

08.520

**Iniziativa parlamentare
Abolizione dei contrassegni per velocipedi**

**Rapporto della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del
Consiglio degli Stati**

del 4 maggio 2010

Onorevoli colleghi,

con il presente rapporto vi sottoponiamo un progetto di modifica della legge federale sulla circolazione stradale, che trasmettiamo nel contempo per parere al Consiglio federale.

La Commissione vi propone con 6 voti contro 3 e un'astensione di approvare il progetto di legge allegato.

4 maggio 2010

In nome della Commissione:

Il presidente, Christoffel Brändli

Compendio

Dal 1° gennaio 1960 è in vigore in Svizzera l'obbligo dell'assicurazione per i velocipedi, mentre le prescrizioni cantonali risalgono in alcuni casi al 19° secolo. Il contrassegno per velocipedi costituisce la prova che per il velocipede in questione è stata stipulata un'assicurazione per la responsabilità civile. Dal momento che oggi più del 90 per cento della popolazione dispone già di un'assicurazione responsabilità civile privata e che l'onere amministrativo per la responsabilità civile specifica per i velocipedi è relativamente elevato, tale obbligo d'assicurazione può essere abrogato. Rimane invece invariato l'obbligo di assicurazione per i ciclomotori. Per la categoria intermedia dei veicoli leggermente motorizzati e per la questione della responsabilità del Fondo nazionale di garanzia possono essere trovate soluzioni adeguate con lievi adeguamenti legislativi.

Rapporto

1 Genesi del progetto

Il consigliere agli Stati Philipp Stähelin ha depositato la sua iniziativa parlamentare il 19 dicembre 2008 sotto forma di progetto elaborato. Chiede l'abolizione dei contrassegni per velocipedi e propone di attuarla con l'abrogazione delle disposizioni pertinenti della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01). Il consigliere agli Stati Stähelin ha motivato la sua iniziativa affermando che i contrassegni per velocipedi sono ormai stati sorpassati dall'evoluzione dei tempi. Una quota sproporzionata del prezzo di vendita del contrassegno, pari a circa il 20 per cento, è impiegata per coprire l'onere amministrativo e oltre il 90 per cento dei ciclisti dispone già di un'assicurazione responsabilità civile privata. La polizia non controlla inoltre più la presenza del contrassegno e se lo fa è solo in relazione ad altri controlli.

Nella sua seduta del 31 marzo 2009, la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati ha proceduto all'esame preliminare dell'iniziativa e ha sentito il suo autore. Ha deciso con 5 voti contro 3 e 2 astensioni di non dar seguito all'iniziativa. Mentre la minoranza della Commissione era ampiamente d'accordo con gli argomenti dell'autore dell'iniziativa, la maggioranza voleva mantenere il sistema attuale perché ha dato buoni risultati. Con il contrassegno, la questione della responsabilità è in effetti regolata integralmente, a vantaggio sia di chi subisce il danno sia di chi lo provoca. La regolamentazione corrisponde al principio di causalità e la spesa per persona o per velocipede è minima: in media di cinque franchi all'anno. La maggioranza temeva inoltre che per il 10 per cento della popolazione che non dispone di un'assicurazione responsabilità civile privata – di regola si tratta delle persone socialmente svantaggiate – potrebbe esserci una lacuna assicurativa. Secondo la maggioranza della Commissione è un ulteriore svantaggio la circostanza che per i ciclomotori e i veicoli leggermente motorizzati per i quali si applica oggi un sistema di contrassegni, i contrassegni verrebbero mantenuti o in caso contrario potrebbero sorgere difficili problemi di delimitazione.

Il 28 maggio 2009, il Consiglio degli Stati ha dato seguito in modo relativamente chiaro, con 21 voti contro 8, agli argomenti della minoranza della Commissione e dell'autore dell'iniziativa. Nella sua seduta del 24 agosto 2009, la Commissione omologa del Consiglio nazionale ha approvato a grande maggioranza – con 22 contro 0 e 3 astensioni – l'elaborazione di un progetto.

Nella sua seduta del 9 novembre 2009, la Commissione del Consiglio degli Stati ha deciso di avviare rapidamente l'elaborazione di un progetto. Ha incaricato l'amministrazione di aiutarla dal profilo materiale e ha definito immediatamente i punti principali del progetto.

Nella seduta del 4 febbraio 2010, la Commissione ha approvato l'avamprogetto allestito secondo le sue indicazioni materiali e ha incaricato l'Ufficio federale delle strade di svolgere la consultazione. Visto che la questione era relativamente limitata, la Commissione ha deciso di ridurre l'usuale termine di consultazione a sei settimane. Con una rapida procedura di elaborazione della revisione legislativa si intende accordare ai Cantoni il tempo sufficiente per l'attuazione e se necessario per l'adeguamento delle leggi cantonali.

