁸), motivo per cui non è richiesta un'interfaccia specifica.

Il regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale disciplina la protezione da attacchi cibernetici in relazione ai rischi legati al funzionamento dei veicoli. Per quanto riguarda gli effetti nocivi sulle reti di telecomunicazione si applicano l'ordinanza del 25 novembre 2015³⁹ sugli impianti di telecomunicazione (OIT) in combinato disposto con l'ordinanza dell'UFCOM del 26 maggio 2016⁴⁰ sugli impianti di telecomunicazione (OOIT) e il regolamento delegato (UE) 2022/30⁴¹.

Nell'UE le norme relative agli aggiornamenti software non autorizzati sono introdotte in modo scaglionato⁴². L'ultimo termine scade il 7 luglio 2029 e si applica ai veicoli prodotti in più fasi, i cosiddetti veicoli completati (ad es. telai dotati di carrozzerie per il trasporto, camper o veicoli trasformati per il trasporto di persone su sedia a rotelle). La Svizzera recepisce questa normativa (cfr. anche le disposizioni transitorie di cui all'art. 222s cpv. 6 e 7 OETV).

I sistemi di assistenza che, nelle disposizioni pertinenti della legislazione UE, devono funzionare solo a partire da una certa velocità minima o per i quali le velocità minime sono specificate nei requisiti d'esame, non devono essere presenti nei veicoli la cui velocità massima per costruzione è inferiore. Ad esempio, i sistemi di avviso di disattenzione e stanchezza del conducente (regolamento di esecuzione

³⁷ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE; GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2022/2236, GU L 296 del 16.11.2022, pag. 1.

³⁸ www.parlament.ch> Attività parlamentare > Curia Vista > Ricerca > Numero dell'oggetto [21.080](#).

³⁹ RS **784.101.2**

⁴⁰ RS **784.101.21**

⁴¹ Regolamento delegato (UE) 2022/30 della Commissione, del 29 ottobre 2021, che integra la direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'applicazione dei requisiti essenziali di cui all'articolo 3, paragrafo 3, lettere d), e) ed f), di tale direttiva, versione conforme a GU L 7 del 12.1.2022, pag. 6.

⁴² Regolamento delegato (UE) 2022/2236 della Commissione, del 20 giugno 2022, che modifica gli allegati I, II, IV e V del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni tecniche per i veicoli prodotti in serie illimitata, i veicoli prodotti in piccole serie, i veicoli totalmente automatizzati prodotti in piccole serie e i veicoli per uso speciale, e per quanto riguarda gli aggiornamenti del software, versione conforme a GU L 296 del 16.11.2022, pag. 1, allegato II, parte I, articolo 2.

(UE) 2021/1341⁴³, all. I, parte 1, punto 3.1.5) o di emergenza di mantenimento della corsia (regolamento di esecuzione (UE) 2021/646⁴⁴, all. I, parte 2, punto 3.5.1) devono funzionare solo a partire da una velocità di 65 km/h, mentre quelli di avviso di deviazione dalla corsia solo a partire da 60 km/h (regolamento UNECE n. 130⁴⁵ punto 5.2.3). Altro esempio: i requisiti d'esame per i sistemi antibloccaggio prevedono una velocità minima di 50 km/h (regolamento UNECE n. 13⁴⁶ all. 13, punto 5.1.1.2. e regolamento UNECE n. 13H⁴⁷ all. 6, punto 5.1.1.2.).

Cpv. 7: è eliminata la deroga generale dall'obbligo di equipaggiamento con sistemi di assistenza alla guida attualmente vigente nella normativa svizzera per i veicoli di cui al capoverso 5 e 6 con velocità massima per costruzione fino a 60 km/h. Alcuni dei nuovi sistemi di assistenza prescritti sono particolarmente efficaci alle basse velocità (ad es. sistemi di rilevamento angolo cieco o di avviso collisione con pedoni e ciclisti). Per questo motivo, la velocità massima per costruzione per la dotazione di sistemi di assistenza alla guida dovrà basarsi sul diritto internazionale (v. paragrafo precedente). Le deroghe all'obbligo di equipaggiamento, particolarmente importanti per i costruttori svizzeri di veicoli comunali con velocità massima per costruzione fino a 45 km/h, prodotti in numero limitato, sono ora disciplinate nell'articolo 118 dedicato ai mezzi con tale velocità massima (cfr. art. 118 lett. h).

Invece della disposizione derogatoria soppressa, il capoverso 7 disciplina ora i sistemi di assistenza installati su base volontaria. Se per tali sistemi esistono prescrizioni di omologazione vincolanti nelle serie illimitate di veicoli, sarà richiesta una funzione equivalente a quella disposta dal regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale. Tuttavia, la dimostrazione dell'equivalenza è semplificata consentendo al costruttore del veicolo o a un organo di controllo riconosciuto dall'USTRA di attestarla.

A seconda del tipo di sistema installato facoltativamente, sarà necessario fornire altre prove: se il sistema può intervenire attivamente sul comportamento di guida, dovrà essere garantita una protezione contro gli attacchi cibernetici equivalente a quella prevista dal regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale, che potrà essere dimostrata dal costruttore del veicolo o da un organo di controllo riconosciuto dall'USTRA. In particolare, la sicurezza cibernetica dovrà essere verificata conformemente ai requisiti del regolamento UNECE n. 155⁴⁸ o certificata dal produttore se un sistema può modificare la velocità o agire sullo sterzo. Lo stesso vale per la protezione dei sistemi di aggiornamento software da update non autorizzati: l'equivalenza con la gestione degli aggiornamenti ai sensi del regolamento UNECE n. 156⁴⁹ potrà essere dimostrata dal costruttore del veicolo o da un organo di controllo riconosciuto dall'USTRA (cfr. anche la disposizione transitoria di cui all'art. 222s cpv. 7).

Cpv. 8 (nuovo) e 9 (nuovo): diversi impieghi dei veicoli richiedono notevoli modifiche alla parte anteriore del mezzo, difficili o impossibili da conciliare con i requisiti o le soluzioni tecnologiche per i sistemi di assistenza. Componenti quali piastre di montaggio per lame spazzaneve, stabilizzatori anteriori per autocarri con gru o argani di veicoli speciali possono comprometterne il funzionamento in modo perma-

⁴³ Regolamento delegato (UE) 2021/1341 della Commissione, del 23 aprile 2021, che integra il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo norme dettagliate concernenti le procedure di prova e i requisiti tecnici specifici per l'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda i sistemi di avviso di disattenzione e stanchezza del conducente e che modifica l'allegato II, versione conforme a GU L 292 del 16.8.2021, pag. 4.

