

## Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41)

L'entrata in vigore delle seguenti proposte di modifica è prevista il 1° ottobre 2016.

Definizione del peso a vuoto degli autoveicoli adibiti ad abitazione con serbatoi delle acque chiare pieni	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Art. 7 Pesì</b>  <b>Cpv. 1, 1<sup>bis</sup> e 1<sup>ter</sup> (nuovo)</b></p> <p><sup>1</sup> Fatto salvo il capoverso 7, il «peso a vuoto» è il peso del veicolo scarico, in prontezza di marcia, con liquido di raffreddamento e lubrificante, carburante (almeno 90 per cento della capacità di carburante indicata dal costruttore) ed eventualmente equipaggiamento suppletivo a disposizione, quale ruota di scorta, dispositivo di agganciamento per rimorchi, attrezzi, cuneo, estintore nonché con il conducente il cui peso è valutato in 75 kg. Per i veicoli con carrozzerie amovibili (art. 66 cpv. 1) il peso a vuoto si determina senza tenere conto della carrozzeria.</p>	<p><b>Art. 7 Pesì</b>  <b>Cpv. 1, 1<sup>bis</sup> e 1<sup>ter</sup> (nuovo)</b></p> <p><sup>1</sup> <del>Fatto salvo il capoverso 7,</del> Il «peso a vuoto» è il peso del veicolo scarico, in prontezza di marcia, con liquido di raffreddamento e lubrificante, carburante (almeno 90 per cento della capacità di carburante indicata dal costruttore) ed eventualmente equipaggiamento suppletivo a disposizione, quale ruota di scorta, dispositivo di agganciamento per rimorchi, attrezzi, cuneo, estintore nonché con il conducente il cui peso è valutato in 75 kg.</p> <p><sup>1bis</sup> Per i veicoli con carrozzerie amovibili (art. 66 cpv. 1) il peso a vuoto si determina senza tenere conto della carrozzeria.</p> <p><sup>1ter</sup> <b>Per gli autoveicoli adibiti ad abitazione il peso a vuoto deve essere determinato con serbatoi delle acque chiare pieni e serbatoi delle acque reflue vuoti.</b></p> <p><i>Disposizioni transitorie</i>  <b>X Riguardo all'articolo 7 capoverso 1<sup>ter</sup> si applica il diritto previgente:</b></p> <p><b>a. fino al [30 settembre 2016] per l'approvazione del tipo di autoveicoli adibiti ad abitazione;</b></p> <p><b>b. per la prima immatricolazione di autoveicoli adibiti ad abitazione importati o costruiti in Svizzera fino al 30 giugno 2017.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Capoversi 1 e 1<sup>bis</sup>.            Si tratta semplicemente di modifiche formali senza conseguenze materiali.</p> <p>La riserva di cui al capoverso 1 relativa al capoverso 7 non è necessaria, essendo quest'ultimo applicabile in ogni caso. Data la lunghezza, l'attuale capoverso 1 è stato abbreviato ripartendo il contenuto nel nuovo capoverso 1<sup>bis</sup>.</p> <p>Capoverso 1<sup>ter</sup>.            Il carico utile piuttosto ridotto porta gli autoveicoli adibiti ad abitazione (camper) vengono spesso sovraccaricati (superamento del peso totale). In conformità all'attuale diritto europeo, anche nell'OETV il peso a vuoto dovrà essere determinato con serbatoi delle acque chiare pieni. Se l'acqua trasportata è sommata al peso a vuoto, il carico utile indicato nella licenza di circolazione corrisponderà meglio al peso delle persone e merci che possono essere effettivamente trasportate.</p> <p>Sempre in riferimento al diritto europeo, nell'allegato 9 numero 25 OETV il peso per persona di 75 kg che determina il numero di posti dei camper dovrà essere aumentato a 85 kg, più 10 kg per ogni metro di lunghezza del veicolo per il bagaglio (cfr. proposta di consultazione alle ultime pagine del documento).</p> <p>Per lasciare all'industria e al commercio il tempo di adeguarsi, si prevede una disposizione transitoria per l'applicazione delle nuove prescrizioni di cui all'articolo 7 capoverso 1<sup>ter</sup>.</p>	

<b>Autorizzazione di quadricicli a motore con cingoli</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<b>Art. 10 Classificazione Cpv. 1</b>	<b>Art. 10 Classificazione Cpv. 1</b>
<p><sup>1</sup> Sono «autoveicoli» i veicoli a motore (art. 7 LCStr) con almeno quattro ruote – eccettuati i quadricicli leggeri a motore e i quadricicli a motore (art. 15 cpv. 2 e 3) e i carri a mano provvisti di motore (art. 17 cpv. 2) – i veicoli a motore a tre ruote se il peso a vuoto supera 1000 kg, gli autoveicoli di lavoro come anche i veicoli cingolati che non sono considerati motoveicoli.</p>	<p><sup>1</sup> Sono «autoveicoli»:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. i veicoli a motore (art. 7 LCStr) con almeno quattro ruote – eccettuati i quadricicli leggeri a motore e i quadricicli a motore (art. 15 cpv. 2 e 3) e i carri a mano provvisti di motore (art. 17 cpv. 2);</li> <li>b. i veicoli a motore a tre ruote <del>se il peso a vuoto supera 1000 kg</del> <b>che superano il peso massimo stabilito per la classificazione come tricicli a motore (art. 136 cpv. 1 lett. b);</b></li> <li>c. <del>gli autoveicoli di lavoro come anche</del> i veicoli cingolati che non sono considerati motoveicoli, <b>quadricicli a motore, quadricicli leggeri a motore o carri a mano provvisti di motore.</b></li> </ul>
<p><b>Commento</b></p> <p>Lettera b: La presente modifica rappresenta un errata corrige.</p> <p>Lettera c: Secondo la definizione di cui al vigente articolo 10 capoverso 1 OETV, i veicoli cingolati sono autoveicoli, a meno che non siano considerati motoveicoli (motocicli; motoslitte ai sensi dell'art. 14 lett. c OETV). I tipi di veicoli definiti all'articolo 15 (quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore) non sono né autoveicoli né motocicli e pertanto non possono presentare cingoli. Se ne vengono dotati, ad esempio, per l'impiego durante la stagione invernale, questi veicoli devono essere attribuiti a una categoria di veicoli riconosciuti come cingolati (di solito motoslitte). Per poter riconoscere anche i quadricicli a motore e i quadricicli leggeri a motore come veicoli cingolati occorre modificare la suddetta definizione, di modo che al montaggio di cingoli per la stagione invernale non sia più necessario riclassificarli come «motoslitte». L'articolo 136 capoverso 1<sup>bis</sup> OETV precisa inoltre che i cingoli non vengono considerati nel peso determinante per la classificazione in categorie (cfr. relativa proposta).</p> <p>Secondo l'articolo 26 capoverso 1 OETV i cingolati sono considerati veicoli speciali abilitati a circolare in base all'articolo 78 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11) soltanto dietro autorizzazione scritta del Cantone, il quale può porre dei vincoli a tal fine (stabilendo ad es. i tratti stradali ammessi). La modifica proposta non dovrebbe comportare un aumento del numero di veicoli cingolati. I quadricicli a motore che d'inverno devono essere equipaggiati con cingoli, invece, non dovranno più essere riclassificati.</p> <p>L'eliminazione del tipo di veicoli «autoveicoli di lavoro» dalla lettera c è di mera natura formale: questi veicoli rientrano comunque nella categoria degli autoveicoli, in quanto compresi nella lettera a.</p>	

Precisione della definizione del tipo di veicolo «trattore»	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Art. 11 Autoveicoli di trasporto secondo il diritto svizzero</b>  <b>Cpv. 2 lett. h</b></p> <p>2 Gli autoveicoli di trasporto si suddividono come segue (per quelli adibiti al trasporto di persone e di cose sono determinanti le caratteristiche prevalenti):</p> <p>h. i «trattori» sono autoveicoli con passo corto e con un ponte di carico molto ridotto destinati al traino di rimorchi;</p>	<p><b>Art. 11 Autoveicoli di trasporto secondo il diritto svizzero</b>  <b>Cpv. 2 lett. h</b></p> <p>2 Gli autoveicoli di trasporto si suddividono come segue (per quelli adibiti al trasporto di persone e di cose sono determinanti le caratteristiche prevalenti):</p> <p>h. i «trattori» sono autoveicoli <del>con passo corto</del> destinati al traino <b>o all'uso</b> di rimorchi <b>e attrezzi interscambiabili, progettati appositamente per l'utilizzo fuoristrada</b> e <del>con</del> <b>dotati di un</b> ponte di carico <del>molto</del> ridotto.</p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Si tratta essenzialmente di un adeguamento alla definizione dei trattori riportata dall'attuale normativa europea. La definizione svizzera deve essere per quanto possibile armonizzata con quella dell'UE, dove per trattore si intende un autoveicolo agricolo e forestale. Il concetto di idoneità a fini agricoli è reso nell'OETV con l'espressione «progettati appositamente per l'utilizzo fuoristrada», che non ne esclude l'impiego su strada. La nuova formulazione è più chiara e tiene conto del fatto che in Svizzera un trattore può essere immatricolato sia come veicolo agricolo (con targa verde) sia come veicolo industriale (con targa bianca).</p> <p>Con la nuova versione risulta più chiara la delimitazione del tipo di veicolo «trattore» rispetto agli «autoveicoli per il trasporto di cose». L'attuale prassi di classificazione non subisce cambiamenti; al contrario, si precisa ad esempio il fatto che i trattori a sella con velocità massima limitata non possono essere considerati trattori.</p> <p>Nella formulazione «al traino o all'uso di rimorchi» è incluso in particolare anche l'uso frequente di trattori per il traino di rimorchi di lavoro (quali ad es. imballatrici), espresso nella definizione UE come «traino di attrezzi agricoli e forestali».</p>	

Adeguamento della definizione del tipo di veicolo per alcune motoleggere	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Art. 14 Motoveicoli</b> <b>lett. b n. 1 e 2</b></p> <p>b. le «motoleggere», vale a dire:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. i veicoli a motore a due ruote aventi una velocità massima per la loro costruzione di 45 km/h e, se dotati di motore a combustione interna, una cilindrata massima di 50 cm<sup>3</sup> oppure, se dotati di un altro tipo di motore, una potenza del motore massima di 4 kW,</li> <li>2. i veicoli a motore a tre ruote aventi una velocità massima per la loro costruzione di 45 km/h e, se dotati di motore ad accensione comandata, una cilindrata massima di 50 cm<sup>3</sup> oppure, se dotati di un altro tipo di motore, una potenza del motore massima di 4 kW come pure un peso massimo di 0,27 t conformemente all'articolo 136 capoverso 1,</li> </ol>	<p><b>Art. 14 Motoveicoli</b> <b>lett. b n. 1 e 2</b></p> <p>b. le «motoleggere», vale a dire:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. i veicoli a motore a due ruote aventi una velocità massima per la loro costruzione di 45 km/h e <b>una potenza massima del motore di 4,00 kW</b>, <del>se dotati di motore a combustione interna, non-ché una cilindrata massima di 50 cm<sup>3</sup> oppure, se dotati di un altro tipo di motore, una potenza del motore massima di 4 kW se dotati di motore ad accensione comandata,</del></li> <li>2. i veicoli a motore a tre ruote aventi una velocità massima per la loro costruzione di 45 km/h e, <b>una potenza massima del motore di 4,00 kW</b>, una cilindrata massima di 50 cm<sup>3</sup> se dotati di motore ad accensione comandata, <del>una cilindrata massima di 50 cm<sup>3</sup> oppure, se dotati di un altro tipo di motore, una potenza del motore massima di 4 kW come pure e un peso massimo di 0,27 t conformemente all'articolo 136 capoverso 1,</del></li> </ol> <p><i>Disposizioni transitorie</i></p> <p><b>X</b> Riguardo alla limitazione della potenza di cui all'articolo 14 lettera b numero 1 si applica il diritto precedente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. fino al 31 dicembre 2016 per l'approvazione del tipo di veicoli con motore a combustione interna;</li> <li>b. per la prima immatricolazione di veicoli con motore a combustione interna, importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2017.</li> </ol> <p><b>X</b> Riguardo all'articolo 14 lettera b numero 2 si applica il diritto precedente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. fino al 31 dicembre 2016 per l'approvazione del tipo di veicoli con motore ad accensione comandata;</li> <li>b. per la prima immatricolazione di veicoli con motore ad accensione comandata importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2017.</li> </ol>
<p><b>Commento</b></p> <p>Si tratta di un adeguamento alle nuove disposizioni dell'UE per i motoveicoli (motocicli) [cfr. allegato I del regolamento (UE) n. 168/2013, categorie L1e e L2e].</p> <p>Numero 1:</p> <p>La limitazione della cilindrata finora in vigore sarà mantenuta soltanto per motori ad accensione comandata, mentre è soppressa per i motori ad accensione per compressione. Al contrario, la limitazione della potenza di 4 kW si applicherà a tutti i veicoli, dunque anche a quelli con motore a combustione, per i quali, rappresentando la modifica un inasprimento normativo, si prevedono disposizioni transitorie i cui termini corrispondono a quelli dell'UE.</p> <p>Numero 2:</p> <p>Come agevolazione per i motori ad accensione per compressione non vi è più alcuna limitazione della cilindrata. Al contrario, la limitazione della potenza di 4 kW si applicherà a tutti i veicoli, dunque anche a quelli con motore ad accensione comandata, per i quali, rappresentando la modifica un inasprimento normativo, si prevedono disposizioni transitorie i cui termini corrispondono a quelli dell'UE.</p>	

Adeguamento della definizione del tipo di veicolo «slitta a motore»	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Art. 14 Motoveicoli</b> <b>lett. c</b></p> <p>c. le «slitte a motore», vale a dire veicoli a motore a cingoli che non sono sterzati dal bloccaggio di un cingolo e non presentano le caratteristiche di monoassi o carri a mano provvisti di motore giusta l'articolo 17, larghe 1,30 m al massimo e lunghe 3,50 m al massimo, il cui peso, giusta l'articolo 136 capoverso 1, non supera 0,40 t.</p>	<p><b>Art. 14 Motoveicoli</b> <b>lett. c</b></p> <p>c. le «slitte a motore», vale a dire veicoli a motore a cingoli che non sono sterzati dal bloccaggio di un cingolo e non presentano le caratteristiche di monoassi o carri a mano provvisti di motore giusta l'articolo 17, larghe <del>1,30 m</del> al massimo e lunghe <del>3,50 m</del> al massimo, il cui peso <b>a vuoto, senza conducente</b>, giusta l'articolo <del>136 capoverso 1</del>, non supera <del>0,40 t</del> <b>0,45 t</b>.</p>
<p><b>Commento</b> Le dimensioni delle motoslitte dovranno essere definite soltanto all'articolo 135 capoverso 3 OETV (cfr. relativa proposta più avanti nel documento).</p> <p>Per evitare disposizioni doppie, il peso delle motoslitte sarà stabilito esclusivamente nella definizione del veicolo, mentre sarà eliminato dall'articolo concernente la classificazione in categorie dei veicoli (cfr. proposta relativa all'art. 136 cpv. 1 lett. f OETV). Poiché, a differenza del peso per la classificazione, il peso a vuoto è calcolato insieme a carburante e accessori, nella definizione risultano 0,45 t invece delle precedenti 0,40 t (di fatto non ne deriva alcuna modifica importante).</p>	

Adeguamento della definizione del tipo di veicolo per i quadricicli leggeri a motore e i quadricicli a motore	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Art. 15 Quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore</b></p> <p><b>Cpv. 2 e 3</b></p> <p>2 I «quadricicli leggeri a motore» sono veicoli a motore con quattro ruote, un peso, giusta l'articolo 136 capoverso 1, di 0,35 t al massimo, una velocità per la loro costruzione di 45 km/h al massimo e una cilindrata di 50 cm<sup>3</sup> al massimo con motore ad accensione comandata oppure di 4 kW se dotati di un altro tipo di motore. Ai quadricicli leggeri a motore si applicano le prescrizioni concernenti le motoleggere.</p> <p>3 I «quadricicli a motore» sono veicoli a motore con quattro ruote, un peso, giusta l'articolo 136 capoverso 1, di 0,40 t al massimo ovvero di 0,55 t per veicoli adibiti al trasporto di cose e una potenza del motore fino a 15 kW. Ai quadricicli a motore si applicano le prescrizioni concernenti i tricicli a motore.</p>	<p><b>Art. 15 Quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore</b></p> <p><b>Cpv. 2 e 3</b></p> <p>2 I «quadricicli leggeri a motore» sono veicoli a motore con quattro ruote, un peso, giusta l'articolo 136 capoverso 1, di <del>0,35</del> <b>0,425</b> t al massimo, una velocità per la loro costruzione di 45 km/h al massimo, <del>e una cilindrata di 50 cm<sup>3</sup> al massimo con motore ad accensione comandata oppure</del> <b>e una potenza massima del motore di 4,00 kW, in caso di carrozzeria chiusa di 6,00 kW se dotati di un altro tipo di motore.</b> Ai quadricicli leggeri a motore si applicano le prescrizioni concernenti le motoleggere.</p> <p>3 I «quadricicli a motore» sono veicoli a motore con quattro ruote, un peso, giusta l'articolo 136 capoverso 1, di <del>0,40</del> <b>0,45</b> t al massimo ovvero di <del>0,55</del> <b>0,60</b> t per veicoli adibiti al trasporto di cose <del>e una potenza del motore fino a 15 kW.</del> Ai quadricicli a motore si applicano le prescrizioni concernenti i tricicli a motore.</p> <p><i>Disposizioni transitorie</i></p> <p><b>X Riguardo alla limitazione della potenza di cui all'articolo 15 capoverso 2 si applica il diritto prevalente:</b></p> <p><b>a. fino al 31 dicembre 2016 per l'approvazione del tipo di veicoli con motore ad accensione comandata;</b></p> <p><b>b. per la prima immatricolazione di veicoli con motore ad accensione comandata importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2017.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Si tratta di un adeguamento alle nuove prescrizioni per motoveicoli (motocicli) dell'UE [cfr. allegato I del regolamento (UE) n. 168/2013, categorie L6e e L7e].</p> <p>I quadricicli leggeri a motore con carrozzeria chiusa potranno avere una potenza fino a 6,00 kW. Le limitazioni della potenza di 4 o 6 kW (oltre alla limitazione della cilindrata) varranno anche per i quadricicli leggeri a motore con motore ad accensione comandata, saranno tuttavia applicate soltanto alla scadenza delle disposizioni transitorie.</p> <p>La potenza del motore dei quadricicli a motore non è più stabilita nella definizione del tipo di veicolo, bensì nei requisiti tecnici (maggiori informazioni al riguardo nel commento alla proposta relativa all'articolo 159 OETV).</p>	

<b>Numero di posti e di ruote per le sedie a rotelle motorizzate a propulsione elettrica</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 18 Ciclomotori</b> <b>lett. c</b></p> <p>c. le «sedie a rotelle motorizzate», vale a dire veicoli monoposto progettati per l'impiego da parte di persone disabili, a tre o più ruote, con un dispositivo proprio di propulsione, aventi una velocità massima per la loro costruzione di 30 km/h, una potenza del motore massima di 1,00 kW e, se dotati di motore a combustione interna, una cilindrata massima di 50 cm<sup>3</sup>;</p>	<p><b>Art. 18 Ciclomotori</b> <b>lett. c</b></p> <p>c. le «sedie a rotelle motorizzate», vale a dire veicoli <del>monoposto</del> progettati per l'impiego da parte di persone disabili, <del>a tre o più ruote, con un dispositivo proprio di propulsione,</del> aventi una velocità massima per la loro costruzione di 30 km/h, una potenza del motore massima di 1,00 kW e, se dotati di motore a combustione interna, una cilindrata massima di 50 cm<sup>3</sup>;</p>
<p><b>Commento</b></p> <p>In futuro il numero di posti consentiti dovrà essere disciplinato all'articolo 181 capoverso 5 OETV, in relazione al quale viene proposto di aumentare il numero di posti di determinate sedie a rotelle (cfr. commento e modifica più avanti nel documento).</p> <p>Abbreviazione del testo ai fini di una migliore leggibilità:</p> <p>L'indicazione di un numero di ruote minimo per le sedie a rotelle non appare necessaria e può essere tralasciata. Lo stesso vale per l'aggiunta «con un dispositivo proprio di propulsione», dal momento che il termine «sedie a rotelle motorizzate» indica già la presenza di un motore di propulsione.</p>	