2 Puntii essenziali del progetto

2.1 Situazione iniziale

L'attuale obbligo per i ciclisti di concludere un'assicurazione di responsabilità civile viene abolito. Viene così a cadere l'obbligo di acquistare ogni anno un contrassegno per velocipedi. Quest'ultimo richiede un onere amministrativo elevato e nella prassi viene raramente controllato dalla polizia. La maggior parte dei ciclisti dispone inoltre di un'assicurazione responsabilità civile privata. Nei Paesi vicini non c'è l'obbligo assicurativo per i velocipedi. In fin dei conti, anche per altre attrezzature come gli sci o le slitte non bisogna acquistare un contrassegno in Svizzera.

2.2 La nuova normativa proposta

L'abolizione proposta del contrassegno per velocipedi ha ripercussioni anche nel settore dei veicoli a motore, dal momento che attualmente il contrassegno per velocipedi viene utilizzato anche per i veicoli a motore con potenza motrice o velocità ridotte. Tra di essi rientrano le carrozzelle per disabili con un dispositivo di propulsione elettrica e una velocità massima di 10 km/h, i carri a mano provvisti di motore, i monoassi guidati da una persona a piedi e non destinati a trainare rimorchi e i ciclomotori leggeri (a un posto, con due ruote collocate una dietro l'altra aventi un ausilio elettrico del pedale fino a una velocità massima di 25 km/h e una potenza nominale massima di 0,25 kW).

A livello di ordinanza occorre quindi prevedere che per i ciclomotori «normali» viene mantenuta la regolamentazione attuale, il che significa ammissione con licenza di circolazione e targa di controllo con contrassegno da rinnovare annualmente e responsabilità per colpa invece di responsabilità causale in caso di incidenti.

Per gli altri veicoli a motori che attualmente necessitano di un contrassegno per velocipedi, nella procedura di consultazione sono state poste in discussione le seguenti varianti:

- a. vengono esonerati dall'obbligo assicurativo come i velocipedi;
- b. vengono equiparati ai ciclomotori;
- c. viene applicata una regolamentazione differenziata: i carri a mano provvisti di motore potrebbero per esempio essere esonerati, mentre i ciclomotori leggeri potrebbero essere equiparati ai ciclomotori. Il Parlamento lascerebbe decidere al Consiglio federale (a livello di ordinanza) quali veicoli verrebbero esonerati e quali equiparati ai ciclomotori.

L'abolizione del contrassegno per velocipedi comporta tuttavia anche alcune nuove regolamentazioni: circa il 10 per cento della popolazione non ha un'assicurazione responsabilità civile privata. C'è quindi una lacuna assicurativa che viene in gran parte compensata dall'obbligo dell'assicurazione contro gli infortuni, in modo da coprire ampiamente perlomeno i danni alle persone. Per non lasciare lacune che potrebbero avere gravi conseguenze per le vittime viene proposto di introdurre una copertura sussidiaria da parte del Fondo nazionale di garanzia (FNG) già esistente. Il FNG continua a essere finanziato con un supplemento sull'assicurazione responsabilità civile per i veicoli a motore. La copertura da parte del FNG viene tuttavia applli-

Art. 70 Velocipedi

Deve essere mantenuta solo la disposizione secondo cui la responsabilità civile dei ciclisti è disciplinata dal Codice delle obbligazioni, perché altrimenti ad essi verrebbe applicata la responsabilità causale come ai detentori di veicoli a motore. Dal momento che l'obbligo di stipulare un'assicurazione di responsabilità civile viene soppresso, le disposizioni sul rilascio del contrassegno, gli importi minimi coperti, le pretese che possono essere escluse dall'assicurazione, le regolamentazioni sul regresso e l'azione diretta contro l'assicurazione di responsabilità civile e sul loro rifiuto diventano superflue.

Art. 72 cpv. 4, secondo periodo, e 5

Capoverso 4 secondo periodo: dal momento che per i velocipedi non esiste più una «assicurazione ordinaria», quest'ultima non può più valere come copertura minima. È tuttavia sufficiente che il Consiglio federale prescriva un'assicurazione adeguata, mentre l'assicurazione minima «ordinaria» viene applicata solo per le manifestazioni sportive di veicoli a motore.

Il capoverso 5 disciplina, in caso di manifestazioni sportive, il diritto di regresso verso le persone civilmente responsabili che sapevano o avrebbero dovuto sapere, prestando tutta la dovuta attenzione, che un'assicurazione speciale non era stata stipulata per la manifestazione. I ciclisti, con la loro eventuale assicurazione responsabilità civile privata, devono continuare ad avere questa possibilità.