⁴⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2021/646 della Commissione, del 19 aprile 2021, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli a motore relativamente ai loro sistemi di emergenza di mantenimento della corsia (ELKS), versione conforme a GU L 133 del 20.4.2021, pag. 31.

⁴⁵ Regolamento UNECE n. 130, del 9 giugno 2013, sulle disposizioni uniformi concernenti l'omologazione dei veicoli a motore in relazione al sistema di avviso di deviazione dalla corsia (LDWS), modificato dal complemento 1, in vigore dall'8 giugno 2016 (Add.129 Emend.1).

⁴⁶ Regolamento UNECE n. 13, del 1° giugno 1970, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli delle categorie M, N e O per quanto concerne i freni; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 12, complemento 2, in vigore dal 5 giugno 2023 (Add.12 Rev.9 Emend.2).

⁴⁷ Regolamento UNECE n. 13-H, dell'11 maggio 1998, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione delle automobili per quanto concerne i freni; modificato da ultimo dal complemento 17, in vigore dal 24 settembre 2023 (Add.12H Rev.3 Emend.4).

⁴⁸ Regolamento UNECE n. 155, del 22 gennaio 2021, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la cibersicurezza e il relativo sistema di gestione; modificato dal complemento 1, in vigore dall'8 ottobre 2022 (Add.154 Emend.1).

⁴⁹ Regolamento UNECE n. 156, del 22 gennaio 2021, sulle disposizioni uniformi Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda gli aggiornamenti del software e il relativo sistema di gestione (Add.155).

nente. Tuttavia, anche certe situazioni cui sono esposti i servizi di soccorso durante gli interventi possono essere problematiche per i sistemi di assistenza standard. Ad esempio, la parte posteriore di un veicolo che sporge nel corridoio di soccorso e viene rilevata può innescare una frenata di emergenza, creando ulteriori rischi per gli occupanti. L'elenco di cui alle lettere a–d riporta quindi i veicoli per i quali è consentita la disattivazione permanente o stagionale di uno o più sistemi di assistenza. Se i sistemi non sono presenti, l'immatricolazione è possibile in determinate circostanze, ma le possibilità di utilizzo dopo la messa fuori servizio dei veicoli sarebbero fortemente limitate.

Poiché un elenco esaustivo difficilmente potrebbe soddisfare la varietà di possibili veicoli speciali, la lettera e riporta una fattispecie astratta che consente altre eccezioni. In questi casi le autorità di immatricolazione verificano individualmente se sono soddisfatte le condizioni di deroga. Nel valutare le ragioni operative derivanti dalla destinazione d'uso presentata dal richiedente si devono applicare criteri rigorosi. Se l'autorità autorizza la deroga, inserisce una condizione corrispondente nella licenza di circolazione (cpv. 9). Dal 15 gennaio 2017 le autorità possono autorizzare eccezioni alla protezione dei pedoni con una regolamentazione quasi identica (art. 104a cpv. 2^{bis} e 2^{ter} OETV).

Art. 104a cpv. 1, 2 e 3 nonché 104b cpv. 1

Aggiornamento del rimando al regolamento (UE) 2019/2144⁵⁰ sulla sicurezza generale e conseguente ampliamento dei requisiti e dei campi di applicazione e validità (cfr. all. II del suddetto regolamento UE). Le modifiche saranno obbligatorie in Svizzera a partire dalla stessa data prevista nell'UE (cfr. al riguardo art. 3b cpv. 1 OETV).

In particolare, a partire dal 7 luglio 2024, per la protezione degli occupanti (art. 104a cpv. 1 e 104b cpv. 1) saranno richiesti ulteriori crash test frontali con sovrapposizione totale e crash test del palo per tutti i veicoli nuovi. Per quanto riguarda la protezione dei pedoni (art. 104a cpv. 2), si applicheranno prescrizioni ampliate relative alla zona d'impatto della testa, dal 7 luglio 2024 ai nuovi tipi di veicoli e dal 7 luglio 2026 a tutti i veicoli nuovi.

La regolamentazione secondo cui un organo di controllo riconosciuto dall'USTRA può attestare la conformità allo stato attuale della tecnica della protezione degli occupanti e dei pedoni di veicoli di piccoli costruttori è modificata sostituendo i 100 veicoli di un tipo all'anno con un massimo di 1500 dell'intera produzione (tutti i tipi). Questo adattamento si rifà alla normativa applicata nell'UE (cfr. all. II, parte I, appendice 1 del regolamento (UE) 2018/858⁵¹), dove si tiene tuttavia conto del numero totale di immatricolazioni nell'UE. A differenza dell'UE, la Svizzera continua a richiedere la prova di un livello di protezione conforme alla regolamentazione UE per le grandi serie. Questa prova può tuttavia essere fornita da un organo di controllo svizzero senza test distruttivi. Per l'immatricolazione di veicoli UE di piccole serie ci si basa direttamente sul certificato di conformità europeo.

L'articolo 104a capoverso 2 è inoltre integrato con un riferimento ai veicoli importati per uso proprio (art. 4 cpv. 1 OATV): analogamente alle disposizioni per l'omologazione individuale UE (art. 44 del regolamento (UE) 2018/858), la prova di conformità alle norme sulla protezione dei pedoni può essere fornita da un organo di controllo svizzero senza test distruttivi. Tuttavia, come nel caso dell'omologazione individuale UE, il livello di protezione deve essere conforme alla regolamentazione UE per le grandi serie di veicoli.

Art. 105 cpv. 3 (nuovo)

Autobus, autocarri e trattori a sella devono soddisfare i requisiti previsti dal regolamento (UE) 2019/2144⁵² sulla sicurezza generale relativamente alla visione diretta dal posto di guida (ridurre al massimo l'angolo cieco davanti e al lato del veicolo e migliorare la visione diretta sugli utenti della strada vulnerabili quali pedoni e ciclisti). Ai sensi dell'articolo 3b capoverso 1 OETV, le modifiche saranno obbligatorie a partire dalla stessa data prevista nell'UE. I requisiti sono validi dal 7 gennaio 2026 per l'omologazione di nuovi tipi di veicoli e dal 7 gennaio 2029 per l'importazione di tutti i veicoli nuovi (veicoli che non dispongono di un'attestazione dell'avvenuta messa in circolazione ordinaria all'estero).

⁵⁰ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

⁵¹ V. seconda nota a piè di pagina relativa all'art. 103 cpv. 5.

⁵² V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

Per i veicoli costruiti in Svizzera valgono le stesse scadenze. Il campo d'applicazione e l'ambito di validità nonché le eccezioni sono disciplinati dal diritto UE (cfr. all. II del regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale e all. II, parti I e III del regolamento (UE) 2018/858⁵³). Le disposizioni internazionali dettagliate per le eccezioni non sono ancora disponibili integralmente e saranno presentate in seguito al Consiglio federale per l'aggiornamento.