Adeguamento della definizione dei velocipedi: non è più prescritto un sellino	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Art. 24 Velocipedi e velocipedi per bambini</b> <b>Cpv. 1</b></p> <p>1 I «velocipedi» sono veicoli con almeno due ruote che, mediante dispositivi meccanici, funzionano azionati esclusivamente dalla forza delle persone che vi sono sedute. I velocipedi per bambini e le sedie a rotelle non sono considerati velocipedi.</p>	<p><b>Art. 24 Velocipedi e velocipedi per bambini</b> <b>Cpv. 1</b></p> <p>1 I «velocipedi» sono veicoli con almeno due ruote che, mediante dispositivi meccanici, funzionano azionati esclusivamente dalla forza delle persone <b>a bordo</b> <del>che vi sono sedute</del>. I velocipedi per bambini e le sedie a rotelle non sono considerati velocipedi.</p>
<p><b>Commento</b></p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Negli ultimi tempi compaiono sul mercato sempre più veicoli simili a velocipedi (bicyclette) dotati di pedaliera analoga a quella della cyclette ellittica (cross trainer), quindi con pedalata di tipo ellittico, e senza sellino, guidata in posizione eretta. Fatta eccezione per l'assenza di sellino, le caratteristiche tecniche e l'utilizzo di questi veicoli corrispondono a quelli di una bicicletta, per cui si possono anche raggiungere velocità simili.</p> <p>Grazie alla modifica proposta dell'articolo 24 capoverso 1 OETV i veicoli in questione, che non dispongono di sellino, soddisfano tutti i requisiti delle biciclette. Inoltre, la nuova definizione delle biciclette corrisponde in buona parte a quella della Convenzione dell'8 novembre 1968 sulla circolazione stradale (RS 0.741.10; cfr. art. 1 lett. 1).</p> <p>Disposizioni di altre ordinanze: l'articolo 42 capoverso 1 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11) stabilisce che i ciclisti devono occupare il sedile apposito e che i bambini possono usare la bicicletta soltanto se possono pedalare stando seduti. L'articolo 63 capoverso 3 ONC stabilisce che i bambini possono essere trasportati soltanto se sono in grado di pedalare restando seduti. Il testo di questa disposizione deve essere adeguato per consentire d'ora in poi l'utilizzo di biciclette senza sellino.</p> </div> </div>	
<p><b>Consequente modifica ONC</b></p> <p><i>Art. 42 cpv. 1</i></p> <p>1 I conducenti di motoveicoli e i ciclisti devono occupare il sedile a essi destinato. I fanciulli possono usare un velocipede solo se possono pedalare stando seduti.</p> <p><i>Art. 63 cpv. 3 lett. a</i></p> <p>3 I ciclisti di almeno 16 anni possono trasportare:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. sui velocipedi a più posti, tante persone quante sono le paia supplementari di pedali disponibili; i fanciulli possono essere trasportati soltanto se sono in grado di pedalare restando seduti;</li> </ol>	<p><b>Consequente modifica ONC</b></p> <p><i>Art. 42 cpv. 1</i></p> <p>1 I conducenti di motoveicoli e i ciclisti devono occupare il <b>posto a sedile a essi</b> <del>destinato</del>. I fanciulli possono usare un velocipede solo se <del>possono pedalare stando seduti</del> <b>adatto alla loro statura</b>.</p> <p><i>Art. 63 cpv. 3 lett. a</i></p> <p>3 I ciclisti di almeno 16 anni possono trasportare:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. sui velocipedi a più posti, tante persone quante sono le paia supplementari di pedali disponibili; i fanciulli possono essere trasportati soltanto se <del>sono in grado di pedalare restando seduti</del> <b>il velocipede è adatto alla loro statura</b>;</li> </ol>

<b>Delega degli esami tecnici completi da parte degli uffici della circolazione stradale – menzione esplicita della possibilità di delega</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 31 Esame singolo prima dell'immatricolazione mediante esame tecnico completo</b>  <b>Cpv. 3 (nuovo)</b>                      3 ---</p>	<p><b>Art. 31 Esame singolo prima dell'immatricolazione mediante esame tecnico completo</b>  <b>Cpv. 3 (nuovo)</b>  <sup>3</sup> Se non può effettuare essa stessa gli esami tecnici, l'autorità di immatricolazione può delegarli a un organo di controllo di cui all'appendice 2 OATV<sup>1</sup>.  <sup>1</sup> RS 741.511</p>
<p><b>Commento</b>                      Per gli esami tecnici completi prima dell'immatricolazione di cui all'articolo 31 OETV gli uffici della circolazione stradale non dispongono di tutti i presupposti necessari per svolgere le procedure di controllo definite (ad. es. banco di analisi gas di scarico). Tali esami devono essere delegati secondo l'appendice 2 OATV<sup>1</sup> a organi di controllo riconosciuti, con relative conseguenze finanziarie per il detentore del veicolo. Lo stesso vale per gli esami successivi dei veicoli di cui all'articolo 34 se devono essere impiegate le stesse procedure di controllo dell'esame tecnico completo.                      La possibilità di delegare tali esami deve essere esplicitamente sancita nell'OETV per formulare un riferimento normativo più preciso. La prassi adottata dalle autorità esecutive non subisce cambiamenti.                      L'articolo 34 è integrato come segue:</p>	
<p><b>Art. 34 Obbligo eccezionale dell'esame</b>  <b>Cpv. 5<sup>bis</sup> (nuovo)</b>                      5<sup>bis</sup> ---</p>	<p><b>Art. 34 Obbligo eccezionale dell'esame</b>  <b>Cpv. 5<sup>bis</sup> (nuovo)</b>                      5<sup>bis</sup> Per quanto concerne lo svolgimento di esami tecnici si applica l'articolo 31 capoverso 3.</p>

<sup>1</sup> Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV; RS 741.511).

Proroga del termine per il primo esame periodico di autocarri, semirimorchi e relativi rimorchi	
Cpv. 2 lett. a: testo vigente Cpv. 2 lett. c: testo secondo decreto del Consiglio federale del 21 gennaio 2015, la cui entrata in vigore è prevista il 1° febbraio 2017 (RU 2015 465, <a href="https://www.admin.ch/opc/it/official-compilation/2015/465.pdf">https://www.admin.ch/opc/it/official-compilation/2015/465.pdf</a> , disponibile nella Raccolta sistematica del diritto federale dal 1° febbraio 2017)	Proposta di modifica
<p><b>Art. 33 Obbligo dell'esame periodico</b> Cpv. 2 lett. a, a<sup>bis</sup> (nuova), c n. 4, cpv. 2<sup>bis</sup> (nuovo) e cpv. 2<sup>ter</sup> (nuovo)</p> <p>2 Vigono i seguenti intervalli d'esame:</p> <p>a. la prima volta un anno dopo la prima messa in circolazione, in seguito ogni anno, per:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. veicoli adibiti al trasporto professionale di persone, eccettuati i veicoli usati conformemente all'articolo 4 capoverso 1 lettera d OLR 2,</li> <li>2. autobus,</li> <li>3. rimorchi adibiti al trasporto di persone,</li> <li>4. gli autocarri con una velocità massima superiore a 45 km/h,</li> <li>5. i trattori a sella con un peso totale superiore a 3,5 t e una velocità massima superiore a 45 km/h,</li> <li>6. i rimorchi per il trasporto di cose, con un peso totale superiore a 3,5 t e una velocità massima ammessa superiore a 45 km/h,</li> <li>7. i veicoli per il trasporto di merci pericolose, per i quali è richiesto un controllo successivo annuo secondo la SDR;</li> </ol> <p>a<sup>bis</sup>. ---</p> <p>c. la prima volta cinque anni, comunque al più tardi sei anni dalla prima messa in circolazione, poi tre anni dopo questo primo controllo, in seguito ogni due anni, per:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. rimorchi di trasporto, inclusi i rimorchi il cui interno è adibito a locale, con un peso totale superiore a 0,75 t, purché non rientrino nella lettera a, numeri 3, 6 o 7, o nella lettera e numero 5;</li> </ol> <p>2<sup>bis</sup> --- 2<sup>ter</sup> ---</p>	<p><b>Art. 33 Obbligo dell'esame periodico</b> Cpv. 2 lett. a e a<sup>bis</sup> (nuova), c n. 4, cpv. 2<sup>bis</sup> (nuovo) e cpv. 2<sup>ter</sup> (nuovo)</p> <p>2 Vigono i seguenti intervalli d'esame:</p> <p>a. la prima volta un anno dopo la prima messa in circolazione, in seguito ogni anno, per:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. veicoli adibiti al trasporto professionale di persone, eccettuati i veicoli usati conformemente all'articolo 4 capoverso 1 lettera d OLR 2,</li> <li>2. autobus,</li> <li>3. rimorchi adibiti al trasporto di persone,</li> <li><del>4. gli autocarri con una velocità massima superiore a 45 km/h,</del></li> <li><del>5. i trattori a sella con un peso totale superiore a 3,5 t e una velocità massima superiore a 45 km/h,</del></li> <li><del>6. i rimorchi per il trasporto di cose, con un peso totale superiore a 3,5 t e una velocità massima ammessa superiore a 45 km/h,</del></li> <li>4 7. veicoli per il trasporto di merci pericolose, per i quali è richiesto un controllo successivo annuo secondo la SDR;</li> </ol> <p>a<sup>bis</sup>. <b>la prima volta tre anni dopo la prima messa in circolazione, in seguito ogni anno, per:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>autocarri con una velocità massima superiore a 45 km/h,</b></li> <li>2. <b>trattori a sella con un peso totale superiore a 3,5 t e una velocità massima superiore a 45 km/h,</b></li> <li>3. <b>rimorchi per il trasporto di cose, con un peso totale superiore a 3,5 t e una velocità massima ammessa superiore a 45 km/h;</b></li> </ol> <p>c. la prima volta cinque anni, comunque al più tardi sei anni dalla prima messa in circolazione, poi tre anni dopo questo primo controllo, in seguito ogni due anni, per:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. rimorchi di trasporto, inclusi i rimorchi il cui interno è adibito a locale, con un peso totale superiore a 0,75 t, purché non rientrino nella lettera a, numeri 3, 6 o 7, <b>lettera a<sup>bis</sup> numero 3,</b> o nella lettera e numero 5;</li> </ol> <p>2<sup>bis</sup> <b>I veicoli di cui al capoverso 2 lettera a<sup>bis</sup> non impiegati unicamente nel traffico interno devono essere sottoposti a esame annuale a partire dalla prima messa in circolazione .</b></p> <p>2<sup>ter</sup> <b>L'autorità cantonale convoca i detentori per l'esame periodico successivo. Nei primi tre anni, per i veicoli di</b></p>

	<p><b>cui al capoverso 2<sup>bis</sup> spetta al detentore assicurarsi che l'esame sia effettuato entro i termini previsti.</b></p> <p><i>Entrata in vigore scaglionata:</i></p> <p><b>L'articolo 33 capoverso 2 lettere a, a<sup>bis</sup>, c numero 4 nonché i capoversi 2<sup>bis</sup> e 2<sup>ter</sup> entreranno in vigore il 1° febbraio 2017.</b></p>
<p><b>Commento:</b></p> <p>Il postulato 15.3090 (<a href="http://www.parlament.ch/i/suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20153090">http://www.parlament.ch/i/suche/Pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20153090</a>) incarica il Consiglio federale di valutare l'opportunità di estendere la scadenza dell'esame periodico ufficiale per i veicoli commerciali pesanti impiegati nel traffico nazionale (ad es. una frequenza di «4-3-2-2» invece di «1-1-1»). Tra gli argomenti a favore di una tale estensione si citano in particolare lo sviluppo tecnologico avanzato dei veicoli commerciali moderni, la garanzia pluriennale del costruttore e la presenza sui veicoli di sistemi di controllo e diagnosi on-board che segnalano la presenza di guasti e, in alcuni casi, riducono anche la potenza del motore (ad es. in caso di emissioni di ossidi d'azoto troppo elevate).</p> <p>Un gruppo di lavoro costituito da membri dell'Associazione dei servizi della circolazione (asa) e dell'Ufficio federale delle strade è stato incaricato di esaminare la richiesta del postulato.</p> <p>Oltre agli autocarri e ai trattori a sella pesanti, nel gruppo di veicoli interessato dal postulato (veicoli di cui all'art. 33 cpv. 2 lett. a OETV) rientrano anche quelli adibiti al trasporto di merci pericolose e destinati al trasporto professionale di persone quali gli autobus da turismo. I veicoli per il trasporto di merci pericolose sono soggetti a rischi particolarmente elevati e quindi tenuti a osservare disposizioni altrettanto severe imposte non solo dall'OETV. Anche per gli autobus da turismo e di linea – benché comparabili tecnicamente agli autocarri – la sicurezza è un elemento di massima importanza per il numero di persone trasportate. Le categorie di veicoli summenzionate sottostanno già da decenni alla revisione annuale, mentre per i veicoli pesanti destinati al trasporto di cose l'obbligo è stato introdotto soltanto il 1° giugno 2004. Sulla base di quanto sopra esposto si intende l'imitare l'oggetto di discussione ai soli autocarri, trattori a sella e relativi rimorchi.</p> <p>I dati degli uffici della circolazione evidenziano un netto aumento di inconformità riscontrate nei veicoli commerciali pesanti al collaudo dopo pochi anni di utilizzo. Inoltre, dalle statistiche emerge come, in confronto alle automobili, gli autocarri causino oltre il doppio degli incidenti dovuti a guasti tecnici (fino a 2 %), nonostante la frequenza di revisione decisamente più rigida. In considerazione del potenziale di danni legato agli incidenti che vedono coinvolti veicoli pesanti, la proposta dell'indagine conoscitiva prevede di estendere soltanto la prima scadenza (primo controllo dopo tre anni e in seguito a cadenza annuale, ossia una frequenza di 3-1-1-1).</p> <p>Dal punto di vista ambientale questa proroga moderata è accettabile, se non altro per i progressi tecnologici dei veicoli moderni citati nel postulato (quali i sistemi di assistenza, controllo e diagnosi a bordo). L'iter omologativo per gli autoveicoli pesanti prevede del resto non soltanto misurazioni dei gas di scarico sul banco di prova, bensì anche verifiche in condizioni reali di marcia su strada. I requisiti di durabilità delle attuali prescrizioni sulle emissioni offrono inoltre un'elevata garanzia di funzionamento stabile dei veicoli commerciali pesanti per un lungo periodo.</p> <p>La modifica proposta permette uno sgravio sostenibile dei detentori entro i limiti della sicurezza stradale e della tutela dell'ambiente.</p> <p>Gli autoveicoli pesanti impegnati nei trasporti transfrontalieri dovranno tuttavia continuare a essere controllati ogni anno per via dell'Accordo sui trasporti terrestri (RS 0.740.72), che fa parte degli accordi bilaterali. Una proroga dei termini per i controlli periodici è compatibile con gli accordi bilaterali soltanto per i trasporti nazionali, mentre chi utilizza autocarri, trattori a sella e relativi rimorchi nel contesto internazionale dovrà in futuro provvedere autonomamente ad iscriversi per tempo al controllo ufficiale (cpv. 2<sup>ter</sup>).</p> <p>Indicazione sull'entrata in vigore scaglionata: le modifiche proposte dell'articolo 33 capoverso 2 lettere a, a<sup>bis</sup> e c numero 4 nonché dei capoversi 2<sup>bis</sup> e 2<sup>ter</sup> non dovranno entrare in vigore alla data prevista per le altre modifiche all'OETV del presente progetto (1° ottobre 2016), bensì il 1° febbraio 2017, insieme alla modifica delle scadenze di revisione adottata il 21 gennaio 2015 dal Consiglio federale (RU 2015 465; <a href="https://www.admin.ch/opc/it/official-compilation/2015/465.pdf">https://www.admin.ch/opc/it/official-compilation/2015/465.pdf</a>).</p>	

<p><b>Esenzione dall'obbligo dell'esame periodico per rimorchi di lavoro e rimorchi trainati da carri con motore industriale, carri di lavoro, veicoli agricoli e monoassi con peso totale massimo di 750 kg</b></p>	
<p><b>Testo secondo il decreto del Consiglio federale del 21 gennaio 2015, la cui entrata in vigore è prevista il 1° febbraio 2017</b> (RU 2015 465, disponibile nella Raccolta sistematica del diritto federale dal 1° febbraio 2017)</p>	<p><b>Proposta di modifica</b></p>
<p><b>Art. 33 Obbligo dell'esame periodico</b> <b>Cpv. 2 lett. e n. 5 e 6</b></p> <p>2 Vigono i seguenti intervalli d'esame:</p> <p>e. la prima volta cinque anni dopo la prima messa in circolazione, in seguito ogni cinque anni, per:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. rimorchi dei veicoli di cui ai numeri 1-4,</li> <li>6. rimorchi di lavoro, esclusi i rimorchi del servizio antincendio e della protezione civile.</li> </ol>	<p><b>Art. 33 Obbligo dell'esame periodico</b> <b>Cpv. 2 lett. e n. 5 e 6</b></p> <p>2 Vigono i seguenti intervalli d'esame:</p> <p>e. la prima volta cinque anni dopo la prima messa in circolazione, in seguito ogni cinque anni, per:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. rimorchi <b>con un peso totale superiore a 0,75 t</b> dei veicoli di cui ai numeri 1-4,</li> <li>6. rimorchi di lavoro <b>con un peso totale superiore a 0,75 t</b>, esclusi i rimorchi del servizio antincendio e della protezione civile.</li> </ol> <p><i>Entrata in vigore scaglionata:</i> <b>L'articolo 33 capoverso 2 lettera e numeri 5 e 6 entra in vigore il 1° febbraio 2017.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>I rimorchi di trasporto con un peso totale massimo di 750 kg (classe O1) sono stati esentati dall'obbligo dell'esame periodico (revisione periodica) con la modifica dell'OETV del 21 gennaio 2015, la cui entrata in vigore è fissata al 1° febbraio 2017. Questi rimorchi non comportano rischi rilevanti per la sicurezza stradale e pertanto non sono sottoposti a revisione periodica nemmeno in altri Stati europei. Lo stesso vale per i rimorchi con un peso totale massimo di 750 kg trainati da carri con motore industriale, carri di lavoro, veicoli agricoli e monoassi (lett. e n. 5) nonché per i rimorchi di lavoro con un peso totale massimo di 750 kg (lett. e n. 6), che devono quindi essere ugualmente esentati dal suddetto obbligo.</p> <p>Nota sull'entrata in vigore scaglionata: la modifica proposta dell'articolo 33 capoverso 2 lettera e numeri 5 e 6 deve entrare in vigore non insieme alle altre modifiche del presente progetto (1° ottobre 2016), bensì il 1° febbraio 2017 (contemporaneamente alla modifica delle scadenze di revisione periodica approvata dal Consiglio federale il 21 gennaio 2015; RU 2015 465: <a href="https://www.admin.ch/opc/it/official-compilation/2015/465.pdf">https://www.admin.ch/opc/it/official-compilation/2015/465.pdf</a>).</p>	

<b>Attacchi dei tamponi paracolpi di materiale elastico e supporti retrattili per il trasporto di carrelli elevatori esclusi dalla misurazione della lunghezza; comprese invece le condotte d'aspirazione dell'aria</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 38 Dimensioni</b>  <b>Cpv. 1 lett. h, l e t (nuova)</b></p> <p><sup>1</sup> La lunghezza del veicolo è misurata sulle parti fisse più esterne del veicolo, esclusi però:</p> <p>h. condotte d'aspirazione dell'aria;</p> <p>l. gomme dei paraurti e gomme di protezione o dispositivi simili;</p> <p>t. ---</p>	<p><b>Art. 38 Dimensioni</b>  <b>Cpv. 1 lett. h, l e t (nuova)</b></p> <p><sup>1</sup> La lunghezza del veicolo è misurata sulle parti fisse più esterne del veicolo, esclusi però:</p> <p>h. <del>condotte d'aspirazione dell'aria</del> <b>sistemi di protezione frontale omologati secondo il regolamento (CE) n. 78/2009 montati su veicoli delle classi M<sub>1</sub> ed N<sub>1</sub>;</b></p> <p>l. <del>gomme</del> <b>tamponi paracolpi di materiale elastico e paraurti e gomme di protezione o dispositivi simili paragonabili, compresi i relativi elementi di fissaggio;</b></p> <p>t. <b>supporti retrattili in posizione estesa per il trasporto esclusivo di carrelli elevatori portatili sulla parte posteriore di autocarri.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>lett. h: Si tratta di un adeguamento all'evoluzione del diritto europeo che non prevede particolari disposizioni transitorie per la Svizzera. Pertanto, dall'entrata in vigore della modifica di ordinanza le condotte d'aspirazione dell'aria saranno incluse nella misurazione della lunghezza effettuata in occasione dell'immatricolazione.</p> <p>lett. l: I tamponi paracolpi sono montati sulla parte posteriore degli autocarri per attutire gli urti contro le rampe di carico. Per soddisfare una richiesta del settore dell'autotrasporto, in Svizzera i relativi elementi di fissaggio (supporti di metallo) non dovranno più essere considerati nella misurazione della lunghezza del veicolo. Tuttavia, poiché quest'aspetto non è esplicitamente disciplinato nella normativa europea, gli autocarri che superano la lunghezza ammessa dal diritto europeo per via dei suddetti dispositivi di fissaggio potrebbero essere contestati in alcuni Paesi europei (chi effettua trasporti internazionali deve informarsi al riguardo).</p> <p>lett. t: I carrelli elevatori portatili sono spesso fissati sulla parte posteriore degli autocarri con catene o funi e contano quindi come carico. In considerazione del fatto che per questo tipo di trasporto sarebbe più sicuro utilizzare supporti estraibili, per permetterne il montaggio sugli autocarri che raggiungono già la lunghezza massima consentita, questi dispositivi non dovranno più essere inclusi nella misurazione della lunghezza del veicolo. Gli autocarri la cui lunghezza complessiva, inclusi i supporti in posizione estesa, supera il limite consentito dal diritto europeo potrebbero essere contestati in alcuni Paesi europei (chi effettua trasporti internazionali deve informarsi al riguardo).</p>	