Art. 73 cpv. 2

Conformemente all'articolo 73 capoverso 2 LCStr, già oggi i velocipedi della Confederazione e dei Cantoni non sono assoggettati all'obbligo dell'assicurazione. Dal momento che l'obbligo dell'assicurazione viene ora a cadere in generale, il capoverso 2 può essere abrogato.

Art. 76 cpv. 2 lett. a

Il capoverso 2 lettera a contiene due novità: da un lato viene sancito l'obbligo del FNG di coprire i danni provocati dai ciclisti se nessun altro copre il danno. Questo complemento è necessario, dal momento che attualmente l'obbligo di copertura del FNG vale solo per i veicoli assoggettati all'obbligo dell'assicurazione. La copertura sussidiaria del FNG deve tuttavia rimanere anche dopo l'abolizione dell'obbligo di assicurazione per i velocipedi.

A ciò si aggiunge la regolamentazione relativa ai mezzi simili a veicoli. Questi ultimi sono equiparati ai pedoni e per essi non sono quindi previste prescrizioni concernenti la responsabilità e l'assicurazione, ma si applicano le disposizioni del CO e del CC. Nell'ambito della consultazione relativa a «Via sicura», nel 2008 e 2009 il Consiglio federale ha posto in discussione la possibilità di far coprire dal FNG i danni provocati da mezzi simili a veicoli se chi provoca il danno non è assicurato e non dispone dei mezzi necessari per coprirlo e anche la vittima non dispone di un'assicurazione contro gli infortuni o di un'altra assicurazione. Anche se questa disposizione non è oggetto dell'iniziativa parlamentare, ne è tuttavia strettamente correlata e questo giustifica il fatto di risolvere la questione nella presente procedura legislativa.

Art. 77 cpv. 1, primo periodo, e 3

Dal momento che in futuro né la Confederazione né i Cantoni dovranno rilasciare i contrassegni per velocipedi, essi non potranno più essere responsabili della mancanza di assicurazione. I capoversi 1 e 2 sono adeguati di conseguenza.

Art. 83 cpv. 1, primo periodo, e 3, nonché art. 86

Dal momento che gli incidenti che riguardano mezzi simili a veicoli sono ora trattati come incidenti della circolazione, è opportuno applicare anche ad essi le disposizioni corrispondenti sulla prescrizione e sull'apprezzamento delle prove.

Art. 97 e 99 n. 4

Le disposizioni concernenti le infrazioni relative all'assicurazione dei velocipedi sono definitivamente abrogate e l'articolo 97 è adeguato alla nuova forma di presentazione delle disposizioni penali (nessun capoverso senza lettere o cifre).

Art. 105 cpv. 3

In futuro, i sistemi cantonali d'imposizione dei velocipedi non potranno più essere abbinati al contrassegno per velocipedi. Il capoverso 3 viene di conseguenza stralciato.

4 Ripercussioni

4.1 Per la Confederazione

Il progetto non ha ripercussioni sulle finanze o il personale della Confederazione né altre conseguenze per la stessa.

4.2 Per i Cantoni e i Comuni

Le polizie cantonali e comunali non dovranno più sostenere gli oneri legati al controllo dei contrassegni. Dovranno invece fare sforzi supplementari per l'identificazione dei velocipedi persi o rubati e la gestione delle aree di parcheggio. I Comuni che fornivano gratuitamente i contrassegni per velocipedi perderanno inoltre un utile strumento di promozione dell'uso dei velocipedi.

4.3 Per l'economia

Attualmente non è possibile stabilire se i costi supplementari sostenuti dalle assicurazioni responsabilità civile private per la copertura dei danni comporteranno un aumento dei premi assicurativi.

Le spese del FNG potrebbero aumentare se la percentuale delle economie domestiche che dispongono di una responsabilità civile privata non aumenta. La questione della necessità di aumentare il contributo dei detentori di veicoli a motore non può tuttavia per il momento essere affrontata perché mancano dati affidabili su questo

tema. La partecipazione del detentore di un veicolo a motore passerebbe per esempio da franchi 2.40 a franchi 2.65 in caso di aumento del 10 per cento delle spese per la copertura dei danni. I detentori di veicoli a motore non sarebbero quindi colpiti sensibilmente, anche nell'ipotesi molto improbabile di un raddoppio delle spese di copertura (la partecipazione sarebbe in tal caso di ca. 5 fr.). Di conseguenza, la regola del finanziamento da parte della comunità dei detentori di veicoli a motore, pur non essendo ottimale in quanto non conforme al principio di causalità, non ha ripercussioni considerevoli sugli stessi.

5 Costituzionalità

Il progetto si fonda sugli articoli 82, 122 e 123 Cost., i quali prevedono che la legislazione in materia di circolazione stradale, di diritto civile e di diritto penale è di competenza della Confederazione.

5.1 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Il progetto non concerne gli impegni internazionali della Svizzera.