Art. 106 cpv. 3

Modifica di tipo redazionale consistente nella menzione esplicita della serie d'emendamento minima richiesta per il regolamento UNECE n. 44⁵⁴, ovvero la 03, al posto dell'attuale formulazione «regolamento UNECE n. 44/03».

Art. 109a cpv. 1^{ter} (nuovo)

Così come previsto nell'UE⁵⁵, le luci di arresto dovranno presentare una modalità di funzionamento specifica che si attivi quando il veicolo frena con forza per indicare l'arresto di emergenza agli utenti della strada che lo seguono (cfr. anche art. 118 lettera f, eccezioni per i veicoli con velocità massima di 45 km/h).

Art. 110 cpv. 1 lett. i, 2 lett. c ed e nonché 3 lett. e

Cpv. 1 lett. i: la lettera i concernente i veicoli sui quali possono essere montate le luci di lavoro è riorganizzata e suddivisa in numeri:

N. 1: si mantiene il testo vigente.

N. 2: il termine «carri attrezzati» viene sostituito con «veicoli del soccorso stradale» per sottolineare che non sono autorizzati solamente i veicoli per i quali nella licenza di circolazione è riportata come forma della carrozzeria «carro attrezzati», ma soprattutto anche i veicoli d'intervento che caricano veicoli in panne.

N. 3: si mantiene il testo vigente.

N. 4: le luci di lavoro saranno autorizzate anche sui veicoli pesanti e leggeri destinati al trasporto di carrozzerie amovibili o sistemi di container. Queste possono illuminare l'area interessata dai lavori dove, a causa del buio, è necessaria una fonte luminosa per cambiare la carrozzeria (v. anche art. 78 cpv. 5 OETV).

N. 5: le luci di lavoro saranno autorizzate anche per illuminare l'area necessaria ad agganciare e sganciare un rimorchio o un semirimorchio a veicoli pesanti e leggeri nella cui licenza di circolazione è riportato un carico rimorchiabile autorizzato (v. anche art. 78 cpv. 5 OETV).

Cpv. 2 lett. c: la frase «cartelli illuminati indicanti il percorso e il luogo di destinazione» è sostituita con «indicatori di percorso e destinazione illuminati o luminescenti non abbaglianti». Questa precisazione linguistica consente di tenere conto degli sviluppi tecnici (tabelloni LED). Gli indicatori saranno inoltre consentiti su tutti i minibusi e autobus e non solo sui veicoli nel servizio di linea (ad es. autobus aziendali e aziende di pullman private, come avviene nei Paesi limitrofi).

Cpv. 2 lett. e: in vista dell'introduzione del nuovo sistema TTPCP III in sostituzione del TTPCP II, la disposizione dell'articolo 110 capoverso 2 lettera e OETV diventa obsoleta. L'apparecchio di rilevazione

⁵³ V. seconda nota a piè di pagina relativa all'art. 103 cpv. 5.

⁵⁴ Regolamento UNECE n. 44, del 1° febbraio 1981, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei sistemi di ritenuta per bambini a bordo dei veicoli a motore; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 04, complemento 18, in vigore dal 9 giugno 2021 (Add.43 Rev.3 Emend.11).

⁵⁵ Il regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale (v. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1») rimanda al regolamento UNECE n. 48, del 1° gennaio 1982, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli per quanto concerne l'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 08, complemento 3, in vigore dal 24 settembre 2023 (Add.47 Rev.14 Emend.3).

da montare sul parabrezza, su cui si basa il sistema attuale, non sarà più necessario e, di conseguenza, nemmeno le spie visibili dall'esterno (cfr. anche disposizione transitoria dell'art. 222s cpv. 1 OETV).

Cpv. 3 lett. e: nella versione italiana «veicoli e trasporti speciali» è sostituito con «veicoli e trasporti eccezionali».

Art. 112 cpv. 6

Il sintagma «montati temporaneamente» viene cancellato. Per quanto attrezzature di lavoro e accessori che sporgono oltre i quattro metri possano continuare a essere montati solo temporaneamente come previsto dal nuovo articolo 94 capoverso 1^{quinquies} OETV (v. relativi commenti), saranno richiesti tassativamente sistemi a telecamera e monitor anche per i veicoli eccezionali (art. 25 OETV) che presentano uno sbalzo superiore a quattro metri per via della loro conformazione.

Art. 118 lett. f, h e j (nuovo)

Lettere f e h: per i veicoli con velocità massima per costruzione fino a 45 km/h non sono richiesti determinati nuovi sistemi di assistenza e sicurezza prescritti dagli articoli 103 capoversi 5 e 6 nonché 109 capoverso 1^{ter} (sistema di segnalazione di arresto di emergenza) in base al regolamento (UE) 2019/2144⁵⁶ sulla sicurezza generale. L'articolo 118, che riassume le agevolazioni per questi veicoli a velocità limitata, è pertanto integrato con i sistemi in questione. Tra le eccezioni non è menzionata la protezione contro gli attacchi cibernetici e gli aggiornamenti software non autorizzati: a tale riguardo si applicano i requisiti dell'articolo 103 capoverso 7, in base al quale per i sistemi di assistenza installati volontariamente basta una valutazione semplificata o una dichiarazione da parte del costruttore.

Let. j (nuova): i sistemi di rilevamento in retromarcia e i dispositivi per la visione diretta sul retro dei veicoli con velocità massima per costruzione fino a 45 km/h possono scostarsi dal regolamento UNECE n. 158⁵⁷ menzionato nel regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale, ma devono offrire una protezione equivalente.

Art. 120a lett. a

Il rimando tra parentesi all'articolo 109 OETV viene soppresso in quanto le agevolazioni di cui all'articolo 120a lettera a OETV saranno valide anche per i carri a mano provvisti di motore nonché per i tipi di veicoli quali motoveicoli nonché tricicli, quadricicli e quadricicli leggeri a motore con velocità massima di 10 km/h (cfr. al riguardo art. 144 cpv. 7 e art. 173 cpv. 3 OETV).

Art. 121, rubrica e cpv. 5 (nuovo)

Rubrica: si aggiunge il concetto di «carrozzeria».