<b>Idoneità degli autoveicoli al montaggio di catene da neve</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 63 Catene per la neve e dispositivi antisdrucchiolevoli</b>  <b>Cpv. 2</b></p> <p>2 Per gli autoveicoli, almeno per una dimensione di pneumatici prevista dal costruttore del veicolo, deve essere possibile montare catene per la neve sulle ruote motrici di un asse.</p>	<p><b>Art. 63 Catene per la neve e dispositivi antisdrucchiolevoli</b>  <b>Cpv. 2</b></p> <p>2 <i>Abrogato</i></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Le auto sportive con approvazione generale UE non sono sempre conformi alla disposizione di cui all'articolo 63 capoverso 2 OETV dato che, secondo il diritto europeo, è sufficiente poter montare dei dispositivi antislittamento e a volte resta troppo poco spazio per il montaggio di vere e proprie catene da neve (che sfiorerebbero il telaio). Ruote e telaio di tali veicoli non possono subire modifiche che non siano già previste nell'approvazione perché la loro valutazione dovrebbe essere effettuata in base all'OETV, la quale prescrive la possibilità di montare catene da neve. La disposizione in oggetto deve pertanto essere abrogata. La sicurezza stradale è garantita dall'articolo 29 (segnale 2.48) OSStr<sup>2</sup>, in base al quale, se sono necessarie le catene da neve, i veicoli che ne sono sprovvisti non possono circolare sul tratto interessato. Per i veicoli in questione si applica già oggi soltanto la norma dell'OSStr.</p>	

<b>Solidità della carrozzeria secondo la norma EN 12642 riconosciuta come dispositivo per il fissaggio del carico</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 66 Carrozzerie dei veicoli, diversi</b>  <b>Cpv. 1<sup>bis</sup> e 1<sup>ter</sup></b></p> <p>1<sup>bis</sup> Le carrozzerie di veicoli per il trasporto di cose il cui peso totale supera 3,5 t e che sono adibiti al trasporto di merci solide devono essere munite di dispositivi di fissaggio per lo stivaggio del carico conformi allo stato attuale della tecnica, come stabilito in particolare nella norma EN 12640. Le cabine del conducente e le carrozzerie ribaltabili devono essere assicurate contro un ritorno improvviso in posizione normale.  1<sup>ter</sup> ---</p>	<p><b>Art. 66 Carrozzerie dei veicoli, diversi</b>  <b>Cpv. 1<sup>bis</sup> e 1<sup>ter</sup></b></p> <p>1<sup>bis</sup> Le carrozzerie di veicoli per il trasporto di cose il cui peso totale supera 3,5 t e che sono adibiti al trasporto di merci solide devono essere munite di dispositivi di fissaggio per lo stivaggio del carico conformi allo stato attuale della tecnica, come stabilito in particolare nella norma EN 12640. <b>Le carrozzerie rinforzate conformi alla norma EN 12642 possono essere riconosciute come dispositivi per il fissaggio del carico se in un apposito piano è illustrato come disporre il carico affinché sia efficacemente assicurato.</b>  1<sup>ter</sup> Le cabine del conducente e le carrozzerie ribaltabili devono essere assicurate contro un ritorno improvviso in posizione normale.</p>
<p><b>Commento</b></p> <p>La norma europea EN 12642, la cui revisione è stata approvata nel 2006, introduce una nuova classe di carrozzerie rinforzate per il trasporto di cose in grado di assorbire le forze di manovre brusche e in tal modo di evitare, completamente o in parte, lo scivolamento del carico, purché questi sia disposto correttamente. La modifica proposta deve consentire alle autorità di immatricolazione di riconoscere, in determinati casi, la maggiore solidità della struttura della carrozzeria in sostituzione di un dispositivo per il fissaggio del carico secondo la norma EN 12640. Il presupposto è che il richiedente illustri in un apposito piano i carichi e la disposizione secondo cui possono essere assicurati in maniera efficace attraverso la carrozzeria rinforzata. Se una tale carrozzeria è riconosciuta come conforme alla norma EN 12642 sulla base di un piano di carico soddisfacente, l'autorità di immatricolazione lo annota sulla licenza di circolazione. La necessità di misure di fissaggio supplementari, ad esempio a seconda della merce prevista, va chiarita nel caso specifico.</p>	

<sup>2</sup> Ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21).

<b>Superfici altamente riflettenti</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 69 Iscrizioni e dipinti, demarcazioni appariscenti</b>  <b>Rubrica e cpv. 1<sup>bis</sup> (nuovo)</b></p> <p>---</p>	<p><b>Art. 69 Iscrizioni e dipinti, demarcazioni appariscenti, superfici</b>  <b>Rubrica e cpv. 1<sup>bis</sup> (nuovo)</b>  <b>1<sup>bis</sup> La riflessione speculare di grandi superfici regolari o quasi piane della carrozzeria dei veicoli non può essere superiore al 25 per cento.</b></p>
<p><b>Commento</b>                      L'effetto riflettente di grandi superfici regolari o quasi piane con valori di riflessione speculare di oltre il 25% può risultare particolarmente fastidioso. È questo il caso ad esempio delle pellicole argentate e dorate altamente riflettenti, la cui applicazione sui veicoli è sempre più frequente. Se l'intera superficie di cofano, sportelli, lati, ecc. ha un valore di riflessione di oltre il 25%, l'effetto abbagliante che ne risulta può distrarre eccessivamente o disturbare gli altri utenti della strada, compromettendo la sicurezza stradale. L'Ufficio federale delle strade ha espresso già da tempo questo parere. Una disposizione in questo senso sarà ora recepita nell'OETV.</p>	

<b>Strisce luminescenti e retroriflettenti</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 69 Iscrizioni e dipinti, demarcazioni appariscenti</b>  <b>Cpv. 3</b></p> <p>3 I veicoli della polizia, del servizio doganale, del servizio antincendio e del servizio sanitario provvisti di luci blu e di una tromba a due suoni alternati (art. 78 cpv. 3 e 82 cpv. 2), nonché i veicoli periodicamente impiegati per la manutenzione delle strade possono essere contrassegnati con strisce luminescenti o retroriflettenti.</p>	<p><b>Art. 69 Iscrizioni e dipinti, demarcazioni appariscenti</b>  <b>Cpv. 3</b></p> <p>3 I veicoli della polizia, del servizio doganale, del servizio antincendio e del servizio sanitario <del>provvisti di luci blu e di una tromba a due suoni alternati (art. 78 cpv. 3 e 82 cpv. 2)</del>, nonché i veicoli periodicamente impiegati per la manutenzione delle strade possono essere contrassegnati con strisce luminescenti o retroriflettenti.</p>
<p><b>Commento</b>                      Gli elementi appariscenti devono rimanere una prerogativa delle unità di pronto intervento e dei servizi di manutenzione stradale ovvero dei veicoli destinati a tale scopo.</p> <p>Ciononostante, i veicoli quali ad esempio quelli del servizio sanitario impiegati per il trattamento ambulante o il trasporto di pazienti stabili non devono godere di diritti speciali e non sono quindi dotati di luci blu. Devono però essere chiaramente riconoscibili come veicoli di soccorso e di conseguenza poter usare gli stessi segni ottici distintivi. In questo modo non è necessario, ad esempio, riverniciare le ambulanze adibite a questo scopo già verniciate in maniera appariscente. Il riconoscimento di un veicolo come veicolo del servizio sanitario spetta al dipartimento cantonale della sanità (abilitazione all'assistenza medica).</p> <p>Inoltre, ci sono anche veicoli della dogana o della polizia senza luce blu che hanno funzione rappresentativa o lo scopo di segnalare la loro presenza e devono pertanto essere contrassegnati di conseguenza.</p>	

<b>Montaggio e azionamento delle luci secondo le norme internazionali</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><i>Inserire dopo il titolo del capitolo 9</i></p> <p><b>Art. 72a            Principio</b></p> <p><b>(nuovo)</b></p>	<p><i>Inserire dopo il titolo del capitolo 9</i></p> <p><b>Art. 72a            Principio</b></p> <p><b>(nuovo)</b></p> <p><b>I dispositivi di illuminazione e catarifrangenti devono soddisfare le esigenze tecniche ai sensi del presente capitolo e quelle specifiche previste in quest'ordinanza per i vari generi di veicoli o rispondere alle esigenze tecniche dei seguenti regolamenti pertinenti per il genere di veicolo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>a. regolamento UNECE n. 48;</b></li> <li><b>b. regolamento UNECE n. 53;</b></li> <li><b>c. regolamento UNECE n. 74;</b></li> <li><b>d. regolamento UNECE n. 86; o</b></li> <li><b>e. regolamento (UE) n. 168/2013 e regolamento delegato (UE) n. 3/2014.</b></li> </ul>
<p><b>Commento</b></p> <p>Le norme di illuminazione dell'OETV contengono requisiti di base secondo i quali è possibile equipaggiare un veicolo in maniera semplice. L'adeguamento degli articoli dell'OETV all'evoluzione delle norme internazionali con il loro enorme grado di dettaglio e la loro crescente complessità rischia di aumentare eccessivamente il volume dell'OETV. Per questo motivo i requisiti tecnici dei regolamenti indicati nel nuovo articolo 72a relativi al montaggio e all'azionamento di unità di illuminazione devono poter essere applicati facoltativamente, in alternativa alle nostre prescrizioni nazionali.</p> <p>La formulazione secondo cui devono essere rispettati i requisiti «tecnici» dei regolamenti elencati significa dunque che le autorità esecutive svizzere possono autorizzare montaggio e azionamento di un'unità di illuminazione sulla base dei regolamenti in questione senza dover assolutamente disporre di un'approvazione parziale o una valutazione della conformità, come richiesto in linea di principio per le norme internazionali riconosciute di cui all'allegato 2.</p> <p>In futuro i requisiti tecnici dei regolamenti menzionati all'articolo 72a dovranno essere facoltativi e applicabili in alternativa alle restanti disposizioni in materia dell'OETV.</p> <p>Ciò non toglie che, in conformità all'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV; RS 741.511), possono essere installate soltanto unità di illuminazione omologate.</p>	

<b>Distanza minima inferiore tra le luci di circolazione diurna in caso di retrofit</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 76 Fari fendinebbia e fari fendinebbia di coda, luci di circolazione diurna e fari di svolta</b>  <b>Cpv. 5 e 5<sup>bis</sup> (nuovo)</b></p> <p><sup>5</sup> Le esigenze per le luci di circolazione diurna sono rette dal regolamento ECE n. 87, le esigenze per il montaggio e l'azionamento in autoveicoli sono rette dal regolamento ECE n. 48 e quelle per motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli dal regolamento ECE n. 53. Nei veicoli militari, della polizia e del servizio doganale le due luci di circolazione diurna possono essere a spegnimento manuale.</p> <p>5<sup>bis</sup> ---</p>	<p><b>Art. 76 Fari fendinebbia e fari fendinebbia di coda, luci di circolazione diurna e fari di svolta</b>  <b>Cpv. 5 e 5<sup>bis</sup> (nuovo)</b></p> <p><sup>5</sup> Le esigenze per le luci di circolazione diurna sono rette dal regolamento UNECE n. 87. Le esigenze per il montaggio e l'azionamento <del>in autoveicoli</del> sono rette:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>per gli</b> autoveicoli dal regolamento UNECE n. 48 <b>oppure, se rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (UE) n. 167/2013, dal regolamento delegato (UE) n. 2015/208 o dal regolamento UNECE n. 86;</b></li> <li><del>e quelle</del> <b>per i</b> motoveicoli <b>monotraccia</b>, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli dal regolamento UNECE n. 53;</li> <li><b>per i</b> quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli <b>nonché per le motoleggere a tre ruote dal regolamento (UE) n. 168/2013 e dal regolamento delegato (EU) n. 3/2014.</b></li> </ol> <p><sup>5bis</sup> Nei veicoli militari, della polizia e del servizio doganale le luci di circolazione diurna possono essere a spegnimento manuale.</p> <p><i>Disposizioni transitorie relative al capoverso 5</i>  <b>Riguardo all'articolo 76 capoverso 5 lettera a, per agevolare il retrofit delle luci di circolazione diurna sui veicoli messi in circolazione per la prima volta prima del [1° luglio 2016] si può derogare al massimo di 20 cm alla distanza minima tra di esse prescritta dal regolamento UNECE n. 48. Le luci devono tuttavia essere installate per quanto possibile vicino alla distanza minima prescritta.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Nell'articolo 76 capoverso 5 vengono aggiornati i rimandi alla normativa europea, mentre il capoverso esistente è suddiviso in due capoversi per ragioni formali.</p> <p>Retrofit di luci di circolazione diurna (disposizioni transitorie):          Su determinati modelli di auto l'installazione successiva delle luci di circolazione diurna risulta difficile se si deve osservare la distanza minima prescritta. La disposizione transitoria relativa all'articolo 76 capoverso 5 OETV mira pertanto ad agevolarne il retrofit. In particolare sui veicoli dotati di fari anabbaglianti a scomparsa, l'installazione di luci di circolazione diurna può diminuire il rischio di lesioni per i pedoni in caso di incidente (nonostante si circolino con le luci accese di giorno, i fari anabbaglianti rimangono chiusi). Inoltre, le luci di circolazione diurna consumano meno degli anabbaglianti, riducendo le emissioni di CO<sub>2</sub>.</p> <p>Attualmente sempre più automobili nuove sono dotate di serie di luci di circolazione diurna o possono essere ordinate con tale opzione. La disposizione transitoria è pertanto valida soltanto per il retrofit di veicoli messi in circolazione per la prima volta fino al 1° luglio 2016 per i quali sia difficile rispettare la distanza minima (ad es. veicoli con griglia del radiatore stretta e parte frontale priva di aperture idonee all'installazione delle luci). Solo così si può garantire che la distanza minima tra le luci di circolazione diurna prescritta dalle norme internazionali sia in generale comunque rispettata.</p>	

<b>Avvisatori acustici di retromarcia per veicoli raccolta rifiuti e autoveicoli pesanti</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 82 Avvisatori acustici, altri dispositivi acustici, altoparlanti esterni</b>  <b>Cpv. 1<sup>ter</sup> (nuovo)</b>                      ---</p>	<p><b>Art. 82 Avvisatori acustici, altri dispositivi acustici, altoparlanti esterni</b>  <b>Cpv. 1<sup>ter</sup> (nuovo)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1<sup>ter</sup> I veicoli adibiti alla raccolta dei rifiuti conformi alla norma EN 1501 possono essere dotati di un dispositivo di segnalazione acustica per retromarcia secondo il numero 7.1.2.1 della suddetta norma. Altri veicoli con un peso totale di oltre 3,50 t possono essere dotati di un dispositivo di segnalazione acustica per retromarcia se è conforme alla norma EN 7731 e si può disattivare dalla postazione di lavoro del conducente.</b></li> </ul>
<p><b>Commento</b>                      I veicoli adibiti alla raccolta dei rifiuti provenienti dall'Unione europea sono fabbricati secondo la norma EN 1501-1. Poiché la normativa svizzera vigente vieta gli avvisatori acustici di retromarcia, per poter essere immatricolati tali veicoli devono essere modificati. Non solo ciò comporta costi in termini finanziari e di risorse, ma la norma europea EN 1501-1:2011 è equiparata alle norme svizzere (norma registrata dell'Associazione Svizzera di Normalizzazione, SNV). Gli avvisatori acustici di retromarcia, finora vietati, dovranno pertanto essere autorizzati sui veicoli destinati alla raccolta dei rifiuti nonostante si tema che l'alto volume del segnale acustico emesso in fase di retromarcia, di notte e al mattino presto, possa arrecare particolare disturbo.                      Gli avvisatori acustici di retromarcia dovranno essere ammessi anche su altri autoveicoli pesanti, tuttavia soltanto se disattivabili dal posto di guida. Il punto 6.2 della norma EN 7731:2008 stabilisce che il massimo livello di potenza sonora del segnale debba essere chiaramente udibile.</p>	

<b>Aumento del carico per asse da 11,5 t a 14,0 t per gli assi motori dei carri di lavoro dotati di pneumatici larghi</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 95</b> Pesi, carichi sull'asse  <b>Cpv. 2 lett. b e cpv. 3 (nuovo)</b></p> <p>2 I carichi sull'asse (senza tenere conto di un dispositivo d'avviamento giusta l'art. 57 cpv. 2) non devono superare per gli:</p> <p style="text-align: right;">tonnellate</p> <p>b. assi singoli motori:</p> <p>1. di raccogliatrici agricole con pneumatici larghi (art. 27 cpv. 1<sup>bis</sup>), 14,00</p> <p>2. degli altri autoveicoli 11,50</p> <p>3 ---</p>	<p><b>Art. 95</b> Pesi, carichi sull'asse  <b>Cpv. 2 lett. B e cpv. 3 (nuovo)</b></p> <p>2 I carichi sull'asse (senza tenere conto di un dispositivo d'avviamento giusta l'art. 57 cpv. 2) non devono superare per gli:</p> <p style="text-align: right;">tonnellate</p> <p>b. assi singoli motori: <b>11,50</b></p> <p>1. <del>di carri di lavoro (al massimo un asse) raccogliatrici agricole con pneumatici larghi a basso impatto usurante (art. 27 <del>60</del> cpv. 1<sup>bis</sup> 6)</del> 14,00</p> <p>2. degli altri autoveicoli 11,50</p> <p><b>3 In deroga al capoverso 2 lettera b, il carico sull'asse dei carri di lavoro non deve superare 14,00 tonnellate in caso di asse singolo motore provvisto di pneumatici a basso impatto usurante (art. 60 cpv. 6).</b></p>
<p><b>Commento:</b></p> <p>Per i carri di lavoro (velocità massima limitata a 30 km/h) dotati di pneumatici, normali o larghi, che esercitano una pressione ridotta sulla superficie di contatto il carico massimo sull'asse deve essere di 14 tonnellate. La possibilità di prevedere un carico maggiore per un asse lascia ai produttori di veicoli di lavoro un maggior margine per la disposizione degli elementi pesanti (attrezzi di lavoro, motore). La modifica proposta non aumenta invece il peso totale consentito, che resta di 18 t per i veicoli a due assi e 24 t per i veicoli speciali.</p> <p>La modifica, richiesta dall'Associazione svizzera dell'industria delle macchine edili (VSBM) e preceduta da una regolamentazione simile per le raccogliatrici agricole in vigore dal 1° maggio 2012, va soprattutto a beneficio di determinati veicoli di cantiere, quali le pale caricatori e le asfaltatrici impiegate nella costruzione di strade. Questi veicoli percorrono soltanto brevi tratti sulle strade pubbliche e durante il percorso da un cantiere all'altro devono essere scarichi. Durante l'impiego in cantiere, i carichi sono però elevati (carichi per asse a volte nettamente superiori a 14 t), motivo per cui questi veicoli sono spesso dotati di pneumatici larghi.</p> <p>Con l'aumento del carico per asse anche la strada viene maggiormente sollecitata. Per offrire comunque un certo livello di protezione alla carreggiata, si richiede di ripartire il carico per asse su una superficie più ampia utilizzando pneumatici più larghi che riducono la pressione sulla superficie a contatto con il manto stradale. Si deve tuttavia tenere presente che tale pressione varia a seconda della presenza o meno di assi ammortizzati. Le caratteristiche degli pneumatici non usuranti sono disciplinate nel nuovo capoverso 6 dell'articolo 60 OETV:</p> <p><b>6 Gli pneumatici a basso impatto usurante devono soddisfare almeno uno dei seguenti requisiti:</b></p> <p>a. La parte di peso per cm<sup>2</sup> della superficie a contatto con il suolo non deve superare 15,3 kg per assi ammortizzati e 8,2 kg per assi non ammortizzati.</p> <p>b. La larghezza dello pneumatico deve essere almeno un terzo del suo diametro esterno o 0,60 m.</p>	
<p><b>Modifica consecutiva ONC</b></p> <p>Art. 67 Pesi  Cpv. 2 lett. b, 2<sup>bis</sup> (nuovo) e 3</p> <p>2 Il carico per asse non può superare:</p> <p style="text-align: right;">Tonnellate</p> <p>b. per un asse semplice trainato di:</p> <p>1. raccogliatrici agricole con pneumatici larghi (art. 27 cpv. 1<sup>bis</sup> OETV) 14,00</p> <p>2. altri autoveicoli 11,50</p> <p>2<sup>bis</sup> ---</p> <p>3 Se i valori iscritti nella licenza di circolazione sono inferiori ai valori massimi indicati nei capoversi 1, 2, 6, e 7, tali valori non devono essere superati.</p>	<p><b>Modifica consecutiva ONC</b></p> <p>Art. 67 Pesi  Cpv. 2 lett. b, 2<sup>bis</sup> (nuovo) e 3</p> <p>2 Il carico per asse non può superare:</p> <p style="text-align: right;">tonnellate</p> <p>b. per un asse semplice trainato <del>di:</del> <b>11,50</b></p> <p>1. <del>raccogliatrici agricole con pneumatici larghi (art. 27 cpv. 1<sup>bis</sup> OETV)</del> 14,00</p> <p>2. <del>altri autoveicoli</del> 11,50</p> <p><b>2<sup>bis</sup> In deroga al capoverso 2 lettera b, il carico sull'asse dei carri di lavoro non deve superare 14,00 tonnellate in caso di asse singolo motore provvisto di</b></p>

**pneumatici a basso impatto usurante (art. 60 cpv. 6 OETV<sup>3</sup>).**

<sup>3</sup> Se i valori iscritti nella licenza di circolazione sono inferiori ai valori massimi indicati nei capoversi 1, 2, **2<sup>bis</sup>**, 6, e 7, tali valori non devono essere superati.