Cpv. 5 (nuovo): adeguamento al diritto UE. Gli autobus devono soddisfare i requisiti di resistenza meccanica della carrozzeria (protezione antiribaltamento) del regolamento (UE) 2019/2144⁵⁸ sulla sicurezza generale, che rimanda al regolamento UNECE n. 66⁵⁹. In base alla disposizione transitoria dell'articolo 222s capoverso 2 OETV, la messa in circolazione di veicoli nuovi rimane possibile se questi sono stati importati senza omologazione generale UE o prodotti in Svizzera in conformità al diritto nazionale vigente prima dell'entrata in vigore della presente revisione.

⁵⁶ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

⁵⁷ Regolamento UNECE n. 158, del 10 giugno 2021, sulle disposizioni uniformi relative all'omologazione dei dispositivi di ausilio alla visione in retromarcia e dei veicoli a motore per quanto riguarda il rilevamento, da parte del conducente, di utenti della strada vulnerabili dietro il veicolo; modificato dal complemento 1, in vigore dal 22 giugno 2022 (Add.157 Emend.1).

⁵⁸ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

⁵⁹ Regolamento UNECE n. 66 del 1° dicembre 1986 sulle disposizioni uniformi per l'omologazione di autobus per quanto concerne la resistenza meccanica della loro sovrastruttura; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 02, in vigore dal 19 agosto 2010 (Add.65 Rev.1 Emend.2).

Art. 123 cpv. 5

Gli autobus devono soddisfare i requisiti in materia di protezione antincendio del regolamento (UE) 2019/2144⁶⁰ sulla sicurezza generale, che rimanda ai regolamenti UNECE n. 107⁶¹ e n. 118⁶². Il regolamento UNECE n. 107, già prescritto nel capoverso 5 vigente, è pertanto integrato dal regolamento UNECE n. 118 che disciplina i requisiti di resistenza al fuoco per i materiali interni degli autobus di peso superiore a 5 t. In base alla disposizione transitoria dell'articolo 222s capoverso 3 OETV, la messa in circolazione di veicoli nuovi rimane possibile se questi sono stati importati senza omologazione generale UE o prodotti in Svizzera in conformità al diritto nazionale vigente prima dell'entrata in vigore della presente revisione.

Art. 123a cpv. 1

Modifica di tipo redazionale consistente nella menzione esplicita della serie d'emendamento minima richiesta per il regolamento UNECE n. 44⁶³, ovvero la 03, al posto dell'attuale formulazione «regolamento UNECE n. 44/03».

Art. 131

L'articolo è interamente rivisto.

La rubrica «Superficie di carico, parafanghi, dimensioni» viene sostituita con «Spazio di carico, parafanghi».

Cpv. 1: modifica conseguente al nuovo sistema di classificazione dei veicoli di lavoro (v. commenti agli art. 13 e 22 OETV).

Le prescrizioni relative alla carrozzeria degli autoveicoli di lavoro vengono adattate alla varietà di forme e caratteristiche dei veicoli, sopprimendo le ormai obsolete norme dettagliate sulle dimensioni della superficie di carico derivanti dal decreto del Consiglio federale del 1961 e prevedendo per la configurazione degli spazi di carico le prescrizioni applicabili anche in caso di immatricolazione come autoveicoli di trasporto: per i grandi furgoni dei vigili del fuoco, ad esempio, si applicheranno i requisiti validi per gli autobus (art. 121 e segg. OETV), per i veicoli con cisterna per liquidi quelli per gli autoveicoli con cisterne e sili (art. 125 OETV), per i veicoli con superfici di carico la disposizione sui dispositivi di fissaggio del carico (art. 66 cpv. 1^{bis} OETV).

Cpv. 2: il nuovo capoverso 1 non stabilisce più valori limite per le dimensioni, che dovranno solo essere conformi alla destinazione d'uso. Il testo del capoverso 2, facente riferimento al capoverso 1, non ha più senso e viene pertanto sostituito con quello del vigente capoverso 3.

Il capoverso 4 non è più necessario. Lo sbalzo anteriore di parti di veicoli o attrezzature di lavoro è ora disciplinato nell'articolo 94 capoverso 1^{quater} (v. i relativi commenti).

Il capoverso 5 non è più necessario. Lo sbalzo anteriore di attrezzi accessori montati temporaneamente è ora disciplinato nell'articolo 94 capoverso 1^{quinqies} (v. i relativi commenti).

Art. 133 cpv. 3

Modifica conseguente all'adeguamento dell'articolo 131 capoverso 1 OETV. Poiché per le superfici di carico dei trattori la normativa europea prevede requisiti equivalenti a quelli delle prime due frasi del capoverso 3, si inserisce il rimando a tali disposizioni (all. XXVIII del regolamento delegato (UE)

⁶⁰ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

⁶¹ Regolamento UNECE n. 107, del 18 giugno 1998, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli delle categorie M2 e M3 per quanto concerne le loro caratteristiche generali di costruzione; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 10, in vigore dall'8 ottobre 2022 (Add.106 Rev.10).

⁶² Regolamento UNECE n. 118, del 6 aprile 2005, sulle disposizioni uniformi relative al comportamento alla combustione e/o l'impermeabilità a carburanti e lubrificanti dei materiali impiegati nella fabbricazione di talune categorie di veicoli a motore; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 04, complemento 1, in vigore dal 5 giugno 2023 (Add.117 Rev.4 Emend.1).

⁶³ Regolamento UNECE n. 44, del 1° febbraio 1981, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei sistemi di ritenuta per bambini a bordo dei veicoli a motore; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 04, complemento 18, in vigore dal 9 giugno 2021 (Add.43 Rev.3 Emend.11).

2015/208⁶⁴), sostituendo quello attuale a cascata alle prescrizioni relative agli autoveicoli di lavoro modificate (art. 131 cpv. 1 OETV). L'ultima frase del capoverso 3 vigente rimane invariata.

Art. 136 cpv. 1^{ter} lett. c (nuova) e 3^{ter} (nuovo)

Cpv. 1^{ter} lett. c (nuova): in linea con il diritto europeo⁶⁵, il peso delle batterie di trazione di motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore sarà sottratto dal peso in ordine di marcia considerato per la classificazione dei veicoli (v. anche art. 7 cpv. 7 OETV).

Cpv. 3^{ter} (nuovo): il carico rimorchiabile di quadricicli leggeri e quadricicli a motore muniti di cingoli potrà essere al massimo pari al peso a vuoto e dovrà essere certificato dal costruttore.

Art. 141 cpv. 2 lett. b

La lettera b è riorganizzata, suddividendo il testo vigente nei numeri 1 e 2.

N. 3: come gli autoveicoli, anche i motoveicoli della polizia e del servizio doganale potranno essere dotati, con permesso dell'autorità di immatricolazione cantonale e indicazione nella licenza di circolazione, di una scritta illuminata davanti o dietro (per gli autoveicoli si rimanda al vigente art. 110 cpv. 3 lett. c OETV).

Art. 144 cpv. 7

Si aggiunge il rimando alle agevolazioni di cui all'articolo 120a, secondo il quale sugli autoveicoli con velocità massima non superiore ai 10 km/h i dispositivi di illuminazione non devono essere fissati stabilmente, ma essere montati solo in caso di visibilità scarsa, né sono necessari indicatori di direzione se i cenni di mano risultano ben visibili. Queste agevolazioni saranno applicate anche ai tipi di veicoli quali motoveicoli nonché tricicli, quadricicli e quadricicli leggeri a motore con velocità massima fino a 10 km/h (cfr. anche art. 120a lett. a OETV).

Art. 145a

Modifica formale consistente nella sostituzione del sintagma «rapporto tra potenza e peso» con «rapporto tra potenza e peso in ordine di marcia (art. 136 cpv. 1)». In tal modo è precisato il peso cui si fa riferimento (peso in ordine di marcia determinante per la classificazione in categorie di cui all'art. 136 cpv. 1 OETV).

Art. 162 cpv. 1

Nella versione italiana «veicoli agricoli e forestali speciali» è sostituito con «veicoli agricoli e forestali eccezionali».

Art. 163 cpv. 1 e 2

Cpv. 1: è introdotta la «norma EN 17344» (cfr. anche integrazione corrispondente nell'all. 2 n. 14 OETV) come prescrizione tecnica per gli impianti di frenatura dei carri di lavoro agricoli e forestali. Si potrà far valere il rispetto della norma qualora il veicolo considerato rientri nel campo di applicazione della stessa, condizione soddisfatta solo dalle macchine costruite e messe in circolazione nell'ambito della direttiva 2006/42/CE⁶⁶. La norma non è applicabile a trattori, carri con motore e autocarri con velocità ridotta nonché ad autoveicoli di lavoro basati su uno di questi veicoli. In caso di eventuali raccordi per il freno di rimorchio la norma rinvia al regolamento delegato (UE) 2015/68⁶⁷ e al regolamento

⁶⁴ Regolamento delegato (UE) 2015/208 della Commissione dell'8 dicembre 2014 che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, GU L 42 del 17.2.2015, pag. 1, modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2020/540, GU L 121 del 20.4.2020, pag. 1.

⁶⁵ Vedi seconda nota a piè di pagina relativa all'art. 7 cpv. 5 e 7.

⁶⁶ Direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE (rifusione), GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24; modificata da ultimo dal regolamento (CE) 2019/1243, GU L 198 del 25.7.2019, pag. 241.

⁶⁷ Regolamento delegato (UE) n. 2015/68 della Commissione del 15 ottobre 2014 che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne le prescrizioni relative alla frenatura dei veicoli ai

UNECE n. 13⁶⁸. La norma europea EN 17344, pubblicata a marzo 2020, è equiparata a una norma svizzera.

Cpv. 2: in linea di principio la prova dell'efficacia dei freni deve essere eseguita secondo le rispettive specifiche armonizzate a livello internazionale, motivo per cui è inserita la norma EN 17344 come conseguenza della modifica del capoverso 1. In caso di collaudi prima e dopo l'immatricolazione, l'efficacia dei freni può tuttavia continuare a essere verificata in conformità con l'allegato 7 OETV.

Art. 164, rubrica e cpv. 1

Rubrica: è soppresso il termine «attrezzi accessori».

Cpv. 1: il capoverso 1 è abrogato in quanto lo sbalzo anteriore degli attrezzi accessori è ora disciplinato nell'articolo 94 capoverso 1^{quinquies} (v. i relativi commenti).

Art. 165 cpv. 5

L'articolo 165 contiene disposizioni speciali per i dispositivi di illuminazione dei veicoli a motore agricoli e forestali. Tali veicoli erano finora esentati dall'obbligo previsto dall'articolo 78 capoverso 5 OETV di una spia luminosa per segnalare al conducente le luci di lavoro accese non facilmente visibili dal posto di guida. Per evitare che si circoli senza volerlo con luci di lavoro accese disturbando altri utenti della strada, questa deroga è abrogata, equiparando le prescrizioni svizzere a quelle internazionali.

Art. 173 cpv. 3

Si aggiunge il rimando alle agevolazioni di cui all'articolo 120a, secondo il quale sugli autoveicoli con velocità massima non superiore ai 10 km/h i dispositivi di illuminazione non devono essere fissati stabilmente, ma essere montati solo in caso di visibilità scarsa, né sono necessari indicatori di direzione se i cenni di mano risultano ben visibili. Queste agevolazioni si applicano ora anche ai carri a mano provvisti di motore con velocità massima fino a 10 km/h (v. anche art. 120a lett. a OETV).

Art. 187

Cpv. 1: in generale, anche per i rimorchi vale il principio secondo il quale devono essere dotati di pneumatici adatti alla velocità massima per costruzione (art. 58 cpv. 2 OETV). La disposizione in base alla quale gli pneumatici devono essere adatti a una velocità di 100 km/h viene dunque precisata e dichiarata applicabile ai rimorchi con velocità massima per costruzione compresa tra 80 e 100 km/h.

Cpv. 2: dato il nuovo contenuto del capoverso 1 è eliminata la prima frase «Per i rimorchi la cui velocità massima è limitata». Secondo il vigente articolo 58 capoverso 2 OETV, i veicoli con velocità massima limitata devono sempre e solo essere dotati di pneumatici adatti alla loro velocità massima, tranne i rimorchi di cui al capoverso 1. Il rimanente contenuto del capoverso 2 è integrato specificando che si applica solo ai veicoli trattori con velocità massima limitata inferiore a 80 km/h (attualmente applicabile a tutti i veicoli trattori con velocità massima limitata). Per un rimorchio trainato solo da un veicolo trattore con velocità massima inferiore a 80 km/h sono sufficienti pneumatici adatti alla velocità massima consentita del veicolo trainante.

Cpv. 3 (nuovo): adeguamento al diritto UE. I rimorchi di categoria O₃ e O₄ dovranno essere dotati di un sistema di controllo della pressione degli pneumatici. In conformità all'articolo 3b capoverso 1 OETV, i nuovi sistemi saranno obbligatori secondo le stesse tempistiche dell'UE (cfr. all. II del regolamento (UE) 2019/2144⁶⁹ sulla sicurezza generale).

fini dell'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, GU L 17 del 23.1.2015, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2018/828, GU L 140 del 6.6.2018, pag. 5.

⁶⁸ Regolamento UNECE n. 13, del 1° giugno 1970, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli delle categorie M, N e O per quanto concerne i freni; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 12, complemento 2, in vigore dal 5 giugno 2023 (Add.12 Rev.9 Emend.2).