<b>Attrezzature frontali montate su veicoli delle classi M<sub>1</sub> ed N<sub>1</sub></b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 104a Superficie frontale e sistema di protezione frontale</b></p> <p><b>Cpv. 2, 2<sup>bis</sup> (nuovo) e 2<sup>ter</sup> (nuovo)</b></p> <p>2 La superficie frontale dei veicoli delle classi M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> deve essere conforme, per quanto concerne la protezione dei pedoni, al regolamento n. 78/2009/CE, per quanto tali veicoli rientrano nel campo d'applicazione del regolamento. Per i veicoli di un tipo di cui non vengono prodotte più di 100 unità all'anno è sufficiente la conferma di un organo di controllo riconosciuto dall'USTRA secondo cui, sotto l'aspetto in questione, la superficie frontale del veicolo offre un livello di protezione equivalente.</p> <p>2<sup>bis</sup> --- 2<sup>ter</sup> ---</p>	<p><b>Art. 104a Superficie frontale e sistema di protezione frontale</b></p> <p><b>Cpv. 2, 2<sup>bis</sup> (nuovo) e 2<sup>ter</sup> (nuovo)</b></p> <p>2 Testo vigente</p> <p><b>2<sup>bis</sup> Per il montaggio di attrezzature frontali sono ammesse eccezioni al capoverso 2 per:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>a. veicoli che devono essere equipaggiati con attrezzature frontali per il servizio invernale e la manutenzione stradale;</b></li> <li><b>b. veicoli di polizia, dogana e servizio antincendio;</b></li> <li><b>c. veicoli di servizio di salvataggio e protezione civile;</b></li> <li><b>d. veicoli militari;</b></li> <li><b>e. altri autoveicoli per i quali non è possibile soddisfare le esigenze di cui al capoverso 2 per motivi operativi o per via dell'eccessivo dispendio tecnico.</b></li> </ul> <p><b>2<sup>ter</sup> Le eccezioni di cui al capoverso 2<sup>bis</sup> lettera e devono essere autorizzate dall'autorità di immatricolazione.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Dal 24 febbraio 2015 vigono le disposizioni sulle caratteristiche della parte frontale dei veicoli in relazione alla protezione dei pedoni [regolamento (CE) n. 78/2009] anche per l'omologazione di veicoli della classe M<sub>1</sub> di peso superiore ai 2500 kg e per tutti i veicoli della classe N<sub>1</sub>. Ciò vuol dire che sono interessati dalla normativa tutti gli autoveicoli e le automobili leggere e pesanti.</p> <p>In pratica, diventa impossibile il montaggio di attrezzature frontali professionali, quali ad esempio una robusta pala da neve o un argano per operazioni di salvataggio, perché per il loro fissaggio sono necessari dei dispositivi sulla struttura frontale del veicolo che rimangono anche quando le attrezzature vengono temporaneamente smontate. Per questo motivo occorre accordare deroghe ai veicoli il cui impiego richieda un'attrezzatura frontale.</p> <p>Nota relativa alla lettera e: la formulazione secondo cui una deroga può essere concessa soltanto con l'autorizzazione dell'autorità di immatricolazione implica condizioni molto restrittive, ossia si deve poter derogare alle suddette disposizioni soltanto se lo scopo di impiego del veicolo per il quale è richiesta l'attrezzatura frontale è necessario dal punto di vista operativo e non vi è altro modo di raggiungerlo con mezzi ordinari. Nel caso di vendita di un veicolo modificato di cui alle lettere a – d è anche ipotizzabile che, nonostante il nuovo proprietario non rientri sostanzialmente tra gli aventi diritto all'esenzione, le modifiche tecniche reversibili soltanto con oneri sproporzionati possano essere mantenute.</p>	

<b>Dotazione di cinture di sicurezza per tutti gli autoveicoli (incl. i trattori) con struttura protettiva antiribaltamento o velocità massima per costruzione oltre 40 km/h</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 106 Cinture di sicurezza, sedili per fanciulli, poggiatesta</b>  <b>Cpv. 1 e 5 (nuovo)</b>                      1 L'obbligo d'equipaggiamento e le esigenze riguardo alle cinture di sicurezza di veicoli delle classi M e N si fondano sulla direttiva 77/541/CEE. Per i veicoli della classe M<sub>1</sub> con destinazione specifica, si applicano le disposizioni dell'allegato XI della direttiva 2007/46/CE.                      5 ---</p>	<p><b>Art. 106 Cinture di sicurezza, sedili per fanciulli, poggiatesta</b>  <b>Cpv. 1 e 5 (nuovo)</b>                      1 L'obbligo d'equipaggiamento e le esigenze riguardo alle cinture di sicurezza di veicoli delle classi M e N si fondano <del>sulla direttiva 77/541/CEE</del> <b>sul regolamento (CE) n. 661/2009 o sul regolamento UNECE n. 16</b>. Per i veicoli della classe M<sub>1</sub> con destinazione specifica, si applicano le disposizioni dell'allegato XI della direttiva 2007/46/CE.                      5 <b>Gli autoveicoli di lavoro e i trattori aventi una velocità massima per loro costruzione superiore a 40 km/h nonché i trattori e i carri con motore con struttura protettiva certificata contro il ribaltamento devono essere muniti di cinture di sicurezza conformemente al regolamento (UE) n. 167/2013 e al regolamento delegato (UE) n. 1322/2014 o al regolamento UNECE n. 16.</b></p>
<p><b>Art. 119 Autoveicoli con velocità massima di 30 km/h Lett. i</b>                      Oltre alle agevolazioni di cui all'articolo 118, agli autoveicoli la cui velocità massima non può superare 30 km/h si applicano anche le seguenti eccezioni:                      i. non sono necessarie le cinture di sicurezza (art. 106);</p>	<p><b>Art. 119 Autoveicoli con velocità massima di 30 km/h Lett. i</b>                      Oltre alle agevolazioni di cui all'articolo 118, agli autoveicoli la cui velocità massima non può superare 30 km/h si applicano anche le seguenti eccezioni:                      i. non sono necessarie le cinture di sicurezza, <b>salvo per i trattori e i carri con motore dotati di struttura di protezione antiribaltamento certificata</b> <del>(art. 106)</del>;</p>
<p>---</p>	<p><b>Disposizioni transitorie relative al capoverso 5</b>  <b>X</b> <b>Riguardo all'articolo 106 capoverso 5 et all'articolo 119 lett. i si applica il diritto previgente:</b>                      a. <b>fino al [30 settembre 2016] per l'approvazione del tipo di trattori e carri con motore;</b>                      b. <b>fino al 31 dicembre 2016 per l'approvazione del tipo di autoveicoli di lavoro;</b>                      c. <b>per la prima immatricolazione di veicoli importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2017.</b></p>
<p><b>Commento</b>                      Cpv. 1: Il 1° novembre 2014 la direttiva 77/541/CEE è stata abrogata dal regolamento (CE) n. 661/2009 e sostituita dal regolamento UNECE n. 16 (sarà aggiornato anche il rimando alla direttiva 77/541/CEE di cui all'art. 72 cpv. 5).                      Cpv. 5: Poiché gli autoveicoli di lavoro e i trattori non fanno parte delle classi M o N, l'attuale disposizione dell'OETV non prevede la dotazione obbligatoria di cinture di sicurezza, al contrario dell'Unione europea, dove l'obbligo vige per i trattori muniti di struttura protettiva antiribaltamento certificata o aventi una velocità massima per costruzione superiore a 40 km/h (categoria T5).                      In futuro la prescrizione dovrà essere applicata anche in Svizzera ai trattori e agli autoveicoli di lavoro con velocità massima per costruzione superiore a 40 km/h e ai trattori con struttura di protezione certificata contro il ribaltamento (indipendentemente dalla velocità per costruzione). Considerato che i trattori omologati interamente nell'UE possono essere immatricolati in Svizzera anche come carri con motore e che la struttura protettiva antiribaltamento non ha senso senza cinture di sicurezza, l'obbligo dovrà interessare anche i carri con motore provvisti di tali strutture omologate.                      Per lasciare all'industria e al commercio il tempo di adeguarsi, si prevede una disposizione transitoria.</p>	

<p>Nell'UE i certificati di conformità per trattori basati sulla vecchia direttiva relativa all'approvazione generale 2003/37/CE [sostituita dal regolamento (UE) n. 167/2013] non saranno più validi dal 1° gennaio 2018. La stessa scadenza è indicata nella lettera c della disposizione transitoria.</p> <p>Modifica consecutiva ONC - eccezione dall'obbligo di allacciare la cintura di sicurezza: L'articolo 3a capoverso 2 lettera c dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale prevede già un'eccezione dall'obbligo di allacciare la cintura di sicurezza se si circola su strade rurali e forestali o su aree aziendali a una velocità non superiore ai 25 km/h. Con l'aggiunta della nuova lettera g all'articolo 3a ONC questa derogha prevista per gli autoveicoli di lavoro, i trattori e i carri con motore (art. 11 cpv. 2 lett. g e h OETV) viene estesa a tutte le strade.</p>	
<p><b>Consequente modifica ONC</b> <i>Art. 3a cpv. 2 lett. g (nuovo)</i> 2 L'obbligo di allacciarsi con la cintura di sicurezza di cui al capoverso 1 non è applicabile</p>	<p><b>Consequente modifica ONC</b> <i>Art. 3a cpv. 2 lett. g (nuovo)</i> 2 L'obbligo di allacciarsi con la cintura di sicurezza di cui al capoverso 1 non è applicabile: <b>g. ai conducenti e ai passeggeri di autoveicoli di lavoro, trattori e carri con motore, se non circolano a una velocità superiore ai 25 km/h.</b></p>

<b>Poggiatesta per veicoli delle classi M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> nonché per furgoncini</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 106 Cinture di sicurezza, sedili per fanciulli, poggiatesta</b></p> <p><b>Cpv. 4</b></p> <p>4 I veicoli della classe M<sub>1</sub> devono essere provvisti di poggiatesta sui sedili anteriori più esterni.</p>	<p><b>Art. 106 Cinture di sicurezza, sedili per fanciulli, poggiatesta</b></p> <p><b>Cpv. 4</b></p> <p>4 I veicoli delle classi M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> <b>nonché i furgoncini</b> devono essere provvisti di poggiatesta sui sedili anteriori più esterni <b>conformi alle esigenze di cui all'articolo 72 capoverso 5<sup>bis</sup>.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Adeguamento al diritto europeo, secondo cui i sedili anteriori più esterni di autofurgoni e furgoncini (minibus) devono essere muniti di poggiatesta.</p> <p>In relazione a questa modifica l'articolo 72 OETV viene integrato con il capoverso 5<sup>bis</sup>:</p> <p><b>5<sup>bis</sup> I poggiatesta devono soddisfare le esigenze dei seguenti regolamenti UNECE oppure offrire un livello di protezione equivalente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>a. regolamento UNECE n. 17;</b></li> <li><b>b. regolamento UNECE n. 25; o</b></li> <li><b>c. regolamento UNECE n. 80.</b></li> </ul> <p>Per i veicoli importati direttamente per uso proprio, che non sono costruiti secondo le prescrizioni UNECE, spetta alle autorità esecutive cantonali valutare la conformità dei poggiatesta (ad es. veicoli che soddisfano gli standard di sicurezza statunitensi).</p>	

<b>Luci blu supplementari sugli specchi retrovisori esterni e orientate lateralmente</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 110 Dispositivi d'illuminazione facoltativi</b> <b>Cpv. 3 lett. a</b></p> <p><sup>3</sup> Con il permesso dell'autorità d'immatricolazione, iscritto nella licenza di circolazione, sono inoltre ammessi:</p> <p>a. sui veicoli del servizio antincendio, della polizia, del servizio sanitario e del servizio doganale: luci blu, al massimo due fari a luci blu orientati verso il davanti, luci orientabili nonché, montate sul tetto, luci di avvertimento gialle visibili dal davanti e da dietro che si accendano e spengano simultaneamente mediante un interruttore separato (art. 78 cpv. 1);</p>	<p><b>Art. 110 Dispositivi d'illuminazione facoltativi</b> <b>Cpv. 3 lett. a</b></p> <p><sup>3</sup> Con il permesso dell'autorità d'immatricolazione, iscritto nella licenza di circolazione, sono inoltre ammessi:</p> <p>a. sui veicoli del servizio antincendio, della polizia, del servizio sanitario e del servizio doganale:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. luci blu lampeggianti rotanti,</b></li> <li><b>2. due fari a luci blu orientate verso il davanti, posizionate sul lato anteriore,</b></li> <li><b>3. due luci blu orientate in avanti, collocate sugli specchi retrovisori esterni,</b></li> <li><b>4. due luci blu orientate lateralmente, posizionate il più avanti possibile,</b></li> <li><b>5. luci orientabili,</b></li> <li><b>6. nonché, montate sul tetto, luci di avvertimento gialle montate sul tetto, visibili dal davanti e da dietro che si accendano e spengano simultaneamente mediante un interruttore separato (art. 78 cpv. 1);</b></li> </ol>
<p><b>Commento</b></p> <p>In futuro i veicoli di servizio antincendio (vigili del fuoco), servizio sanitario, polizia e dogana, oltre alle luci blu ammesse dall'attuale normativa, dovranno poter disporre a titolo facoltativo di altre luci blu lampeggianti a direzione fissa che li rendano meglio visibili e più rapidamente riconoscibili nelle situazioni di emergenza. La proposta si basa su una richiesta della Federazione svizzera dei pompieri sostenuta dalla polizia sanitaria. Al riguardo sono stati presentati anche due interventi parlamentari, l'interrogazione <a href="#">12.1120</a> (Eichenberger) e la mozione <a href="#">13.3885</a> (Guhl). Le misure proposte sono state verificate in un test sul campo.</p> <p>L'espressione finora utilizzata «fari a luci blu orientati verso il davanti» sarà sostituita sulla base della terminologia del regolamento UNECE n. 65 con «luci blu orientate in avanti».</p>	

<b>Dispositivi di avvertimento a luce lampeggiante obbligatori sui veicoli delle classi M e N</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 111 Indicatori di direzione lampeggianti</b></p> <p>Gli autoveicoli devono essere muniti di indicatori di direzione lampeggianti.</p>	<p><b>Art. 111 Indicatori di direzione lampeggianti e dispositivi di avvertimento a luce lampeggiante</b></p> <p>Gli autoveicoli devono essere muniti di indicatori di direzione lampeggianti. <b>I veicoli delle classi M e N devono inoltre disporre di dispositivi di avvertimento a luce lampeggiante (art. 78 cpv. 1).</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Nell'Unione europea i dispositivi di avvertimento a luce lampeggiante sono obbligatori per i veicoli delle classi M e N. Questa disposizione che contribuisce alla sicurezza stradale dovrà vigere anche in Svizzera. Non sono previste particolari disposizioni transitorie.</p>	

Requisiti per l'apertura delle porte degli autobus	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Art. 123 Porte, uscite di sicurezza, equipaggiamento complementare</b>  <b>Cpv. 2</b></p> <p>2 Alle porte automatiche o con comando a distanza si applica l'articolo 71 capoverso 2.</p>	<p><b>Art. 123 Porte, uscite di sicurezza, equipaggiamento complementare</b>  <b>Cpv. 2</b></p> <p>2 <del>Alle porte automatiche o con comando a distanza si applica l'articolo 71 capoverso 2.</del> <b>Le esigenze relative all'apertura delle porte degli autobus si fondano sul regolamento UNECE n. 107.</b></p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p><i>Disposizioni transitorie</i></p> <p><b>X Riguardo all'articolo 123 capoverso 2 si applica il diritto previgente:</b></p> <p><b>a. fino al 31 dicembre 2016 per l'approvazione del tipo di autobus;</b></p> <p><b>b. per la prima immatricolazione di autobus importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2017.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Secondo l'articolo 37 OETV, la disposizione di cui all'articolo 71 capoverso 2 OETV si applica a tutti i veicoli, motivo per cui non deve essere esplicitamente menzionata nell'articolo 123 OETV. Per il resto si tratta di un adeguamento dell'OETV al diritto internazionale applicato anche dall'UE (allegato 3 del regolamento UNECE n. 107). In particolare le porte di servizio a comando elettrico devono poter essere aperte dall'esterno attraverso un dispositivo d'apertura d'emergenza manuale che consenta ai soccorritori un accesso facile e veloce in caso di necessità. Il requisito si applica ai veicoli fermi o in movimento fino a una velocità di 5 km/h, purché non siano chiusi a chiave (allegato 3 n. 7.6.5.1. del regolamento UNECE n. 107). In caso di recepimento nell'OETV, anche gli autobus svizzeri, compresi i veicoli di linea dei trasporti pubblici, non potranno più essere immatricolati se non dispongono di un sistema di apertura d'emergenza esterno. La possibilità, temuta da diversi soggetti, che tale sistema sia oggetto di atti vandalici rappresenta tuttavia uno svantaggio.</p> <p>Per lasciare all'industria e al settore interessato il tempo di adeguarsi, si prevede una disposizione transitoria per l'applicazione delle nuove prescrizioni ai sensi dell'articolo 123 capoverso 2.</p>	

<b>Rinuncia a frangiflutti trasversali per le cisterne destinate al trasporto di liquidi, in analogia alle agevolazioni consentite per i trasporti di merci pericolose</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 125 ---</b>  <b>Cpv. 1, 1<sup>bis</sup> (nuovo) e 2</b></p> <p><sup>1</sup> Nelle cisterne destinate al trasporto di liquidi che contengono più di 7500 l devono essere applicate pareti trasversali in modo che ogni compartimento non contenga più di 7500 l. Le aperture di comunicazione nelle pareti, compreso il passaggio di una persona, non devono superare 0,30 m<sup>2</sup> in totale.</p> <p>1<sup>bis</sup> ---</p> <p><sup>2</sup> L'altezza del centro di gravità della cisterna o del silo pieni, a partire dal suolo, può superare la larghezza del veicolo del 10 per cento al massimo.</p>	<p><b>Art. 125 ---</b>  <b>Cpv. 1, 1<sup>bis</sup> (nuovo) e 2</b></p> <p><sup>1</sup> <del>Nelle cisterne destinate al trasporto di liquidi che contengono più di 7500 l devono essere applicate pareti trasversali in modo che ogni compartimento non contenga più di 7500 l. Le aperture di comunicazione nelle pareti, compreso il passaggio di una persona, non devono superare 0,30 m<sup>2</sup> in totale.</del> <b>Le cisterne per il trasporto di sostanze allo stato liquido non soggette alla SDR<sup>1</sup> devono soddisfare le disposizioni della SDR oppure presentare scomparti stagni o scomparti comunicanti delimitati da frangiflutti e di volume massimo di 7500 l.</b></p> <p><b>1<sup>bis</sup> Sono escluse dal capoverso 1 le cisterne per le quali l'autorità di immatricolazione prescrive esplicitamente il grado di viscosità o determinati livelli di riempimento mediante iscrizione nella licenza di circolazione.</b></p> <p><sup>2</sup> <del>L'altezza del centro di gravità della cisterna o del silo pieni, a partire dal suolo, può superare la larghezza del veicolo del 10 per cento al massimo.</del> <b>I veicoli con cisterne o silos per il trasporto di sostanze non soggette alla SDR devono soddisfare le disposizioni della SDR oppure presentare sull'asse più largo una distanza tra i punti più esterni della superficie d'appoggio degli pneumatici sulla carreggiata corrispondente ad almeno il 90 per cento dell'altezza del baricentro del veicolo caricato uniformemente.</b></p> <p><sup>1</sup> RS 741.621</p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Ai veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose si applicano (oltre alla OETV) le disposizioni dell'ADR (Accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose; RS 0.741.621) e i requisiti tecnici definiti dalla SDR (ordinanza del 29 novembre 2002 concernente il trasporto di merci pericolose su strada; RS 741.621). L'articolo 1 capoverso 4 OETV rimanda alle prescrizioni supplementari della SDR. I requisiti relativi alla stabilità da ribaltamento e alla qualità delle cisterne dei veicoli per il trasporto di merci pericolose sono quindi definiti. L'articolo 125 capoversi 1 e 2 OETV deve pertanto riferirsi soltanto ai veicoli cisterna e silo non adibiti al trasporto di merci pericolose. La costruzione di tali veicoli deve soddisfare i requisiti di base del diritto in materia di merci pericolose per quanto riguarda la stabilità di guida (frangiflutti in cisterne di grandi dimensioni e superficie d'appoggio). Inoltre, i capoversi 1 e 2 esistenti dell'articolo 125 non sono più attuali e non contengono determinate possibilità di deroga ai frangiflutti previsti dal diritto in materia di merci pericolose. Per tutte queste ragioni si imponeva una revisione.</p> <p>Capoverso 1: La nuova formulazione corrisponde a un adeguamento all'ADR.          La cisterna può essere suddivisa in scomparti di al massimo 7500 l, non solo da frangiflutti ma anche da tramezzi (punto 6.8.2.1.20 lett. b ADR).          La prescrizione concernente le aperture di comunicazione è stata sostituita dalla disposizione relativa alla superficie minima dei frangiflutti (punto 6.8.2.1.22 ADR).</p> <p>Capoverso 1<sup>bis</sup>: Secondo l'ADR le cisterne di capacità superiore a 7500 l prive di frangiflutti possono essere utilizzate per il trasporto di liquidi se quasi piene o quasi vuote oppure se si trasportano sostanze molto viscosi (punto 4.3.2.2.4 ADR).          In base alla presente proposta, le autorità esecutive cantonali possono autorizzare le cisterne senza frangiflutti qualora ne prescrivano, tramite annotazione sulla licenza di circolazione, il livello di riempimento per il trasporto di liquidi o l'utilizzo esclusivo per il trasporto di sostanze di viscosità elevata.</p> <p>Capoverso 2: Riprende la formulazione dell'ADR (punto 9.7.5.1) secondo cui la larghezza della superficie di appoggio deve essere almeno il 90% dell'altezza del baricentro del veicolo cisterna caricato (valore inverso dell'altezza del baricentro in funzione della larghezza). Il nuovo capoverso 2 è fondamentalmente un po'</p>	

meno restrittivo dell'attuale, in quanto l'altezza del baricentro della cisterna è di solito superiore a quella del veicolo. Non si prevede pertanto alcuna disposizione transitoria. Il criterio determinante per il rischio di ribaltamento è inoltre la larghezza della superficie d'appoggio del veicolo (distanza tra i punti più esterni della superficie d'appoggio degli pneumatici sulla carreggiata sull'asse più largo) e non, come nella formulazione attuale, la larghezza del veicolo.