⁶⁹ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

Titolo prima dell'art. 189

Il titolo viene integrato con «e propulsione».

Art. 189 cpv. 8 (nuovo)

Integrazione in seguito alla modifica della definizione dei rimorchi di cui all'articolo 19 capoverso 1 OETV, secondo la quale i rimorchi non sono più definiti come veicoli privi di propulsione propria. Secondo l'articolo 36a capoverso 1 OETV, in alternativa alle norme nazionali, sono applicabili i requisiti tecnici del diritto UE. I dispositivi di propulsione dei rimorchi dovranno soddisfare eventuali norme europee di futura introduzione. Si rinuncia alla definizione di disposizioni proprie nazionali. Non avrebbe infatti senso adottare in modo isolato norme divergenti da quelle europee, in quanto i veicoli interessati non potrebbero essere immatricolati nell'UE. La Svizzera armonizza le proprie prescrizioni tecniche a quelle dei suoi principali partner commerciali. Pertanto, si continuano a escludere sistemi di propulsione per i rimorchi secondo norme tecniche nazionali.

Art. 191 cpv. 1 e 3

Cpv. 1: aggiornamento degli attuali rimandi al diritto UE (regolamento (UE) 2019/2144⁷⁰ sulla sicurezza generale). In futuro, oltre ai rimorchi delle categorie O₃ e O₄, dovranno essere dotati di protezioni laterali anche quelli costruiti per uso agricolo e forestale ma immatricolati per uso commerciale. Si rimanda pertanto agli atti normativi europei applicabili ai veicoli agricoli e forestali (regolamento (UE) n. 167/2013⁷¹ e regolamento delegato (UE) 2015/208⁷²). Non vengono più menzionati i campi di applicazione in quanto indicati negli atti europei citati. Lo stesso vale per i regolamenti UNECE applicabili.

Cpv. 3: aggiornamento degli attuali rimandi al diritto UE (regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale). In futuro, oltre ai rimorchi delle categorie O₃ e O₄, dovranno essere dotati di protezioni posteriori anche quelli costruiti per uso agricolo e forestale ma immatricolati per uso commerciale. Si rimanda pertanto agli atti normativi europei applicabili ai veicoli agricoli e forestali (regolamento (UE) n. 167/2013 e regolamento delegato (UE) 2015/208). Non vengono più menzionati i campi di applicazione in quanto indicati negli atti europei citati. Lo stesso vale per i regolamenti UNECE applicabili.

Art. 204 cpv. 1

La modifica del sistema di classificazione dei veicoli di lavoro (v. commenti agli art. 13 e 22 OETV) richiede un adattamento dei requisiti tecnici dei rimorchi di lavoro. Il termine vigente «superfici di carico» è sostituito con il termine generico «spazi di carico» al fine di includere altre modalità di trasporto rispetto alle superfici piane.

Art. 208 cpv. 2

Frase introduttiva: adeguamento redazionale.

Let. a e b: adeguamento redazionale.

Let. c (nuova): l'elevata forza frenante prescritta sulle strade potrà essere ridotta in caso di circolazione fuoristrada in presenza di un particolare dispositivo, tuttavia non in modo arbitrario. Con il dispositivo attivato il freno di servizio dovrà avere un'efficacia pari ad almeno il 22 per cento della frenatura (v. anche all. 7 n. 313a 1 OETV). Affinché non si dimentichi di ripristinare l'impostazione per viaggiare

⁷⁰ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

⁷¹ Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 febbraio 2013 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali, GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2019/519, GU L 91 del 29.3.2019, pag. 42.

⁷² Regolamento delegato (UE) 2015/208 della Commissione dell'8 dicembre 2014 che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, GU L 42 del 17.2.2015, pag. 1, modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2020/540, GU L 121 del 20.4.2020, pag. 1.

su strada, ciò dovrà avvenire in modo automatico, ad esempio tramite disattivazione della presa di potenza. Se tutte le condizioni sono soddisfatte, la prescrizione potrà essere applicata a titolo di agevolazione anche ai rimorchi di lavoro già in circolazione (cfr. art. 4 cpv. 2 OETV).

Art. 209 cpv. 5

Le prescrizioni europee relative ai parafanghi dei rimorchi agricoli e forestali si trovano in due punti del regolamento delegato (UE) 2015/208⁷³ (all. XXI, punto 2 e XXXI). Per individuare e interpretare correttamente le norme rilevanti è necessario conoscere in modo approfondito il regolamento UE. Le norme in questione offrono ai costruttori di tali veicoli maggiori possibilità di progettazione di quanto non facciano le disposizioni vigenti in Svizzera. Sono dunque riassunte e recepite come agevolazione.

Art. 210 cpv. 6 (nuovo)

In seguito alla modifica della definizione di rimorchio di cui all'articolo 19 capoverso 1 OETV, non è consentito trainare rimorchi dotati di dispositivo di propulsione con biciclette e ciclomotori.

Art. 220 cpv. 1, 3–5

Cpv. 1: riformulazione della delega di competenze al DATEC per emanare ordinanze e istruzioni dipartimentali. Mediante norme subordinate si potranno concretizzare, all'occorrenza, singole disposizioni dell'OETV. È inoltre inserita la norma di delega per la regolamentazione dei dettagli delle prescrizioni che comportano il rilascio di permessi, a vantaggio della certezza giuridica e dell'applicazione uniforme del diritto. È soppresso l'elenco concreto degli oggetti disciplinati.

Cpv. 3: in base al diritto vigente, l'USTRA può vietare che siano messi in vendita, benché non soggetti ad omologazione, parti di veicoli e oggetti d'equipaggiamento illegali. Questa competenza viene estesa a interi veicoli (ad es. skateboard elettrici). È inoltre esplicitata la possibilità per l'USTRA di delegare questa competenza a organi di controllo ai sensi dell'articolo 20 dell'ordinanza del 19 maggio 2020⁷⁴ sulla sicurezza dei prodotti.

Cpv. 4: è trasferita all'USTRA la competenza di disciplinare i dettagli concernenti l'esecuzione (istruzioni USTRA). Le questioni affrontate riguarderanno, ad esempio, le procedure di esecuzione o gli strumenti di controllo impiegati. Le disposizioni dell'USTRA contribuiscono ad armonizzare l'esecuzione comunicando ad altre autorità una pratica consolidata come standard vincolante.

Cpv. 5: l'USTRA potrà autorizzare deroghe alle prescrizioni tecniche per i casi indicati. L'elenco esaustivo dei casi consentiti comprende immatricolazioni a tempo determinato e veicoli che entrano in Svizzera in circostanze eccezionali. Tale regolamentazione esiste già in questa forma nelle istruzioni del 27 febbraio 2014⁷⁵ sull'esonero dall'approvazione del tipo e andrà ampliata con l'introduzione vincolante delle prescrizioni aggiornate in materia di sistemi di assistenza alla guida e sicurezza. In assenza di un'opportuna normativa, in futuro non sarà più possibile, ad esempio, immatricolare in Svizzera automobili prodotte per il mercato USA e importate come bene di trasloco. In caso di trasferimento, tali veicoli dovrebbero essere lasciati nel Paese di origine.

Art. 222s (nuovo) Disposizioni transitorie

Cpv. 1: con il sistema TTPCP III decade l'uso dell'apparecchio di rilevazione montato stabilmente sul veicolo con luci gialle rivolte in avanti. Nella fase transitoria tali apparecchi potranno tuttavia rimanere ancora montati nonostante le modifiche normative. Anche i supporti necessari al fissaggio potranno

⁷³ Regolamento delegato (UE) 2015/208 della Commissione dell'8 dicembre 2014 che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, GU L 42 del 17.2.2015, pag. 1, modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2020/540, GU L 121 del 20.4.2020, pag. 1.

⁷⁴ RS 930.111

⁷⁵ Consultabili su: [Ufficio federale delle strade \(USTRA\) \(admin.ch\)](https://www.admin.ch/gov/de/section/01431/index.html) > Area tecnico-amministrativa > Esecuzione normative stradali > Documenti concernenti la circolazione stradale > Istruzioni del 27 febbraio 2014 sull'esonero dall'approvazione del tipo.

rimanere attaccati al parabrezza onde evitare incrinature del vetro alla rimozione. Si tratta di due asticelle sottili che non ostacolano la visione diretta del conducente.

Cpv. 2: fino alla data di entrata in vigore della presente revisione, il 1° aprile 2024, gli autobus già costruiti o importati in Svizzera sprovvisti di omologazione generale UE potranno essere immatricolati per la prima volta senza la prova di resistenza meccanica della carrozzeria ai sensi dell'articolo 121 capoverso 5 OETV.

Cpv. 3: gli autobus che alla data di entrata in vigore della presente revisione, il 1° aprile 2024, saranno già stati costruiti in Svizzera o importati senza omologazione generale UE potranno essere immatricolati per la prima volta in base al regolamento UNECE n. 118⁷⁶ sulla protezione antincendio recepito dall'articolo 123 capoverso 5 OETV.

Cpv. 4: i veicoli delle categorie M₁ e N₁ (automobili, furgoni, trattori a sella leggeri e altri autoveicoli di trasporto definiti nella licenza di circolazione come autoveicoli leggeri ai sensi dell'art. 11 cpv. 3) che non sono costruiti per il mercato UE (veicoli privi di omologazione generale UE) potranno essere immatricolati senza sistema di registrazione dei dati relativi a eventi secondo l'articolo 102a se prodotti o importati in Svizzera entro il 31 dicembre 2026 (nota: per i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃, nell'UE il sistema diventerà obbligatorio solo il 1° gennaio 2029, a meno che non si tratti di nuovi tipi di veicoli).

Cpv. 5: i veicoli delle categorie M₁ e N₁ (automobili, furgoni, trattori a sella leggeri e altri autoveicoli di trasporto definiti nella licenza di circolazione come autoveicoli leggeri ai sensi dell'art. 11 cpv. 3) privi di omologazione generale UE potranno essere immatricolati senza i sistemi di assistenza elencati se prodotti o importati in Svizzera entro il 31 dicembre 2026 (per l'importazione fa stato la data di sdoganamento).

Cpv. 6: i veicoli delle categorie M₁ e N₁ (automobili, furgoni, trattori a sella leggeri e altri autoveicoli di trasporto definiti nella licenza di circolazione come autoveicoli leggeri ai sensi dell'art. 11 cpv. 3) privi di omologazione generale UE potranno essere immatricolati senza protezione da aggiornamenti software non autorizzati se prodotti o importati in Svizzera entro il 31 dicembre 2026 (per l'importazione fa stato la data di sdoganamento).

Cpv. 7: la disposizione di cui all'articolo 103 capoverso 7 sui sistemi di assistenza installati su base volontaria è una prescrizione svizzera. Senza una disposizione transitoria, diventerebbe pienamente vincolante dalla data di entrata in vigore del presente progetto di modifica. I requisiti relativi alla protezione contro gli aggiornamenti software non autorizzati per i veicoli privi di omologazione generale UE sono fissati in modo tale da ottenere un risultato equivalente a quello dell'ultimo termine previsto dall'articolo 2 del regolamento delegato (UE) 2022/2236⁷⁷. A partire dal 7 luglio 2029 l'USTRA dovrà quindi essere in grado, in qualità di autorità di omologazione, di valutare gli esami e le dichiarazioni relativi alla gestione degli aggiornamenti software.

Cpv. 8: i veicoli della categoria M₁ e quelli della categoria N₁ da essa derivati (autofurgoni basati su un'autovettura corrispondente) potranno continuare a essere immatricolati secondo le disposizioni svizzere sulla protezione dei pedoni finora vigenti e basate sul regolamento (UE) n. 78/2009⁷⁸, se prodotti o importati in Svizzera entro il 31 dicembre 2026 e aventi un peso totale massimo di 2,5 t.

Cpv. 9: i veicoli delle categorie M₁ e N₁ importati per uso proprio e privi di omologazione generale UE potranno essere immatricolati senza certificazione RDE (real driving emissions; emissioni effettive in

⁷⁶ Regolamento UNECE n. 118, del 6 aprile 2005, sulle disposizioni uniformi relative al comportamento alla combustione e/o l'impermeabilità a carburanti e lubrificanti dei materiali impiegati nella fabbricazione di talune categorie di veicoli a motore; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 04, complemento 1, in vigore dal 5 giugno 2023 (Add.117 Rev.4 Emend.1).

⁷⁷ Regolamento delegato (UE) 2022/2236 della Commissione, del 20 giugno 2022, che modifica gli allegati I, II, IV e V del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni tecniche per i veicoli prodotti in serie illimitata, i veicoli prodotti in piccole serie, i veicoli totalmente automatizzati prodotti in piccole serie e i veicoli per uso speciale, e per quanto riguarda gli aggiornamenti del software, versione conforme a GU L 296 del 16.11.2022, pag. 1.

⁷⁸ Regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE, GU L 35 del 4.2.2009, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) n. 517/2013, GU L 158 del 10.6.2013, pag. 1.

conformità al regolamento (UE) 2017/1151⁷⁹) se sono prodotti o importati in Svizzera entro il 31 dicembre 2026 e dispongono di un certificato sulle emissioni facente riferimento a prescrizioni californiane in materia equivalenti o più severe di quelle applicabili in Svizzera.