Indicazioni sull'esecuzione: spesso nel calcolo della frenata (approvazione parziale) si identifica il punto in cui deve trovarsi il baricentro del veicolo. Se invece del baricentro del veicolo carico viene impiegata per la valutazione l'altezza del baricentro della cisterna (di solito facile da definire per via della forma simmetrica), soddisfacendo così il criterio del 90 per cento, le disposizioni sono ugualmente rispettate (valutazione più rigorosa).

Gli altri requisiti relativi alla stabilità da ribaltamento contenuti nell'ADR non devono essere soddisfatti dai veicoli che non trasportano merci pericolose.

Larghezza e lunghezza di quadricicli leggeri a motore e quadricicli a motore con carrozzeria chiusa nonché di slitte a motore													
Testo vigente	Proposta di modifica												
<p><i>Titolo prima dell'art. 135</i></p> <p><b>Titolo terzo:</b></p> <p>Motoleggere a più di due ruote e quadricicli leggeri a motore</p> <p><b>Capitolo 1: Dimensioni, pesi, contrassegno</b></p>	<p><i>Titolo prima dell'art. 135</i></p> <p><b>Titolo terzo:</b></p> <p>Motoleggere a più di due ruote e quadricicli leggeri a motore</p> <p><b>Capitolo 1: Dimensioni, pesi, contrassegno, numero di posti</b></p>												
<p><b>Art. 135 Dimensioni</b></p> <p><b>Cpv. 3</b></p> <p><sup>3</sup> In deroga al capoverso 1, per le slitte a motore vigono le seguenti dimensioni:</p> <table border="0"> <tr> <td>a.</td> <td>lunghezza</td> <td>3,50</td> </tr> <tr> <td>b.</td> <td>larghezza</td> <td>1,30</td> </tr> </table>	a.	lunghezza	3,50	b.	larghezza	1,30	<p><b>Art. 135 Dimensioni</b></p> <p><b>Cpv. 3</b></p> <p><sup>3</sup> In deroga al capoverso 1, per le slitte a motore <b>nonché per i quadricicli leggeri a motore e i quadricicli a motore con carrozzeria chiusa</b> vigono le seguenti dimensioni:</p> <table border="0"> <tr> <td>a.</td> <td>lunghezza</td> <td><b>3,70</b></td> </tr> <tr> <td>b.</td> <td>larghezza</td> <td><b>1,50</b></td> </tr> </table> <p><i>Disposizioni transitorie</i></p> <p><b>X Riguardo all'articolo 135 capoverso 3 si applica il diritto previgente:</b></p> <p><b>a. fino al [30 settembre 2016] per l'approvazione del tipo di quadricicli a motore;</b></p> <p><b>b. per la prima immatricolazione di quadricicli a motore importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2016;</b></p> <p><b>c. fino al 31 dicembre 2016 per l'approvazione del tipo di quadricicli leggeri a motore;</b></p> <p><b>d. per la prima immatricolazione di quadricicli leggeri a motore importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2017.</b></p>	a.	lunghezza	<b>3,70</b>	b.	larghezza	<b>1,50</b>
a.	lunghezza	3,50											
b.	larghezza	1,30											
a.	lunghezza	<b>3,70</b>											
b.	larghezza	<b>1,50</b>											
<p><b>Commento</b></p> <p>Data la larghezza sempre maggiore che caratterizza sempre più modelli di motoslitte prodotte all'estero, si intende aumentare di 20 cm la larghezza consentita dall'OETV. Questa agevolazione dovrà valere dalla data di entrata in vigore della modifica di ordinanza.</p> <p>Le «vecchie disposizioni UE» prevedevano per i quadricicli leggeri a motore e i quadricicli a motore con carrozzeria chiusa una larghezza di 2,00 m e una lunghezza di 4,00 m. La larghezza, ora limitata a 1,50 m, dovrà valere anche in Svizzera.</p> <p>Anche la lunghezza massima consentita di questi veicoli sarà adeguata a quella attualmente prescritta dall'UE per i quadricicli a motore con carrozzeria chiusa. Per i quadricicli leggeri a motore l'UE sarebbe addirittura più restrittiva (soltanto 3,00 m di lunghezza); per semplicità, nell'OETV dovrà tuttavia valere per tutti e tre i tipi di veicoli (quadricicli leggeri a motore e quadricicli a motore con carrozzeria chiusa nonché motoslitte) la stessa lunghezza massima di 3,70 m.</p> <p>Nota relativa alle disposizioni transitorie: le nuove disposizioni di cui all'articolo 135 capoverso 3 dovranno entrare in vigore per quanto possibile contemporaneamente a quelle dell'UE.</p>													

Peso di motoleggere, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore per la classificazione in categorie																													
Testo vigente	Proposta di modifica																												
<p><b>Art. 136</b> <b>Pesi, carico rimorchiabile, targhe</b></p> <p><b>Cpv. 1 parte introduttiva e lett. c, d, e nonché f e cpv. 1<sup>bis</sup> (nuovo)</b></p> <p><sup>1</sup> Il peso dei veicoli determinante per la classificazione in categorie è il peso a vuoto giusta l'articolo 7 capoversi 1 e 7, tuttavia senza conducente, senza carburante e senza equipaggiamento supplementivo. Può ammontare al massimo a:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: right;">ton-</td> <td style="text-align: right;">tonnel-</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">nel-</td> <td style="text-align: right;">late</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">late</td> <td></td> </tr> <tr> <td>c. per i quadricicli leggeri a motore</td> <td style="text-align: right;">0,35</td> </tr> <tr> <td>d. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone</td> <td style="text-align: right;">0,40</td> </tr> <tr> <td>e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di cose</td> <td style="text-align: right;">0,55</td> </tr> <tr> <td>f. per le slitte a motore</td> <td style="text-align: right;">0,40</td> </tr> </table> <p><sup>1 bis</sup>---</p>	ton-	tonnel-	nel-	late	late		c. per i quadricicli leggeri a motore	0,35	d. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone	0,40	e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di cose	0,55	f. per le slitte a motore	0,40	<p><b>Art. 136</b> <b>Pesi, carico rimorchiabile, targhe</b></p> <p><b>Cpv. 1 parte introduttiva e lett. c, d, e nonché f e cpv. 1<sup>bis</sup> (nuovo)</b></p> <p><sup>1</sup> Il peso dei veicoli determinante per la classificazione in categorie è il peso a vuoto giusta l'articolo 7 capoversi 1 e 7, tuttavia senza conducente, senza carburante e senza equipaggiamento supplementivo. Può ammontare al massimo a:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: right;">tonnel-</td> <td style="text-align: right;">tonnel-</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">late</td> <td style="text-align: right;">late</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">late</td> </tr> <tr> <td>c. per i quadricicli leggeri a motore</td> <td style="text-align: right;"><b>0,425</b></td> </tr> <tr> <td>d. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone</td> <td style="text-align: right;"><b>0,45</b></td> </tr> <tr> <td>e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di cose</td> <td style="text-align: right;"><b>0,60</b></td> </tr> <tr> <td>f. per le slitte a motore <i>Abrogata</i></td> <td style="text-align: right;">0,40</td> </tr> </table> <p><b><sup>1 bis</sup> In caso di successiva modifica del veicolo per l'utilizzo come cingolato fa fede il peso inizialmente determinato secondo il capoverso 1.</b></p>	tonnel-	tonnel-	late	late		late	c. per i quadricicli leggeri a motore	<b>0,425</b>	d. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone	<b>0,45</b>	e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di cose	<b>0,60</b>	f. per le slitte a motore <i>Abrogata</i>	0,40
ton-	tonnel-																												
nel-	late																												
late																													
c. per i quadricicli leggeri a motore	0,35																												
d. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone	0,40																												
e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di cose	0,55																												
f. per le slitte a motore	0,40																												
tonnel-	tonnel-																												
late	late																												
	late																												
c. per i quadricicli leggeri a motore	<b>0,425</b>																												
d. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone	<b>0,45</b>																												
e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di cose	<b>0,60</b>																												
f. per le slitte a motore <i>Abrogata</i>	0,40																												
<p><b>Commento</b></p> <p>La nuova definizione del peso per la classificazione in categorie rappresenta un adeguamento alle prescrizioni dell'UE. Poiché sui quadricicli a motore si potranno montare ruote o cingoli senza dover trasferire il veicolo in un'altra categoria di veicoli ad ogni cambio (cfr. proposta di modifica relativa all'art. 10 OETV), il peso dei cingoli viene escluso dal peso per la classificazione in categorie. Al contrario, il peso massimo ammesso delle motoslitte (per le quali i cingoli fanno parte della dotazione standard) sarà stabilito soltanto nella loro definizione (cfr. proposta di modifica relativa all'art. 14 lett. c OETV).</p> <p>Inoltre, saranno armonizzate con il nuovo regolamento (UE) n. 168/2013 anche la definizione dei quadricicli leggeri a motore e quella dei quadricicli a motore di cui all'articolo 15, rispettivamente capoversi 2 e 3 OETV (cfr. al riguardo le relative proposte di modifica più avanti nel documento).</p>																													

Carico utile di motoleggere, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore																	
Testo vigente	Proposta di modifica																
<p><b>Art. 136 Pesì, carico rimorchiabile, targhe</b> <b>Cpv. 2 lett. b, d ed e</b></p> <p>2 Il carico utile (art. 7 cpv. 5) dei veicoli può ammontare al massimo a:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">ton- nel- late</td> </tr> <tr> <td>b. per i tricicli a motore adibiti al trasporto di persone</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">0,30</td> </tr> <tr> <td>d. per i quadricicli leggeri a motore</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">0,20</td> </tr> <tr> <td>e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">0,20</td> </tr> </table>		ton- nel- late	b. per i tricicli a motore adibiti al trasporto di persone	0,30	d. per i quadricicli leggeri a motore	0,20	e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone	0,20	<p><b>Art. 136 Pesì, carico rimorchiabile, targhe</b> <b>Cpv. 2 lett. b, d ed e</b></p> <p>2 Il carico utile (art. 7 cpv. 5) dei veicoli può ammontare al massimo a:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">ton- nel- late</td> </tr> <tr> <td>b. <del>per i tricicli a motore adibiti al trasporto di persone</del> <i>Abrogata</i></td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;"><del>0,30</del></td> </tr> <tr> <td>d. per i quadricicli leggeri a motore</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;"><b>0,30</b> <del>0,20</del></td> </tr> <tr> <td>e. <del>per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone</del> <i>Abrogata</i></td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;"><del>0,20</del></td> </tr> </table> <p><i>Disposizioni transitorie</i></p> <p><b>X</b> <b>Riguardo all'articolo 136 capoverso 2 lettere b ed e si applica il diritto previgente:</b></p> <p><b>a. fino al [30 settembre 2016] per l'approvazione del tipo di quadricicli a motore e tricicli a motore;</b></p> <p><b>b. per la prima immatricolazione di quadricicli a motore e tricicli a motore importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2016.</b></p>		ton- nel- late	b. <del>per i tricicli a motore adibiti al trasporto di persone</del> <i>Abrogata</i>	<del>0,30</del>	d. per i quadricicli leggeri a motore	<b>0,30</b> <del>0,20</del>	e. <del>per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone</del> <i>Abrogata</i>	<del>0,20</del>
	ton- nel- late																
b. per i tricicli a motore adibiti al trasporto di persone	0,30																
d. per i quadricicli leggeri a motore	0,20																
e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone	0,20																
	ton- nel- late																
b. <del>per i tricicli a motore adibiti al trasporto di persone</del> <i>Abrogata</i>	<del>0,30</del>																
d. per i quadricicli leggeri a motore	<b>0,30</b> <del>0,20</del>																
e. <del>per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone</del> <i>Abrogata</i>	<del>0,20</del>																
<p><b>Commento</b></p> <p>La modifica dei carichi utili costituisce un adeguamento alle nuove prescrizioni dell'UE, le quali prevedono l'abolizione della limitazione del carico utile di quadricicli a motore e tricicli a motore adibiti al trasporto di persone e l'introduzione di una limitazione del numero di posti che sarà ripresa anche nell'OETV (cfr. proposta di modifica relativa all'art. 136 cpv. 2<sup>bis</sup> OETV).</p> <p>A differenza dell'UE, per semplicità, l'OETV non presenterà una categoria speciale per i quadricicli leggeri a motore adibiti al trasporto di persone: il carico utile di questi veicoli potrà pertanto continuare a essere di 300 kg (UE: trasporto di persone 250 kg, trasporto di cose 300 kg).</p> <p>Non verrà ripresa nemmeno la riduzione del carico utile dell'UE da 1,50 t a 1,00 t per i tricicli a motore adibiti al trasporto di cose (il carico utile di 1,50 t stabilito per questi veicoli all'art. 136 cpv. 2 lett. c OETV rimarrà valido). Finora non sono noti problemi di sicurezza stradale in relazione a tali veicoli.</p> <p>Disposizioni transitorie: l'abolizione della limitazione del carico utile di quadricicli a motore e tricicli a motore dovrà essere considerata soltanto all'entrata in vigore della limitazione del numero di posti ai sensi del nuovo articolo 136a proposto (cambiamento di sistema: limitazione del numero di posti anziché del carico utile).</p>																	

<b>Limitazione dell'equipaggiamento suppletivo incluso nel peso a vuoto di quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore nonché di motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 136</b> Pesì, carico rimorchiabile, targhe</p> <p><b>Cpv. 2<sup>bis</sup></b> (nuovo)</p> <p>2<sup>bis</sup> ---</p>	<p><b>Art. 136</b> Pesì, carico rimorchiabile, targhe</p> <p><b>Cpv. 2<sup>bis</sup></b> (nuovo)</p> <p>2<sup>bis</sup> Per i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore nonché per le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2 il peso dell'equipaggiamento suppletivo può ammontare al massimo al 10 per cento del peso definito al capoverso 1.</p> <p><i>Disposizioni transitorie</i></p> <p><b>X</b> Riguardo all'articolo 136 capoverso 2<sup>bis</sup> si applica il diritto previgente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. fino al [30 settembre 2016] per l'approvazione del tipo di quadricicli a motore e tricicli a motore;</li> <li>b. per la prima immatricolazione di quadricicli a motore e tricicli a motore importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2016;</li> <li>c. fino al 31 dicembre 2016 per l'approvazione del tipo di quadricicli leggeri a motore e motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2;</li> <li>d. per la prima immatricolazione di quadricicli leggeri a motore e motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2 importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2017.</li> </ul>
<p><b>Commento</b></p> <p>Si tratta di un adeguamento alle disposizioni dell'UE, allegato XI appendice 1, punto 2.2.1. del regolamento delegato (UE) n. 44/2014.</p> <p>Nota relativa alle disposizioni transitorie: le nuove disposizioni di cui all'articolo 136 capoverso 2<sup>bis</sup> dovranno entrare in vigore, per quanto possibile, contemporaneamente a quelle dell'UE.</p>	

Numero di posti di motoleggere, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore																	
Testo vigente	Proposta di modifica																
<p><b>Art. 136a (nuovo)</b></p> <p>2<sup>bis</sup> ---</p>	<p><b>Art. 136a Numero di posti (nuovo)</b></p> <p>Il numero di posti dei veicoli può ammontare, compreso quello del conducente, al massimo a:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="text-align: right; width: 20%;">posti</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a. per le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>b. per i tricicli a motore adibiti al trasporto di persone</td> <td style="text-align: right;">5</td> </tr> <tr> <td>c. per i tricicli a motore adibiti al trasporto di cose</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>d. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone con carrozzeria aperta</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone con carrozzeria aperta, ma con struttura protettiva antiribaltamento</td> <td style="text-align: right;">3</td> </tr> <tr> <td>f. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone con carrozzeria chiusa</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> <tr> <td>g. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di cose</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Disposizioni transitorie</i></p> <p><b>X</b> Riguardo all'articolo 136a si applica il diritto vigente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. fino al [30 settembre 2016] per l'approvazione del tipo di quadricicli a motore e tricicli a motore;</li> <li>b. per la prima immatricolazione di quadricicli a motore e tricicli a motore importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2016;</li> <li>c. fino al 31 dicembre 2016 per l'approvazione del tipo di motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2;</li> <li>d. per la prima immatricolazione di motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2 importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2017.</li> </ul>		posti	a. per le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2	2	b. per i tricicli a motore adibiti al trasporto di persone	5	c. per i tricicli a motore adibiti al trasporto di cose	2	d. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone con carrozzeria aperta	2	e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone con carrozzeria aperta, ma con struttura protettiva antiribaltamento	3	f. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone con carrozzeria chiusa	4	g. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di cose	2
	posti																
a. per le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2	2																
b. per i tricicli a motore adibiti al trasporto di persone	5																
c. per i tricicli a motore adibiti al trasporto di cose	2																
d. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone con carrozzeria aperta	2																
e. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone con carrozzeria aperta, ma con struttura protettiva antiribaltamento	3																
f. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di persone con carrozzeria chiusa	4																
g. per i quadricicli a motore adibiti al trasporto di cose	2																
<p><b>Commento</b></p> <p>Nelle disposizioni dell'UE è ora fissato un numero massimo di posti per i veicoli delle categorie L2e, L5e, L6e e L7e [allegato I del regolamento (UE) n. 168/2013]. Data l'abolizione della limitazione del carico utile di quadricicli a motore e tricicli a motore adibiti al trasporto di persone (cfr. proposta di modifica relativa all'art. 136 cpv. 2 OETV), la limitazione del numero di posti deve essere introdotta anche nell'OETV.</p> <p>Per non aumentare inutilmente la mole dell'OETV le disposizioni UE sono state semplificate e risultano quindi meno dettagliate. Per i quadricicli leggeri a motore l'OETV è un po' meno rigida dell'UE (al massimo 2 posti): i posti sono limitati soltanto in base al carico utile massimo ammesso (cfr. al riguardo proposta di modifica relativa all'allegato 9 numero 251 OETV «peso per persona»).</p> <p>Nota relativa alle disposizioni transitorie: le nuove disposizioni di cui all'articolo 136a dovranno entrare in vigore per quanto possibile contemporaneamente a quelle dell'UE.</p>																	

<b>Idoneità alla guida in curva di motoleggere con ruote disposte simmetricamente, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 137 Avviamento, capacità d'avvio</b>  <b>Cpv. 3 (nuovo)</b>                      3 ---</p>	<p><b>Art. 137 Avviamento, capacità d'avvio, propulsione</b>  <b>Cpv. 3 (nuovo)</b>  <b>3 Per garantire una guida sicura in curva dei veicoli pluritraccia, in condizioni stradali normali le ruote interne e quelle esterne rispetto alla curva devono poter girare a velocità diverse.</b></p> <p><i>Disposizioni transitorie</i></p> <p><b>X Riguardo all'articolo 137 capoverso 3 si applica il diritto previgente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>a. fino al [30 settembre 2016] per l'approvazione del tipo di quadricicli a motore e tricicli a motore;</b></li> <li><b>b. per la prima immatricolazione di quadricicli a motore e tricicli a motore importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2016;</b></li> <li><b>c. fino al 31 dicembre 2016 per l'approvazione del tipo di quadricicli leggeri a motore e motoleggere pluritraccia;</b></li> <li><b>d. per la prima immatricolazione di quadricicli leggeri a motore e motoleggere pluritraccia importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2017.</b></li> </ul>
<p><b>Commento</b></p> <p>Finora alcuni tipi di quadricicli a motore (i cosiddetti quad fuoristrada) sono stati spesso messi in commercio senza differenziale o dispositivo equivalente. Con questi veicoli non è possibile garantire una guida sicura in curva su strade pavimentate. Nell'allegato VIII del regolamento (UE) n. 168/2013 l'UE prescrive ora quanto segue:</p> <p><i>«I veicoli della categoria L devono essere fabbricati in modo che ognuna delle ruote possa ruotare a velocità diversa in qualsiasi momento in modo da garantire la sicurezza delle sterzate su strade con pavimentazione dura. Nel caso dei veicoli muniti di un differenziale bloccabile, esso deve essere progettato in modo da non essere bloccato allo stato normale».</i></p> <p>Questo requisito è rilevante per la sicurezza stradale e deve figurare anche nell'OETV. La formulazione dell'articolo 137 capoverso 3 stabilisce semplicemente quanto dovrebbe valere in condizioni stradali normali. Per questo non è esclusa un'eventuale possibilità di blocco del meccanismo di regolazione (ad es. blocco del differenziale). Nella normale posizione di marcia il blocco deve però essere disattivato.</p> <p>Le motoleggere pluritraccia, i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore che non soddisfano la nuova disposizione non possono più essere autorizzati a circolare su strada (riguarda in particolare le importazioni di veicoli non fabbricati secondo le prescrizioni UE).</p> <p>Nota relativa alle disposizioni transitorie: le nuove disposizioni di cui all'articolo 137 capoverso 3 dovranno entrare in vigore per quanto possibile contemporaneamente a quelle dell'UE.</p>	

<b>Accensione automatica dei fari a luce anabbagliante su tutti i motoveicoli (art. 14 OETV) nonché sui quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (art. 15 OETV) in assenza di luci di circolazione diurna</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 140 Dispositivi di illuminazione obbligatori</b>  <b>Cpv. 3</b>                      3 ---</p>	<p><b>Art. 140 Dispositivi di illuminazione obbligatori</b>  <b>Cpv. 3</b>                      3 In assenza di luci di circolazione diurna i fari a luce anabbagliante devono accendersi automaticamente a motore in moto.</p>
<p><b>Commento</b>                      Adeguamento all'evoluzione del diritto europeo rilevante per la sicurezza [allegato VIII del regolamento (UE) n. 168/2013 e allegato I della direttiva 2009/67/CE].</p> <p>Se un veicolo quale ad esempio un risciò elettrico (art. 14 lett. b n. 3 OETV) non è dotato di fari anabbaglianti, la disposizione non è applicabile (deroga all'obbligo di installare fari anabbaglianti per i veicoli con velocità massima per costruzione fino a 20 km/h ai sensi dell'art. 144 cpv. 7 OETV).</p>	

<b>Revisione formale dell'articolo 141 cpv. 1 (senza modifiche materiali)</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 141 Dispositivi di illuminazione facoltativi</b> <b>Cpv. 1</b></p> <p>1 Fatti salvi l'articolo 140 capoverso 2 e il numero massimo indicato tra parentesi, sono permessi i dispositivi supplementari seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. uno o due fari di profondità o a luce anabbagliante (al massimo due ciascuno);</li> <li>b. un lampeggiatore (commutabile in faro di profondità o a luce anabbagliante);</li> <li>c. una o due luci di posizione (al massimo due ciascuno) nonché una o due luci di circolazione diurna (art. 76 cpv. 5);</li> <li>d. una luce di coda (al massimo due ciascuno);</li> <li>e. una o due luci di fermata (al massimo due ciascuno);</li> <li>f. ...</li> <li>g. luce di avvertimento lampeggiante quale luce per i casi di panne;</li> <li>h. uno o due fari fendinebbia;</li> <li>i. uno o due fari fendinebbia di coda;</li> <li>k. a sinistra e a destra, uno o due catarifrangenti non triangolari che illuminano i due lati, ma che non devono essere fissati alle ruote;</li> <li>l. davanti, uno o due catarifrangenti non triangolari;</li> <li>m. dietro: un catarifrangente non triangolare (al massimo due ciascuno);</li> <li>n. per pedale, un catarifrangente rivolto verso il davanti e uno rivolto verso il dietro;</li> <li>o. un indicatore di direzione laterale lampeggiante su ciascun lato per i quadricicli a motore e i tricicli a motore;</li> <li>p. una o due luci di retromarcia per i veicoli con ruote disposte simmetricamente dotati di retromarcia.</li> </ul>	<p><b>Art. 141 Numero massimo dei dispositivi di illuminazione</b> <b>Cpv. 1</b></p> <p>1 <del>Fatti salvi l'articolo 140 capoverso 2 e il numero massimo indicato tra parentesi, sono permessi i dispositivi supplementari seguenti.</del> Oltre ai dispositivi di illuminazione obbligatori, sono consentiti altri dispositivi. Sono tuttavia ammessi, compresi i dispositivi obbligatori, al massimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. <del>uno o</del> due fari di profondità o a luce anabbagliante (<del>al massimo due ciascuno</del>);</li> <li>b. un lampeggiatore (commutabile in faro di profondità o a luce anabbagliante);</li> <li>c. <del>una o</del> due luci di posizione (<del>al massimo due ciascuno</del>) <del>nonché una o due luci di circolazione diurna (art. 76 cpv. 5)</del>;</li> <li>d. <del>una</del> <b>due</b> luci di coda (<del>al massimo due ciascuno</del>);</li> <li>e. <del>una o</del> due luci di fermata (<del>al massimo due ciascuno</del>);</li> <li>f. <b>davanti, due luci di circolazione diurna</b>;</li> <li>g. <b>quattro</b> luci di avvertimento lampeggianti <del>quale luce per i casi di panne</del>;</li> <li>h. <del>uno o</del> <b>davanti</b>, due fari fendinebbia;</li> <li>i. <del>uno o</del> <b>dietro</b>, due fari fendinebbia di coda;</li> <li>k. a sinistra e a destra, <del>uno o</del> due catarifrangenti non triangolari che illuminano i due lati, ma che non devono essere fissati alle ruote;</li> <li>l. davanti, <del>uno o</del> due catarifrangenti non triangolari;</li> <li>m. dietro, <del>un</del> <b>due</b> catarifrangenti non triangolari (<del>al massimo due ciascuno</del>);</li> <li>n. per pedale, un catarifrangente rivolto in avanti e uno indietro;</li> <li>o. un indicatore di direzione laterale lampeggiante su ciascun lato per i quadricicli a motore e i tricicli a motore;</li> <li>p. <del>una o</del> due luci di retromarcia per i veicoli pluritraccia dotati di retromarcia.</li> </ul>
<p><b>Commento</b> In relazione alla revisione degli articoli 142 e 140 capoverso 2 OETV (cfr. proposta di modifica alla pagina seguente) l'articolo 141 capoverso 1 OETV è rivisto formalmente, mentre non si effettuano modifiche materiali.</p>	

<p><b>Due catarifrangenti a partire da una larghezza di oltre 1,00 m di quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore, tricicli a motore e slitte a motore. Per queste ultime (larghezza massima consentita 1,50 m) non è tuttavia necessario il raddoppiamento delle luci a partire da una larghezza del veicolo di 1,30 m.</b></p>	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Art. 142 Indicatori di direzione lampeggianti</b></p> <p>1 ...</p> <p>2 Sui veicoli con un'installazione a corrente alternata, gli indicatori lampeggianti davanti/dietro possono illuminarsi alternativamente da ogni parte.</p>	<p><b>Art. 142 Indicatori di direzione lampeggianti</b><b>Raddoppiamento dei dispositivi di illuminazione</b></p> <p><b>1 Per una larghezza superiore a 1,00 m i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli, le slitte a motore e i motoveicoli con carrozino laterale necessitano di due catarifrangenti posteriori. Se presenti, devono essere due anche i catarifrangenti anteriori.</b></p> <p><b>2 Per una larghezza superiore a 1,30 m i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli necessitano di due fari di profondità, due fari a luce anabbagliante, due fari di posizione, due luci di coda e due luci di fermata. Se presenti, devono essere due anche le luci di circolazione diurna e i fari fendinebbia. Sui veicoli con un'installazione a corrente alternata, gli indicatori lampeggianti davanti/dietro possono illuminarsi alternativamente da ogni parte.</b></p> <p><i>Disposizioni transitorie</i></p> <p><b>X Riguardo all'articolo 142 capoverso 1 si applica il diritto previgente per i veicoli:</b></p> <p><b>a. la cui approvazione del tipo è effettuata prima del 1° gennaio 2018;</b></p> <p><b>b. esentati dall'approvazione del tipo e importati o costruiti in Svizzera prima del 1° gennaio 2018.</b></p>
<p><b>Art. 140 Dispositivi di illuminazione obbligatori</b></p> <p><b>Cpv. 2</b></p> <p>2 Per i veicoli aventi più ruote sul medesimo asse e una larghezza superiore a 1,30 m, eccettuati i motoveicoli con carrozino laterale, sono necessari due luci e i catarifrangenti prescritti nel capoverso 1, esclusa la luce per illuminare la targa. Per questi veicoli non sono ammesse le luci supplementari secondo l'articolo 141 capoverso 1 lettere a, c, d ed e.</p>	<p><b>Art. 140 Dispositivi di illuminazione obbligatori</b></p> <p><b>Cpv. 2</b></p> <p><b>2 Sui veicoli con un'installazione a corrente alternata, gli indicatori di direzione lampeggianti davanti/dietro possono illuminarsi alternativamente da ogni parte. Per i veicoli aventi più ruote sul medesimo asse e una larghezza superiore a 1,30 m, eccettuati i motoveicoli con carrozino laterale, sono necessari due luci e i catarifrangenti prescritti nel capoverso 1, esclusa la luce per illuminare la targa. Per questi veicoli non sono ammesse le luci supplementari secondo l'articolo 141 capoverso 1 lettere a, c, d ed e.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>L'obbligo di montare due catarifrangenti già a partire da una larghezza di 1,00 m dei veicoli menzionati (invece di 1,30 m) corrisponde a un adeguamento al diritto europeo. Questa prescrizione contribuisce alla sicurezza stradale e dovrà vigere anche in Svizzera. Si prevede una disposizione transitoria secondo cui le omologazioni (approvazioni del tipo) rilasciate prima del 1° gennaio 2018 mantengono la loro validità assoluta riguardo ai catarifrangenti; anche i veicoli esentati dall'omologazione importati o costruiti in Svizzera prima del 1° gennaio 2018 possono essere immatricolati senza alcun limite temporale in conformità alle previgenti prescrizioni per i catarifrangenti.</p> <p>Per ragioni formali la regola del raddoppiamento delle luci di cui all'articolo 140 capoverso 2 OETV viene rivista e inserita nell'articolo 142 OETV, mentre l'unica disposizione ancora esistente dell'articolo 142 capoverso 2 OETV è spostata nell'articolo 140 capoverso 2 OETV.</p> <p>Come per i motoveicoli (motocicli) con carrozino laterale, anche per le motoslitte (la cui larghezza massima secondo l'art. 135 cpv. 3 OETV proposto è di 1,50 m) non si dovrà applicare la regola del raddoppiamento delle luci. In tal modo la Svizzera riprende la stessa normativa vigente in altri Paesi europei.</p>	

<b>Due specchi retrovisori per motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 143 Specchio retrovisore</b>  <b>Cpv. 1 e 2</b></p> <p>1 È obbligatorio almeno uno specchio retrovisore con una superficie minima di 50 cm<sup>2</sup> posto esternamente a sinistra. L'articolo 112 si applica alla costruzione, al montaggio e all'angolo di visuale.</p> <p>2 Per i veicoli con carrozzeria chiusa sono necessari due specchi retrovisori ciascuno con una superficie di 50 cm<sup>2</sup>. Nei veicoli con un finestrino posteriore di grandezza sufficiente, che non possono trainare rimorchi, uno specchio retrovisore interno può sostituire quello esterno destro.</p>	<p><b>Art. 143 Specchio retrovisore</b>  <b>Cpv. 1 e 2</b></p> <p>1 <b>A destra e sinistra</b> è obbligatorio <del>almeno</del> uno specchio retrovisore esterno con una superficie minima di <del>50</del> <b>69</b> cm<sup>2</sup> <del>posto esternamente a sinistra</del>. <b>Per i veicoli a due ruote con velocità massima per la loro costruzione fino a 50 km/h è sufficiente uno specchio retrovisore esterno a sinistra.</b> L'articolo 112 si applica alla costruzione, al montaggio e all'angolo di visuale.</p> <p>2 Per i veicoli con carrozzeria chiusa <del>sono necessari due specchi retrovisori ciascuno con una superficie di 50 cm<sup>2</sup></del>. <del>Nei veicoli con</del> e un finestrino posteriore di grandezza sufficiente, che non possono trainare rimorchi, uno specchio retrovisore interno può sostituire quello esterno destro.</p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Il diritto europeo prescrive due specchi retrovisori per i motoveicoli (motocicli), i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore. In particolare, l'allegato X del regolamento (UE) n. 3/2014 rimanda al regolamento UNECE n. 81 per i motocicli, mentre i restanti tipi di veicoli devono soddisfare il regolamento UNECE n. 81 o il regolamento UNECE n. 46. In base al regolamento UNECE n. 81 la superficie dello specchio retrovisore deve essere di almeno 69 cm<sup>2</sup>; per i veicoli a due ruote con velocità massima per costruzione non oltre i 50 km/h è sufficiente uno specchio retrovisore. Questa prescrizione contribuisce alla sicurezza stradale e dovrà vigere anche in Svizzera.</p>	

<b>Sistema antibloccaggio obbligatorio per i motoveicoli</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<b>Art. 145 Freni</b> <b>Cpv. 1<sup>bis</sup> (nuovo)</b> <b>1<sup>bis</sup> ---</b>	<b>Art. 145 Freni</b> <b>Cpv. 1<sup>bis</sup> (nuovo)</b> <b>1<sup>bis</sup> I motoveicoli senza carrozino laterale di cui all'articolo 14 lettera a devono essere conformi al regolamento (UE) n. 168/2013 per quanto riguarda il sistema antibloccaggio o il sistema di frenata combinata, oppure offrire un livello di protezione equivalente. Sono esclusi i veicoli che non rientrano nel campo d'applicazione di questo regolamento UE.</b>
<b>Commento</b> <p>L'UE introduce l'obbligo di equipaggiare i motoveicoli (motocicli) con sistemi frenanti più efficienti. Si tratta in sostanza dei sistemi antibloccaggio (ABS). I motocicli dotati di una potenza massima di 11 kW, un rapporto tra potenza e peso fino a 0,1 kW/kg e una cilindrata massima di 125 cm<sup>3</sup> per motori a combustione (motocicli della categoria L3e-A1 ai sensi del regolamento (UE) n. 168/2013) possono essere dotati, invece dell'ABS, di un sistema di frenata combinata<sup>4</sup> (senza dispositivo antibloccaggio).</p> <p>L'ordinanza svizzera OETV 3<sup>5</sup> contiene tutti gli atti normativi UE necessari per ottenere un'approvazione generale europea per motocicli, quadricicli a motore, quadricicli leggeri a motore e tricicli a motore. Poiché l'OETV 3 recepisce senza modifiche le norme europee, i veicoli che rispettano completamente le disposizioni elencate nell'OETV 3, in particolare se dispongono di un'approvazione generale UE o un certificato di conformità (CoC), vengono immatricolati in Svizzera sulla base di questa ordinanza. Tali veicoli soddisfano i nuovi requisiti dell'UE relativi ai sistemi frenanti.</p> <p>Con l'introduzione dell'obbligo di installare sui motocicli sistemi frenanti più efficienti, basandosi su appositi studi, l'UE punta a ridurre di un quarto gli incidenti gravi che coinvolgono motociclisti. Tuttavia, affinché tali standard UE valgano in Svizzera anche per veicoli importati da Stati in cui si applicano requisiti tecnici meno rigidi dell'UE, non è sufficiente riportare le nuove disposizioni UE nell'OETV 3, ma è necessario introdurle anche nell'OETV. La proposta di modifica dell'articolo 145 capoverso 1<sup>bis</sup> OETV ha appunto questo scopo.</p> <p>In Svizzera i motocicli che non dispongono di sistema antibloccaggio o sistema frenante più efficiente non dovranno più essere autorizzati a circolare su strada. Questo potrebbe riguardare determinati motocicli importati dagli Stati Uniti. Molti produttori di motocicli di maggiori dimensioni prevedono il sistema ABS anche per il mercato americano. La formulazione di cui all'articolo 145 capoverso 1<sup>bis</sup> secondo cui è consentito anche un livello di protezione equivalente a quello previsto dal regolamento UE permette di accettare anche sistemi che non dispongono di un'approvazione parziale UE (ad es. sistemi antibloccaggio equivalenti conformi alle prescrizioni statunitensi) e di evitare così ostacoli tecnici al commercio. L'essenziale è che un motociclo disponga di un sistema di frenata più efficiente secondo le tecnologie più avanzate.</p> <p>L'allegato VIII del regolamento (UE) n. 168/2013 prevede una deroga all'obbligo di cui sopra per i motocicli delle sottocategorie L3e-AxE e L3e-AxT (motocicli enduro e trial secondo la definizione fornita nell'allegato I dello stesso regolamento). Attraverso la disposizione proposta all'articolo 145 capoverso 1<sup>bis</sup> OETV, secondo cui i motocicli devono essere conformi al regolamento (UE) n. 168/2013 riguardo al sistema antibloccaggio o al sistema di frenata combinata, queste eccezioni sono applicabili anche in Svizzera se soddisfatti tutti i criteri di classificazione e le disposizioni del regolamento UE per le sottocategorie di veicoli dispensati.</p> <p>Il regolamento UE prescrive il suddetto obbligo per l'omologazione di nuovi tipi di veicoli dal 1° gennaio 2016, mentre i certificati di conformità (COC) di veicoli già omologati e sprovvisti di apposito sistema non saranno più validi nell'UE dal 1° gennaio 2017. In virtù dell'articolo 3b OETV, per l'articolo 145 capoverso 1<sup>bis</sup> OETV valgono le disposizioni transitorie contenute nello stesso regolamento UE, fermo restando che per l'immatricolazione si fa riferimento alla data dell'importazione o della costruzione in Svizzera. Ciò vuol dire che dopo il 31 dicembre 2016 i motocicli importati in Svizzera privi di sistema frenante più efficiente non potranno più essere autorizzati a circolare su strada.</p>	

<sup>4</sup> Si veda la definizione di cui all'articolo 3 punto 25 del regolamento (EU) n. 168/2013: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168&rid=1>.

<sup>5</sup> Ordinanza concernente le esigenze tecniche per motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (OETV 3; RS 741.414).

<b>Cinture di sicurezza per i quadricicli leggeri a motore</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Sezione 4:</b>  <b>Motoleggere a più di due ruote e quadricicli leggeri a motore</b>  <b>Art. 155 Cinture di sicurezza, ancoraggi delle cinture, dispositivo sbrinatori e ventilazione, dispositivo anti-furto</b>  <b>Cpv. 1</b></p> <p><sup>1</sup> Le cinture di sicurezza e i rispettivi ancoraggi non sono necessari.</p>	<p><b>Sezione 4:</b>  <b>Motoleggere a più di due ruote e quadricicli leggeri a motore</b>  <b>Art. 155 Cinture di sicurezza, <del>ancoraggi delle cinture,</del> dispositivo sbrinatori e ventilazione, dispositivo anti-furto</b>  <b>Cpv. 1</b></p> <p><del>Le cinture di sicurezza e i rispettivi ancoraggi non sono necessari.</del> <b>I sedili di veicoli aventi un peso definito all'articolo 136 capoverso 1 di oltre 0,27 t devono essere muniti di cinture di sicurezza conformi alle esigenze di cui all'articolo 72 capoverso 5.</b></p> <p><i>Disposizioni transitorie</i>  <b>X</b> <b>Riguardo all'articolo 155 capoverso 1 si applica il diritto previgente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>a. fino al 31 dicembre 2016 per l'approvazione del tipo;</b></li> <li><b>b. per la prima immatricolazione di veicoli importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2017.</b></li> </ul>
<p><b>Commento</b></p> <p>Si tratta di un adeguamento alle nuove prescrizioni dell'UE [regolamento (UE) n. 168/2013 e regolamento (UE) n. 3/2014]. In futuro i sedili (ma non i sellini) dei quadricicli leggeri a motore dovranno essere dotati di cinture di sicurezza. L'obbligo non vale tuttavia per i veicoli con un peso a vuoto fino a 270 kg, escluso il conducente.</p> <p>Le motoleggere a tre ruote di cui all'articolo 14 lettera b numero 2 OETV sono escluse dall'obbligo di installare cinture di sicurezza (grazie al peso massimo di classificazione di 270 kg, anche quando sono dotate di sedili). In base agli articoli 144 capoverso 7 e 119 lettera i OETV sono inoltre esentati i veicoli con velocità massima per costruzione di 30 km/h e di conseguenza anche tutti i veicoli di cui all'articolo 14 lettera b numero 3 (riscio elettrici).</p> <p>Poiché gli ancoraggi sono necessari soltanto dove devono essere montate le cinture, non è necessaria un'indicazione specifica al riguardo. In base all'articolo 37 OETV si applica la disposizione di cui all'articolo 72 capoverso 2 OETV concernente gli ancoraggi delle cinture di sicurezza.</p> <p>Nota relativa alle disposizioni transitorie: le nuove disposizioni di cui all'articolo 155 capoverso 1 dovranno entrare in vigore contemporaneamente a quelle dell'UE.</p> <p>Vengono inoltre aggiornati i capoversi 2 e 5 dell'articolo 72 OETV:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><sup>2</sup> I punti di ancoraggio delle cinture di sicurezza devono soddisfare <b>le esigenze dei seguenti regolamenti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>a. regolamento (CE) n. 661/2009;</b></li> <li><b>b. regolamento (UE) n. 168/2013 e regolamento delegato (UE) n. 3/2014; o</b></li> <li><b>c. regolamento UNECE n. 14.</b></li> </ul> </li> <li><sup>5</sup> Le cinture di sicurezza devono soddisfare le esigenze <b>dei seguenti regolamenti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>a. regolamento (CE) n. 661/2009;</b></li> <li><b>b. regolamento (UE) n. 168/2013 e regolamento delegato (UE) n. 3/2014; o</b></li> <li><b>c. regolamento UNECE n. 16.</b></li> </ul> </li> </ul>	