Cpv. 10: la disposizione secondo cui la larghezza del corridoio degli autobus utilizzati nei servizi di linea in concessione deve essere conforme al regolamento UNECE n. 107⁸⁰ si applica ai veicoli prodotti o importati in Svizzera a partire dal 1° aprile 2027 (per l'importazione fa stato la data di sdoganamento).

Cifra II

Gli allegati 2, 5, 8 e 9 sono modificati come illustrato di seguito.

AII. 2

L'allegato 2 è aggiornato. Riportando la versione vincolante in Svizzera delle prescrizioni internazionali in materia di tecnica dei veicoli (costruzione ed equipaggiamento), quest'allegato è determinante per le disposizioni dell'OETV che rimandano alle norme europee o alle disposizioni tecniche dei veicoli della Convenzione ONU del 20 marzo 1958⁸¹, ma anche per l'OETV 1⁸², l'OETV 2⁸³ e l'OETV 3⁸⁴, le quali disciplinano requisiti tecnici dei veicoli che coincidono interamente con le norme UE.

AII. 5

N. 213: il sintagma «con un peso totale fino a 12,0 t» è sostituito con «con un peso totale compreso tra 0,80 t e 12,0 t». La disposizione speciale nazionale prescritta al numero 213, secondo cui i veicoli con velocità massima non superiore a 45 km/h e peso totale fino a 12 t devono rispettare solo le prescrizioni sui gas di scarico per i motori di lavoro di cui al regolamento (UE) 2016/1628⁸⁵, è stata introdotta con la revisione dell'OETV del 21 novembre 2018 ed è in vigore dal 1° maggio 2019. Il numero 213 è destinato alle aziende produttrici di veicoli comunali svizzeri, le quali hanno bisogno di acquistare separatamente i motori da montare sui loro veicoli. Per i motori di autocarri Euro 6 ciò non è quasi più possibile perché funzionano correttamente solo come sistema completo insieme al veicolo cui sono destinati. I motori di lavoro sono gli unici disponibili senza limiti sul mercato come unità separata. Il regolamento (UE) 2016/1628 ha introdotto una nuova norma sui gas di scarico relativamente rigida per i motori di lavoro di potenza più elevata, la cosiddetta fase V. Ciononostante, la disposizione speciale nazionale di cui al numero 213 permetterebbe di applicare ai veicoli con velocità massima limitata e peso molto ridotto, quali ciclomotori, motoleggere e quadricicli leggeri a motore, le prescrizioni in materia di gas di scarico che il regolamento appena menzionato prevede per le motoseghe. Ciò rappresenterebbe un notevole passo indietro rispetto alle norme sulle emissioni regolarmente applicabili a tali

⁷⁹ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 10 giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2023/443, GU L 66 del 2.3.2023, pag. 1.

⁸⁰ Regolamento UNECE n. 107, del 18 giugno 1998, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli delle categorie M2 e M3 per quanto concerne le loro caratteristiche generali di costruzione; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 10, in vigore dall'8 ottobre 2022 (Add.106 Rev.10).

⁸¹ Accordo delle Nazioni Unite 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**.

⁸² Ordinanza del 19 giu. 1995 concernente le esigenze tecniche per gli autoveicoli di trasporto e i loro rimorchi; RS **741.412**.

⁸³ Ordinanza del 16 nov. 2016 concernente le esigenze tecniche per i trattori e i loro rimorchi; RS **741.413**.

⁸⁴ Ordinanza del 16 nov. 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; RS **741.414**.

⁸⁵ Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE, GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2022/992, GU L 169 del 27.6.2022, pag. 43.

mezzi. Al fine di escludere questi veicoli con peso totale massimo autorizzato limitato dal campo di applicazione del numero 213, la disposizione speciale è adattata in modo tale da non essere più applicabile ai veicoli con peso totale inferiore a 800 kg.

All. 8

N. 11: è aggiornato il rimando al regolamento (UE) 2019/2144⁸⁶ sulla sicurezza generale.

All. 9

N. 222: nella versione italiana vengono sostituiti i seguenti termini adattando se del caso la formulazione: «sedile» con «seduta», «autocarri» con «autobus» e «furgoncini» con «minibus».

N. 241.3: nella versione italiana «autocarri» è corretto con «autobus».

N. 25: il peso standard determinante per definire il numero di posti dei passeggeri di automobili e autofurgoni viene allineato al diritto UE ed è pari a 68 kg anziché gli attuali 75 kg (cfr. regolamento (UE) 2018/858⁸⁷, all. I, parte A, punto 3.6.1).

N. 312: le prime due frasi rimangono invariate; la terza e la quarta sono nuove. L'integrazione riguarda gli autobus impiegati nel servizio di linea in concessione, che in futuro dovranno avere una larghezza minima del corridoio longitudinale tra i sedili conforme al regolamento UNECE n. 107⁸⁸ e, a seconda della categoria, compresa tra 300 e 450 mm (cfr. punto 7.7.5 e all. 4, fig. 6 del regolamento UNECE n. 107). Nel caso di scuolabus utilizzati solo parzialmente nel servizio di linea in concessione, l'autorità di immatricolazione potrà, in singoli casi giustificati, continuare ad accettare una larghezza minima del corridoio di 0,24 m. Si veda anche la disposizione transitoria dell'articolo 222s capoverso 10.

N. 332.17: adattamento al regolamento UNECE n. 107, allegato 3, punto 7.2.2.2.4. È eliminata la parte di frase «e per il centro dello specchio retrovisore esterno montato sul lato opposto del veicolo».

Cifra III

L'OATV viene adattata in seguito alla modifica dell'articolo 82 capoverso 1^{bis} OETV. La dispensa dall'omologazione per i sistemi di avviso acustico soppressa dall'articolo 82 capoverso 1^{bis} OETV è ora disciplinata nell'allegato 1 numero 2.2 OATV (v. anche spiegazioni relative all'art. 82 cpv. 1^{bis} OETV).

Cifra IV

Le modifiche entreranno in vigore il 1° aprile 2024.

⁸⁶ V. nota a piè di pagina relativa a «Sostituzione di espressioni, cpv.1».

⁸⁷ V. seconda nota a piè di pagina relativa all'art. 103 cpv. 5.

⁸⁸ Regolamento UNECE n. 107, del 18 giugno 1998, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli delle categorie M2 e M3 per quanto concerne le loro caratteristiche generali di costruzione; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 10, in vigore dall'8 ottobre 2022 (Add.106 Rev.10).