<b>Cinture di sicurezza per quadricicli a motore e tricicli a motore</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Sezione 5: Quadricicli a motore e tricicli a motore</b>  <b>Art. 158 Cinture di sicurezza e ancoraggi delle cinture</b></p> <p><sup>1</sup> I quadricicli a motore e i tricicli a motore con carrozzeria e con un peso ai sensi dell'articolo 136 capoverso 1 di oltre 0,25 t devono essere muniti di cinture di sicurezza conformi alle esigenze di cui all'articolo 72 capoverso 5. Per i posti a sedere centrali possono essere impiegate anche cinture addominali.</p> <p><sup>2</sup> Per i posti a sedere esterni sono necessari due punti di ancoraggio inferiori e uno superiore, per i posti centrali almeno due punti di ancoraggio inferiori. Le esigenze si fondano sull'articolo 72 capoverso 2.</p>	<p><b>Sezione 5: Quadricicli a motore e tricicli a motore</b>  <b>Art. 158 Cinture di sicurezza e ancoraggi delle cinture</b></p> <p><sup>1</sup> <del>I quadricicli a motore e i tricicli a motore con carrozzeria</del> <b>e I sedili dei veicoli</b> con un peso ai sensi dell'articolo 136 capoverso 1 di oltre <del>0,25</del><b>0,27</b> t devono essere muniti di cinture di sicurezza conformi alle esigenze di cui all'articolo 72 capoverso 5. <del>Per i posti a sedere centrali possono essere impiegate anche cinture addominali.</del> <b>Il sedile del conducente e i sedili anteriori esterni devono sempre essere dotati almeno di cinture a tre punti.</b></p> <p><sup>2</sup> <b>Sui quadricicli a motore carrozzati tutti i sedili devono essere dotati almeno di cinture a tre punti. Ciò vale anche se il peso di cui all'articolo 136 capoverso 1 è inferiore a 0,27 t.</b><del>Per i posti a sedere esterni sono necessari due punti di ancoraggio inferiori e uno superiore, per i posti centrali almeno due punti di ancoraggio inferiori. Le esigenze si fondano sull'articolo 72 capoverso 2.</del></p> <p><i>Disposizioni transitorie</i>  <b>X Riguardo all'articolo 158 si applica il diritto precedente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>c. fino al [30 settembre 2016] per l'approvazione del tipo di quadricicli a motore e tricicli a motore;</b></li> <li><b>d. per la prima immatricolazione di quadricicli a motore e tricicli a motore importati o costruiti in Svizzera fino al 31 dicembre 2016.</b></li> </ul>
<p><b>Commento</b>            Si tratta di un adeguamento alle nuove prescrizioni dell'UE [regolamento (UE) n. 168/2013 e regolamento (UE) n. 3/2014].</p> <p>In futuro i sedili (ma non i sellini) di quadricicli a motore e tricicli a motore dovranno essere dotati di cinture di sicurezza anche se privi di carrozzeria. Ad eccezione dei quadricicli a motore carrozzati, l'obbligo non si applica tuttavia ai veicoli con un peso a vuoto senza conducente di 270 kg al massimo. In base agli articoli 144 capoverso 7 e 119 lettera i OETV sono inoltre esentati dall'obbligo i veicoli con velocità massima per costruzione di 30 km/h.</p> <p>Il riferimento agli ancoraggi delle cinture al capoverso 2 non è più necessario. Ora sono chiaramente definiti i posti che devono essere muniti almeno di cinture a tre punti. In base all'articolo 37 OETV la disposizione dell'articolo 72 capoverso 2 OETV relativa agli ancoraggi delle cinture di sicurezza si applica a tutti i tipi di veicoli.</p> <p>Nota relativa alle disposizioni transitorie: le nuove disposizioni di cui all'articolo 158 capoversi 1 e 2 dovranno entrare in vigore contemporaneamente a quelle dell'UE.</p> <p>Vengono inoltre aggiornati i capoversi 2 e 5 dell'articolo 72 OETV:</p> <p><sup>2</sup> I punti di ancoraggio delle cinture di sicurezza devono soddisfare <b>le esigenze dei seguenti regolamenti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. <b>regolamento (CE) n. 661/2009;</b></li> <li>b. <b>regolamento (UE) n. 168/2013 e regolamento delegato (UE) n. 3/2014; o</b></li> <li>c. regolamento UNECE n. 14.</li> </ul> <p><sup>5</sup> Le cinture di sicurezza devono soddisfare le esigenze <b>dei seguenti regolamenti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. <b>regolamento (CE) n. 661/2009;</b></li> <li>b. <b>regolamento (UE) n. 168/2013 e regolamento delegato (UE) n. 3/2014; o</b></li> <li>c. regolamento UNECE n. 16.</li> </ul>	

Potenza del motore dei quadricicli a motore	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Art. 159 Illuminazione</b></p> <p>Se la larghezza del veicolo è superiore a 1,30 m, ogni luce, ad eccezione di quella per illuminare la targa, deve essere fissata simmetricamente a destra e a sinistra. In caso di carrozzeria chiusa sono necessari gli indicatori di direzione lampeggianti. Possono essere montate una o due luci di retromarcia.</p>	<p><b>Art. 159 Potenza del motore <del>Illuminazione</del></b></p> <p><b>La potenza massima del motore dei quadricicli a motore non deve superare i 15,00 kW.</b></p> <p><del>Se la larghezza del veicolo è superiore a 1,30 m, ogni luce, ad eccezione di quella per illuminare la targa, deve essere fissata simmetricamente a destra e a sinistra. In caso di carrozzeria chiusa sono necessari gli indicatori di direzione lampeggianti. Possono essere montate una o due luci di retromarcia.</del></p>
<p><b>Commento</b></p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2;"> <p>Nell'UE i «quad fuoristrada» (veicoli della categoria L7e-B1) possono ora disporre di potenza illimitata, mentre resta limitata, a 90 km/h, la velocità massima per costruzione (la potenza massima di tutti gli altri quadricicli a motore continua ad essere 15 kW anche nell'UE). Affinché i quad con omologazione UE possano continuare a essere classificati in Svizzera come quadricicli a motore, la potenza massima deve essere eliminata dalla definizione di cui all'articolo 15 capoverso 3 OETV (cfr. al riguardo la corrispondente proposta di modifica più avanti nel documento).</p> </div> </div> <p>La potenza dei quadricicli a motore sarà invece stabilita nei requisiti tecnici, all'articolo 159 (parte terza dell'OETV), e dovrà essere al massimo di 15 kW.</p> <p>Ai veicoli provvisti di approvazione generale dell'UE o certificato di conformità europeo (CoC) non si applicano i requisiti tecnici dell'OETV (vale a dire della terza parte e quindi dell'art. 159 OETV), bensì quelli dell'OETV 3<sup>6</sup>. I veicoli della categoria L7e-B1 («quad fuoristrada») omologati nell'UE possono quindi essere immatricolati e classificati come quadricicli a motore in base al nuovo articolo 15 capoverso 3 OETV proposto, anche se presentano una potenza superiore ai 15 kW.</p> <p>Le disposizioni finora contenute nell'articolo 159 OETV relative all'illuminazione sono ridondanti e non devono più essere menzionate in questa sede. La regola del raddoppiamento delle luci per i veicoli pluritraccia con una larghezza di oltre 1,3 m figura attualmente nel vigente articolo 140 capoverso 2 OETV e si prevede di inserirla nell'articolo 142 OETV (cfr. relativa proposta di modifica); la simmetria dei dispositivi di illuminazione è prescritta nelle disposizioni generali di cui all'articolo 73 capoverso 2 OETV, mentre la deroga per la luce targa è prevista dall'articolo 75 capoverso 5 OETV; infine, la possibilità di installare una o due luci di retromarcia facoltative è indicata all'articolo 141 capoverso 1 lettera p OETV.</p>	

<sup>6</sup> Ordinanza concernente le esigenze tecniche per motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (OETV 3; RS 741.414).

<b>Impedire la manipolazione della velocità massima dei ciclomotori</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 177 Livello sonoro, dispositivo di propulsione, gas di scarico</b>  <b>Cpv. 2</b>                      2 Il motore, il cambio e la trasmissione devono essere costruiti in modo da impedire, nella misura del possibile, che vengano aumentate la potenza del motore e la velocità massima apportando successivamente modificazioni oppure cambiando pezzi.</p>	<p><b>Art. 177 Livello sonoro, dispositivo di propulsione, gas di scarico</b>  <b>Cpv. 2</b>                      4 <b>Il veicolo, in particolare</b> il motore, il cambio e la trasmissione, <del>devono</del> <b>deve</b> essere costruito in modo da impedire, nella misura del possibile, che vengano aumentate la potenza del motore e la velocità massima apportando successivamente modificazioni oppure cambiando pezzi.</p>
<p><b>Commento</b>                      Si tratta di un'armonizzazione con le nuove norme del diritto europeo, in particolare con l'allegato XVIII punto 1.1.4. del regolamento delegato (UE) 3/2014, il quale stabilisce quanto segue: <i>"È vietato fornire e usare altri mezzi che consentano all'utente del veicolo di adattare, fissare, selezionare o modificare in modo diretto o indiretto la limitazione della velocità e/o della potenza massima del veicolo (come interruttori ad alte prestazioni, transponder dotati di particolari codici di riconoscimento nella chiave d'accensione per stabilire raccordi fisici o elettronici, opzioni selezionabili tramite menu elettronici, caratteristiche programmabili della centralina di comando)."</i></p> <p>La precisazione proposta all'articolo 177 capoverso 2 OETV offre maggiori possibilità di procedere contro il conducente in caso di manipolazione della velocità massima di veicoli elettrici.</p>	

<b>Abrogazione della disposizione relativa al diametro minimo della ruota motrice dei ciclomotori</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 179 Peso a vuoto, trasmissione, ruote, freni, equipaggiamento</b>  <b>Cpv. 4</b>                      4 Il diametro della ruota azionata dal motore deve essere almeno di 0,50 m.</p>	<p><b>Art. 179 Peso a vuoto, trasmissione, ruote, freni, equipaggiamento</b>  <b>Cpv. 4</b>                      4 <del>Il diametro della ruota azionata dal motore deve essere almeno di 0,50 m.</del> <i>Abrogato</i></p>
<p><b>Commento</b>                      La tradizionale disposizione relativa al diametro minimo della ruota motrice dei ciclomotori di cui all'articolo 18 lettera a OETV è causa di continue discussioni e non è compresa dalla popolazione (non applicabile ai ciclomotori leggeri di cui all'articolo 18 lettera b OETV). Se viene abrogata, le motoleggere omologate interamente nell'UE con diametro della ruota motrice inferiore a 0,50 m possono essere immatricolate in Svizzera come ciclomotori, purché siano conformi alle prescrizioni vigenti per questi veicoli (ossia devono disporre di pedali e avere una velocità massima per costruzione corrispondente).                      Ciò consente di agevolare in particolare l'immatricolazione di veicoli elettrici maggiormente rispettosi dell'ambiente.</p>	

<b>Sedie a rotelle motorizzate: carrozzeria chiusa e, per i veicoli a propulsione elettrica con velocità massima di 10 km/h, due posti</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Sezione 4: Disposizioni speciali per sedie a rotelle</b>  <b>Art. 181</b>  <b>Cpv. 5 e 6 (nuovi)</b>                      5 ---                      6 ---</p>	<p><b>Sezione 4: Disposizioni speciali per sedie a rotelle</b>  <b>Art. 181</b>  <b>Cpv. 5 e 6 (nuovi)</b>                      5 <b>Le sedie a rotelle con dispositivo di propulsione elettrica e una velocità massima per la loro costruzione di 10 km/h possono essere a due posti. In caso di velocità massima per la loro costruzione di oltre 10 km/h è ammesso soltanto un posto.</b>                      6 <b>Le sedie a rotelle possono essere dotate di carrozzeria chiusa.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p><b>Capoverso 5</b></p> <p>L'articolo 18 lettera c vigente definisce le «sedie a rotelle motorizzate» come veicoli monoposto.</p> <p>A più riprese si è espressa l'esigenza delle persone anziane che non dispongono più di una patente di poter portare con sé il proprio compagno sulla sedia a rotelle motorizzata, ad esempio per recarsi dal medico o andare a fare la spesa. Questa richiesta viene soddisfatta con la presente proposta di modifica. La mobilità delle persone anziane che hanno difficoltà a camminare deve essere per quanto possibile mantenuta, entro i limiti della sicurezza stradale. Il numero di posti delle sedie a rotelle motorizzate dovrà essere stabilito all'articolo 181 capoverso 5 e non più nella definizione di questo tipo di veicolo all'articolo 18 lettera c (cfr. proposta di modifica dell'art. 18 lett. c più avanti nel documento).</p> <p>Nota:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'articolo 43a capoverso 1 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11) autorizza a utilizzare le sedie a rotelle motorizzate e i monopattini elettrici sulle aree di traffico destinate ai pedoni soltanto le persone con ridotte capacità deambulatorie.</li> <li>• In virtù dell'articolo 72 capoverso 1 lettera l dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS 741.51) le sedie a rotelle motorizzate dotate di propulsione elettrica e una velocità massima di 10 km/h non necessitano di licenza di circolazione né di targa. L'omologazione non è necessaria (appendice 1 n. 1.2 OATV<sup>7</sup>) e per la guida non è richiesta la patente (art. 5 cpv. 2 lett. f OAC).</li> <li>• L'articolo 175 capoverso 2 OETV fissa a 1,00 m la larghezza massima delle sedie a rotelle motorizzate. Questa disposizione varrà anche in futuro per evitare che i pedoni debbano spostarsi sulla carreggiata quando il marciapiedi è utilizzato da persona disabile su sedia a rotelle motorizzata. Inoltre, non va dimenticato che questi mezzi circolano anche sulle piste ciclabili, le quali sono realizzate per veicoli di larghezza massima di un metro.</li> </ul> <p><b>Capoverso 6</b></p> <p>Le sedie a rotelle rientrano nella categoria dei ciclomotori, veicoli per i quali l'articolo 178 capoverso 6 vieta una carrozzeria chiusa. Le disposizioni comuni di cui agli articoli 175 - 178b valgono per tutti i ciclomotori, a meno che le disposizioni specifiche delle rispettive sottocategorie non prevedano diversamente. Poiché in determinate circostanze le persone disabili possono aver bisogno di un vano passeggeri chiuso, nell'articolo 181 capoverso 6 va indicata, a differenza degli altri ciclomotori, la possibilità per le «sedie a rotelle motorizzate» di avere una carrozzeria chiusa.</p>	



<sup>7</sup> Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV; RS 741.511).

<b>Regolari norme di illuminazione dei rimorchi di lavoro per i rimorchi del servizio antincendio e della protezione civile</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 204 Carrozzeria, sospensioni, illuminazione</b>  <b>Cpv. 3</b>  <sup>3</sup>Non è necessario che le luci e gli indicatori di direzione lampeggianti siano applicati stabilmente. Non è necessaria la luce per illuminare la targa. Per le corse sulle strade pubbliche, di giorno devono essere applicati le luci di fermata e gli indicatori di direzione lampeggianti, se quelli del veicolo trattore non sono facilmente visibili. Di notte e in cattive condizioni atmosferiche, devono essere applicati le luci e gli indicatori di direzione lampeggianti. Sui rimorchi del servizio antincendio e della protezione civile è sufficiente una luce gialla non abbagliante, applicata dal lato del traffico e visibile da entrambi i sensi di marcia; se tali rimorchi sono trainati da veicoli a motore, è sufficiente una luce di coda rossa.</p>	<p><b>Art. 204 Carrozzeria, sospensioni, illuminazione</b>  <b>Cpv. 3</b>  <sup>3</sup>Non è necessario che le luci e gli indicatori di direzione lampeggianti siano applicati stabilmente. Non è necessaria la luce per illuminare la targa. Per le corse sulle strade pubbliche, di giorno devono essere applicati le luci di fermata e gli indicatori di direzione lampeggianti, se quelli del veicolo trattore non sono facilmente visibili. Di notte e in cattive condizioni atmosferiche, devono essere applicati le luci e gli indicatori di direzione lampeggianti. <del>Sui rimorchi del servizio antincendio e della protezione civile è sufficiente una luce gialla non abbagliante, applicata dal lato del traffico e visibile da entrambi i sensi di marcia; se tali rimorchi sono trainati da veicoli a motore, è sufficiente una luce di coda rossa.</del></p>
<p><b>Commento</b>  Oggi è possibile installare senza problemi luci regolari anche sui rimorchi del servizio antincendio (vigili del fuoco) e della protezione civile. Per i veicoli nuovi non ancora immatricolati non è dunque più necessaria alcuna agevolazione oltre a quelle previste per i rimorchi di lavoro. Questa misura contribuisce alla sicurezza stradale.</p>	

<b>Indicatori di direzione sui velocipedi con carrozzeria aperta</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 216 Luci</b> <b>Cpv. 4</b></p> <p>4 Gli indicatori di direzione lampeggianti sono ammessi soltanto sui velocipedi con carrozzeria chiusa.</p>	<p><b>Art. 216 Luci</b> <b>Cpv. 4</b></p> <p>4 Gli indicatori di direzione lampeggianti sono ammessi <del>soltanto sui velocipedi con carrozzeria chiusa</del>. <b>Devono essere arancioni (allegato 10 n. 111), installati in coppia e disposti simmetricamente. Devono essere chiaramente riconoscibili come indicatori di direzione e non devono abbagliare. Se presenti, non sono ammesse altre luci lampeggianti.</b></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>La disposizione relativa al divieto degli indicatori di direzione sui velocipedi (biciclette) con carrozzeria aperta vigeva già prima dell'emanazione dell'OETV nel 1995. Questo perché allora le frecce non avevano sufficiente autonomia di alimentazione ed erano quindi meno sicure nel traffico stradale. Dati i progressi tecnologici nell'ambito degli accumulatori elettrici e delle lampadine, il divieto non è più opportuno.</p> <p>Ai fini della sicurezza stradale, gli indicatori di direzione sulle biciclette non devono abbagliare e devono essere chiaramente riconoscibili come tali. Si definiscono esplicitamente l'usuale colore arancione nonché l'installazione in coppia e la posizione simmetrica, caratteristiche, queste, importanti affinché gli indicatori possano essere rapidamente riconosciuti dagli altri utenti della strada. Per evitare confusione, sulle biciclette dotate di indicatori di direzione non è consentito montare altre luci intermittenti altrimenti ammesse.</p> <p>Gli indicatori di direzione per le biciclette devono inoltre essere esclusi dall'obbligo dell'approvazione del tipo (omologazione) di cui all'appendice 1 numero 2.2 OATV<sup>8</sup>:</p>	
<p><b>Consequente modifica OATV</b> <i>Appendice 1 n. 2.2</i></p> <p>Sottostanno all'approvazione del tipo i veicoli e oggetti seguenti, fabbricati in serie:</p> <p>2.2 Dispositivi di segnalazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- segnale di veicolo fermo (triangolo);</li> <li>- indicatori di direzione lampeggianti;</li> <li>- avvisatori acustici obbligatori e facoltativi.</li> </ul>	<p><b>Consequente modifica OATV</b> <i>Appendice 1 n. 2.2</i></p> <p>Sottostanno all'approvazione del tipo i veicoli e oggetti seguenti, fabbricati in serie:</p> <p>2.2 Dispositivi di segnalazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- segnale di veicolo fermo (triangolo);</li> <li>- indicatori di direzione lampeggianti;</li> <li>- avvisatori acustici obbligatori e facoltativi.</li> </ul> <p><b>Fanno eccezione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>indicatori di direzione lampeggianti dei velocipedi</b></li> </ul>

<sup>8</sup> Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV; RS 741.511).

<b>Campanello non più obbligatorio per i velocipedi</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Art. 218 Segnale di cambiamento di direzione, avvisatore, dispositivo antifurto</b></p> <p><b>Cpv. 1 e 2</b></p> <p>1 I ciclisti possono portare sull'avambraccio fasce di materia riflettente o luci per segnalare i cambiamenti di direzione. Questi dispositivi devono essere di colore bianco o giallo.</p> <p>2 I velocipedi, esclusi quelli con un peso a vuoto, senza conducente, di 11 kg al massimo, devono essere muniti di un campanello con un suono ben percettibile; sono vietati altri dispositivi avvisatori.</p>	<p><b>Art. 218 Segnale di cambiamento di direzione, avvisatore, dispositivo antifurto</b> <i>Abrogato</i></p> <p><del>1 I ciclisti possono portare sull'avambraccio fasce di materia riflettente o luci per segnalare i cambiamenti di direzione. Questi dispositivi devono essere di colore bianco o giallo.</del></p> <p><del>2 I velocipedi, esclusi quelli con un peso a vuoto, senza conducente, di 11 kg al massimo, devono essere muniti di un campanello con un suono ben percettibile; sono vietati altri dispositivi avvisatori.</del></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Le biciclette da corsa erano finora esentate dall'obbligo di montare un campanello. Per fare la distinzione ci si basava sul peso del velocipede (bicicletta), il cui limite, fissato a 11 kg, non è tuttavia più attuale in considerazione dei materiali usati sempre più leggeri. Per questo motivo e in riferimento al principio Cassis de Dijon si dovrà rinunciare completamente all'obbligo del campanello per le biciclette.</p> <p>Nota relativa al capoverso 1: la disposizione secondo cui i ciclisti possono indossare fasce riflettenti o luci non abbaglianti non costituisce una prescrizione relativa alla costruzione o all'equipaggiamento del veicolo e può pertanto essere abrogata.</p> <p>Nota relativa alla rubrica dell'articolo 218: l'obbligo di dotare le biciclette di dispositivo antifurto è stato abrogato con la modifica dell'OETV del 2 marzo 2012, motivo per cui il termine «dispositivo antifurto» deve essere eliminato dalla rubrica.</p>	

Obbligo dell'approvazione del tipo per effettuare chip-tuning	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Art. 219 ---</b>  <b>Cpv. 2 lett. g e h</b></p> <p>2 È punito con la multa, a meno che sia applicabile una pena più severa, chiunque:</p> <p>g. distribuisce o pubblicizza componenti elettroniche che influiscono sulle caratteristiche concernenti i gas di scarico, il livello sonoro o le prestazioni del veicolo e che non corrispondono al modello approvato per il tipo di veicolo (appendice 1 n. 2.3 OATV), senza che esista a questo scopo un'approvazione o una domanda di approvazione del tipo;</p> <p>h. apporta, aiuta ad apportare o pubblicizza modificazioni a componenti elettroniche che influiscono sulle caratteristiche concernenti i gas di scarico, il livello sonoro o le prestazioni del veicolo, senza che esista per queste modificazioni o per le componenti impiegate un'approvazione o una domanda di approvazione del tipo.</p>	<p><b>Art. 219 ---</b>  <b>Cpv. 2 lett. g e h</b></p> <p>2 È punito con la multa, a meno che sia applicabile una pena più severa, chiunque:</p> <p>g. distribuisce <del>o pubblicizza</del> componenti elettroniche che influiscono sulle caratteristiche concernenti i gas di scarico, il livello sonoro o le prestazioni del veicolo e che non corrispondono al modello approvato per il tipo di veicolo (appendice 1 n. 2.3 OATV), senza che esista a questo scopo un'approvazione <b>del tipo, o le pubblicizza senza che esista</b> una domanda di approvazione;</p> <p>h. apporta; <del>o aiuta ad apportare o pubblicizza</del> modificazioni a componenti elettroniche che influiscono sulle caratteristiche concernenti i gas di scarico, il livello sonoro o le prestazioni del veicolo, senza che esista per queste modificazioni o per le componenti impiegate un'approvazione <del>o una domanda di approvazione</del> del tipo, <b>o pubblicizza tali modificazioni, senza che esista</b> una domanda di approvazione del tipo.</p>
<p><b>Commento</b></p> <p>Il chip-tuning è soggetto all'obbligo dell'approvazione del tipo (omologazione). Per essere in grado di verificare il potenziale di mercato per un determinato tipo di veicolo prima di effettuare gli investimenti richiesti a tal fine, ai fornitori è consentito commercializzare il servizio (ad es. tramite annunci, pubblicità, ecc.) non appena abbiano presentato la domanda di omologazione. L'esperienza mostra tuttavia che questa procedura viene sfruttata per eseguire chip-tuning senza avere mai ottenuto l'omologazione. Molti fornitori si limitano infatti a farne richiesta, ritirando la domanda prima del rilascio dell'omologazione. La nuova disposizione ha lo scopo di precisare l'obbligo di disporre dell'omologazione prima di effettuare il chip-tuning, essendo la presentazione della domanda sufficiente soltanto per l'offerta del servizio.</p>	

<b>Introduzione di nuove e più severe norme UE sui gas di scarico dei motoveicoli</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Allegato 5 Misurazione del fumo, dei gas di scarico e dell'evaporazione</b></p> <p><b>2 Misura dei gas di scarico e dell'evaporazione dei motori ad accensione comandata o ad accensione per compressione</b></p> <p><b>21 Procedimento e valori limite</b></p> <p><b>N. 212</b></p> <p><b>21 Procedimento e valori limite</b></p> <p>212 I motoveicoli (escluse le slitte a motore), i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore equipaggiati di un motore ad accensione per compressione o ad accensione comandata devono adempiere le esigenze giuste il capitolo 5 della direttiva n. 97/24 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1997, relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o tre ruote nonché le esigenze della direttiva n. 2002/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, sulla riduzione del livello delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due e tre ruote e che modifica la direttiva n. 97/24/CE. Sono eccettuati i veicoli cingolati.</p>	<p><b>Allegato 5 Misurazione del fumo, dei gas di scarico e dell'evaporazione</b></p> <p><b>2 Misura dei gas di scarico e dell'evaporazione dei motori ad accensione comandata o ad accensione per compressione</b></p> <p><b>21 Procedimento e valori limite</b></p> <p><b>N. 212</b></p> <p><b>21 Procedimento e valori limite</b></p> <p>212 I motoveicoli (escluse le slitte a motore), i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore equipaggiati di un motore ad accensione per compressione o ad accensione comandata devono adempiere le esigenze giuste il capitolo 5 della direttiva n. 97/24 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1997, relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o tre ruote nonché le esigenze della direttiva n. 2002/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, sulla riduzione del livello delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due e tre ruote e che modifica la direttiva n. 97/24/CE. <b>del regolamento (UE) n. 168/2013 e del regolamento delegato (UE) n. 134/2014. Sono eccettuati i veicoli cingolati. In caso di successivo montaggio di cingoli, è sufficiente che i suddetti veicoli soddisfino i requisiti relativi alle emissioni dei gas di scarico applicabili al veicolo di base.</b></p>
<p><b>Commento:</b></p> <p>L'allegato 5 OETV deve essere integrato con le norme aggiornate e armonizzate dell'UE sui gas di scarico di motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli. Queste prevedono nuovi valori limite applicati ai nuovi tipi di veicoli in due fasi (Euro 4 dal 1° gennaio 2016, Euro 5 dal 1° gennaio 2020). Vengono introdotti anche l'obbligo di equipaggiare i veicoli con sistemi di diagnosi on-board e i requisiti di durabilità dei dispositivi antinquinamento.</p> <p>Con l'Euro 5 i motocicli raggiungeranno un livello comparabile a quello delle attuali automobili per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico. Queste norme sono parte integrante del nuovo regolamento quadro (UE) n. 168/2013 e del regolamento delegato (UE) n. 134/2014. Il loro recepimento nell'OETV garantisce che anche i veicoli importati da Stati in cui vigono prescrizioni meno rigide di quelle dell'UE debbano soddisfare le stesse direttive antinquinamento.</p>	

<b>Facile chiusura degli specchi esterni montati a un'altezza massima dal suolo di 2 m</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Allegato 8 Parti pericolose dei veicoli</b>  <b>2 Parti necessarie o utili</b>  <b>Numero 22</b></p> <p><b>2 Parti necessarie o utili</b>                      Le parti necessarie o utili devono essere conformi ai requisiti seguenti:</p> <p>22 Gli specchi retrovisori esterni e i loro sostegni non devono avere punte, parti affilate o angoli vivi. Se sporgono di oltre 0,10 m dalla parte più larga della carrozzeria, ad un'altezza fino a 1,80 m dal suolo, devono potersi muovere sufficientemente sotto una leggera pressione.</p>	<p><b>Allegato 8 Parti pericolose dei veicoli</b>  <b>2 Parti necessarie o utili</b>  <b>Numero 22</b></p> <p><b>2 Parti necessarie o utili</b>                      Le parti necessarie o utili devono essere conformi ai requisiti seguenti:</p> <p>22 Gli specchi retrovisori esterni e i loro sostegni non devono avere punte, parti affilate o angoli vivi. Se sporgono di oltre 0,10 m dalla parte più larga della carrozzeria, ad un'altezza fino a <del>1,80</del> <b>2,00</b> m dal suolo, devono potersi muovere sufficientemente sotto una leggera pressione.</p>
<p><b>Commento</b>                      Il diritto internazionale prescrive la chiusura degli specchi esterni in caso di urto: lo specchio anteriore e lo specchio d'accostamento, nonché tutti gli specchi sporgenti oltre 25 cm devono essere montati a un'altezza superiore ai 2 m.</p>	

Peso per persona per la definizione del numero di posti e peso dei bagagli degli autoveicoli adibiti ad abitazione	
Testo vigente	Proposta di modifica
<p><b>Allegato 9 Dimensioni interne dei veicoli determinanti per stabilire il numero dei posti e calcolare il peso dei bagagli</b></p> <p><b>2 Dimensioni determinanti</b></p> <p><b>Numero 25</b></p>	<p><b>Allegato 9 Dimensioni interne dei veicoli determinanti per stabilire il numero dei posti e calcolare il peso dei bagagli</b></p> <p><b>2 Dimensioni e carichi determinanti</b></p> <p><b>Numero 25</b></p>
<p><b>25 Peso per persona</b></p> <p>Il peso determinante per persona, al fine di stabilire il numero di posti dei passeggeri, è di 75 kg, tranne nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- furgoncini 71 kg</li> <li>- furgoncini con posti in piedi 68 kg</li> <li>- scuolabus 40 kg</li> <li>- per gli autobus cfr. numero 321</li> </ul>	<p><b>25 Peso per persona e peso dei bagagli</b></p> <p><b>251 Peso per persona</b></p> <p>Il peso determinante per persona, al fine di stabilire il numero di posti dei passeggeri, è di 75 kg, tranne nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>motoleggere a tre ruote 65 kg</b></li> <li>- <b>quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore 65 kg</b></li> <li>- <b>motoveicoli con carrozzino laterale 65 kg</b></li> <li>- furgoncini 71 kg</li> <li>- furgoncini con posti in piedi 68 kg</li> <li>- scuolabus 40 kg</li> <li>- per gli autobus cfr. numero 321</li> </ul> <p><b>252 Peso dei bagagli degli autoveicoli adibiti ad abitazione</b></p> <p>Per gli autoveicoli adibiti ad abitazione il peso dei bagagli da rispettare è il seguente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. 10 kg per ogni posto a sedere autorizzato, incluso quello del conducente; e</li> <li>b. 10 kg per ogni metro di lunghezza del veicolo.</li> </ol> <p><i>Disposizioni transitorie</i></p> <p><b>X Riguardo alle disposizioni di cui al numero 252 dell'allegato 9 relative al peso dei bagagli si applica il diritto previgente:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. fino al [30 settembre 2016] per l'approvazione del tipo di autoveicoli adibiti ad abitazione;</li> <li>b. per la prima immatricolazione di autoveicoli adibiti ad abitazione importati o costruiti in Svizzera fino al 30 giugno 2017.</li> </ol>
<p><b>Commento</b></p> <p>Il nuovo diritto europeo prevede all'allegato XI, appendice 1, punto 2.7.2 del regolamento (UE) n. 44/2014 un peso per persona di 65 kg per determinare il numero di posti passeggeri di motoleggere a tre ruote, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore.</p> <p>In questo contesto l'articolo 139 capoverso 3 OETV è integrato come segue:</p> <p><sup>3</sup> I sedili per conducente e passeggero devono essere applicati solidamente al telaio del veicolo. <b>Al peso per persona valido ai fini della definizione del numero di posti si applica l'allegato 9 numero 25.</b></p> <p>Per gli autoveicoli adibiti ad abitazione (camper) il nuovo diritto europeo prevede all'allegato I parte A punto 2.6.4.1.2 del regolamento (UE) n. 1230/2012 riserve di massa utile per i bagagli, di cui si tiene conto suddividendo il numero 25 e introducendo una nuova disposizione (n. 252) per il peso dei bagagli dei camper.</p>	

Per lasciare all'industria e al settore il tempo di adeguarsi, si prevede una disposizione transitoria per l'applicazione delle nuove prescrizioni di cui al numero 252 dell'allegato 9.

<b>Equipaggiamento dei motoveicoli con un solo indicatore di direzione su ciascun lato non più consentito</b>	
<b>Testo vigente</b>	<b>Proposta di modifica</b>
<p><b>Allegato 10 n. 52 schema I</b></p> <p><b>5</b> <b>Disposizione e angolo di visibilità degli indicatori di direzione lampeggianti</b></p>	<p><b>Allegato 10 n. 52 schema I</b></p> <p><b>5</b> <b>Disposizione e angolo di visibilità degli indicatori di direzione lampeggianti</b></p>
<p><b>52 Motoveicoli</b></p> <p>Schema I</p>	<p><b>52 Motoveicoli</b></p> <p>Schema I <i>Abrogato</i></p>
<p><b>Commento</b></p> <p>La disposizione secondo cui i motoveicoli (motocicli) necessitano su ciascun lato di un solo indicatore di direzione (che emetta luce contemporaneamente davanti e dietro) è stata abrogata nei regolamenti internazionali aggiornati relativi ai veicoli. Anche in Svizzera i motocicli dovranno essere dotati di due indicatori di direzione su ciascun lato (uno anteriore e uno posteriore). La prescrizione dovrà vigere a partire dalla data di entrata in vigore della modifica di ordinanza per la prima messa in circolazione.</p>	

**Armonizzazione delle prescrizioni nazionali relative alla regolazione dei fari a luce anabbagliante e fendinebbia con le norme internazionali**

Testo vigente	Proposta di modifica																																																																																												
<p><b>Allegato 10 n. 731 e 732</b></p>	<p><b>Allegato 10 n. 731 e 732</b></p>																																																																																												
<p><b>7 Regolazione</b></p>	<p><b>7 Regolazione</b></p>																																																																																												
<p><b>73 Fari a luce anabbagliante e fari fendinebbia</b></p> <p>731 Il carico del veicolo e la distanza dello schermo sono stabiliti secondo la tabella seguente:</p> <table border="1" data-bbox="167 548 790 873"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Categoria del veicolo</th> <th rowspan="2">Carico</th> <th colspan="2">Distanza dello schermo di regolazione</th> </tr> <tr> <th>fari a luce anabbagliante e fari fendinebbia europei</th> <th>fari a luce anabbagliante americani</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Automobili</td> <td>una persona sul sedile posteriore</td> <td>5,00 m</td> <td>7,50 m</td> </tr> <tr> <td>Autobus e furgoncini</td> <td>vuoti</td> <td>5,00 m</td> <td>7,50 m</td> </tr> <tr> <td>Autocarri e furgoni</td> <td>a pieno carico</td> <td>5,00 m</td> <td>7,50 m</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>3,00 m</td> <td>5,00 m</td> </tr> <tr> <td>Trattori</td> <td>con rimorchio ad asse centrale</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>a pieno carico</td> <td>5,00 m</td> <td>7,50 m</td> </tr> <tr> <td></td> <td>negli altri casi</td> <td>3,00 m</td> <td>5,00 m</td> </tr> <tr> <td>Motoveicoli</td> <td>una persona per sedile</td> <td>6,00 m</td> <td>9,00 m</td> </tr> <tr> <td>Veicoli a motore la cui luce illumina su 30 m, in conformità con l'art. 119 lett. k</td> <td></td> <td>3,00 m</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>732 Il limite tra luce ed ombra dei fari a luce anabbagliante simmetrici e dei fari fendinebbia, la parte orizzontale del limite tra luce ed ombra dei fari a luce anabbagliante asimmetrici europei, e il bordo superiore della macchia di luce dei fari a luce anabbagliante americani devono trovarsi del 10 per cento più in basso della linea orizzontale.</p>	Categoria del veicolo	Carico	Distanza dello schermo di regolazione		fari a luce anabbagliante e fari fendinebbia europei	fari a luce anabbagliante americani	Automobili	una persona sul sedile posteriore	5,00 m	7,50 m	Autobus e furgoncini	vuoti	5,00 m	7,50 m	Autocarri e furgoni	a pieno carico	5,00 m	7,50 m			3,00 m	5,00 m	Trattori	con rimorchio ad asse centrale				a pieno carico	5,00 m	7,50 m		negli altri casi	3,00 m	5,00 m	Motoveicoli	una persona per sedile	6,00 m	9,00 m	Veicoli a motore la cui luce illumina su 30 m, in conformità con l'art. 119 lett. k		3,00 m		<p><b>73 Fari a luce anabbagliante e fari fendinebbia</b></p> <p>731 Il carico del veicolo e la distanza dello schermo sono stabiliti secondo la tabella seguente:</p> <table border="1" data-bbox="821 548 1460 974"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Categoria del veicolo</th> <th rowspan="2">Carico</th> <th colspan="2">Distanza dello schermo di regolazione</th> </tr> <tr> <th>fari a luce anabbagliante e fari fendinebbia europei</th> <th>fari a luce anabbagliante americani</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Automobili con impianto di posizionamento delle luci</b></td> <td><b>vuote</b></td> <td><b>5,00 m</b></td> <td><b>7,50 m</b></td> </tr> <tr> <td>Automobili senza impianto di posizionamento delle luci</td> <td>una persona sul sedile posteriore</td> <td>5,00 m</td> <td>7,50 m</td> </tr> <tr> <td>Autobus e furgoncini</td> <td>vuoti</td> <td>5,00 m</td> <td>7,50 m</td> </tr> <tr> <td><b>Autocarri e furgoni con impianto di posizionamento delle luci</b></td> <td><b>vuoti</b></td> <td><b>5,00 m</b></td> <td><b>7,50 m</b></td> </tr> <tr> <td>Autocarri e furgoni senza impianto di posizionamento delle luci</td> <td>a pieno carico</td> <td>5,00 m</td> <td>7,50 m</td> </tr> <tr> <td></td> <td>vuoti</td> <td>3,00 m</td> <td>5,00 m</td> </tr> <tr> <td>Trattori</td> <td>con rimorchio ad asse centrale</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>a pieno carico</td> <td>5,00 m</td> <td>7,50 m</td> </tr> <tr> <td></td> <td>negli altri casi</td> <td>3,00 m</td> <td>5,00 m</td> </tr> <tr> <td>Motoveicoli</td> <td>una persona per sedile</td> <td>6,00 m</td> <td>9,00 m</td> </tr> <tr> <td>Veicoli a motore la cui luce illumina su 30 m, in conformità con l'art. 119 lett. k</td> <td></td> <td>3,00 m</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>732 Il limite tra luce ed ombra dei fari a luce anabbagliante simmetrici e dei fari fendinebbia, la parte orizzontale del limite tra luce ed ombra dei fari a luce anabbagliante asimmetrici europei, e il bordo superiore della macchia di luce dei fari a luce anabbagliante americani devono trovarsi del 10 per cento più in basso della linea orizzontale. <b>Per fari fendinebbia installati a un'altezza inferiore a 1 m è ammessa anche un'inclinazione del fascio di luce del 2 per cento.</b></p>	Categoria del veicolo	Carico	Distanza dello schermo di regolazione		fari a luce anabbagliante e fari fendinebbia europei	fari a luce anabbagliante americani	<b>Automobili con impianto di posizionamento delle luci</b>	<b>vuote</b>	<b>5,00 m</b>	<b>7,50 m</b>	Automobili senza impianto di posizionamento delle luci	una persona sul sedile posteriore	5,00 m	7,50 m	Autobus e furgoncini	vuoti	5,00 m	7,50 m	<b>Autocarri e furgoni con impianto di posizionamento delle luci</b>	<b>vuoti</b>	<b>5,00 m</b>	<b>7,50 m</b>	Autocarri e furgoni senza impianto di posizionamento delle luci	a pieno carico	5,00 m	7,50 m		vuoti	3,00 m	5,00 m	Trattori	con rimorchio ad asse centrale				a pieno carico	5,00 m	7,50 m		negli altri casi	3,00 m	5,00 m	Motoveicoli	una persona per sedile	6,00 m	9,00 m	Veicoli a motore la cui luce illumina su 30 m, in conformità con l'art. 119 lett. k		3,00 m	
Categoria del veicolo			Carico	Distanza dello schermo di regolazione																																																																																									
	fari a luce anabbagliante e fari fendinebbia europei	fari a luce anabbagliante americani																																																																																											
Automobili	una persona sul sedile posteriore	5,00 m	7,50 m																																																																																										
Autobus e furgoncini	vuoti	5,00 m	7,50 m																																																																																										
Autocarri e furgoni	a pieno carico	5,00 m	7,50 m																																																																																										
		3,00 m	5,00 m																																																																																										
Trattori	con rimorchio ad asse centrale																																																																																												
	a pieno carico	5,00 m	7,50 m																																																																																										
	negli altri casi	3,00 m	5,00 m																																																																																										
Motoveicoli	una persona per sedile	6,00 m	9,00 m																																																																																										
Veicoli a motore la cui luce illumina su 30 m, in conformità con l'art. 119 lett. k		3,00 m																																																																																											
Categoria del veicolo	Carico	Distanza dello schermo di regolazione																																																																																											
		fari a luce anabbagliante e fari fendinebbia europei	fari a luce anabbagliante americani																																																																																										
<b>Automobili con impianto di posizionamento delle luci</b>	<b>vuote</b>	<b>5,00 m</b>	<b>7,50 m</b>																																																																																										
Automobili senza impianto di posizionamento delle luci	una persona sul sedile posteriore	5,00 m	7,50 m																																																																																										
Autobus e furgoncini	vuoti	5,00 m	7,50 m																																																																																										
<b>Autocarri e furgoni con impianto di posizionamento delle luci</b>	<b>vuoti</b>	<b>5,00 m</b>	<b>7,50 m</b>																																																																																										
Autocarri e furgoni senza impianto di posizionamento delle luci	a pieno carico	5,00 m	7,50 m																																																																																										
	vuoti	3,00 m	5,00 m																																																																																										
Trattori	con rimorchio ad asse centrale																																																																																												
	a pieno carico	5,00 m	7,50 m																																																																																										
	negli altri casi	3,00 m	5,00 m																																																																																										
Motoveicoli	una persona per sedile	6,00 m	9,00 m																																																																																										
Veicoli a motore la cui luce illumina su 30 m, in conformità con l'art. 119 lett. k		3,00 m																																																																																											

**Commento**

Se il montaggio dei dispositivi d'illuminazione è approvato conformemente alle prescrizioni internazionali riconosciute, la regolazione delle luci si fonda sulle medesime prescrizioni (allegato 10 n. 714). Se, invece, il montaggio è conforme alle prescrizioni nazionali svizzere, si applicano le disposizioni interne. Queste ultime devono per quanto possibile corrispondere alle attuali norme internazionali, motivo per cui occorre adeguare le disposizioni relative alla regolazione dei fari anabbaglianti e fendinebbia montati secondo le prescrizioni nazionali. La maggior parte degli autoveicoli dispone oggi di dispositivi di regolazione dei fari, azionabili dalla cabina del conducente, che permettono di variare l'altezza del fascio di luce in base al carico trasportato. Per tali veicoli occorre recepire le disposizioni relative alla regolazione della luce in linea con le prescrizioni internazionali e tenenti conto del dispositivo di regolazione, in modo tale da migliorare l'illuminazione della strada e contribuire così alla sicurezza stradale.

In alternativa, i fendinebbia devono inoltre poter essere regolati anche attraverso un'inclinazione del fascio di luce analoga alle prescrizioni internazionali.