



21 giugno 2017

Revisione della legge sul contrassegno stradale

Rapporto esplicativo

Revisione della Legge sul contrassegno stradale

Compendio

Il sistema di riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali di prima e di seconda classe dovrà passare dal contrassegno adesivo a quello elettronico. Le disposizioni vigenti verranno adeguate alla nuova procedura soprattutto a livello di sistematica e trattamento dei dati.

Situazione iniziale

La tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali viene riscossa dal 1985 sotto forma di contrassegno adesivo. Familiare agli utenti, questo sistema ha dato buoni risultati. Manca tuttavia di flessibilità per quanto concerne la struttura tariffaria e il frazionamento temporale. Peraltro, le possibilità tecniche attualmente disponibili sono ben altre rispetto a 30 anni fa.

Diversi Paesi hanno già introdotto contrassegni elettronici o intendono farlo nel prossimo futuro. L'Ungheria ha sostituito il contrassegno adesivo con quello elettronico nel 2008, l'Austria partirà con un contrassegno elettronico alla fine del 2017 (inizialmente verrà offerto in parallelo al contrassegno adesivo) e anche la Germania si trova in fase di pianificazione molto avanzata.

Nel programma di legislatura 2015–2019 il Consiglio federale si è posto l'obiettivo di introdurre un contrassegno autostradale elettronico.

Il 2 dicembre 2016 ha adottato un rapporto sulla riscossione elettronica della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno elettronico), elaborato in adempimento del postulato 14.4002 della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale.

Con la mozione 16.3009 della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati, il Consiglio federale viene incaricato di presentare al Parlamento un progetto di legge in materia.

Contenuto del progetto

Il sistema del contrassegno adesivo deve essere sostituito da un'autorizzazione registrata elettronicamente per utilizzare le strade nazionali. Il progetto relativo alla revisione della legge sul contrassegno stradale presenta volutamente un'impostazione che rispetta la neutralità tecnologica affinché possano essere prese in considerazione le innovazioni tecnologiche sopraggiunte fino all'entrata in vigore e durante il periodo di validità, senza dover rivedere ogni volta la legge. Considerato il livello tecnico attuale, un'autorizzazione elettronica potrebbe essere acquistata ovunque attraverso un'applicazione web. Una volta pagato l'importo della tassa, la targa di controllo verrebbe iscritta nella banca dati del sistema per la durata di validità corrispondente. I detentori di veicoli svizzeri avrebbero accesso a una procedura semplificata attraverso gli uffici della circolazione stradale. Per quanto attiene al versamento della tassa, tuttavia, in futuro si potrebbe anche sostanzialmente pensare di installare a bordo dei veicoli sistemi in grado di comunicare con un'infrastruttura preposta. Il pagamento della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali sotto forma di importo forfettario annuo deve essere mantenuto.

In futuro, i controlli saranno automatizzati. Una volta constatata un'infrazione, la multa verrà inflitta solo ai detentori di veicoli identificabili per i quali non è stato registrato il versamento della tassa nella banca dati del sistema.

Introduzione del contrassegno elettronico

Se tutto procederà al meglio e l'introduzione avverrà quale soluzione isolata, il nuovo sistema di riscossione della tassa potrebbe prendere il via al più presto a partire dal 2023. Qualora la realizzazione del contrassegno elettronico dovesse fare capo unicamente all'Amministrazione federale delle dogane (AFD), la soluzione dovrebbe essere integrata nella sua architettura d'impresa, che si trova attualmente in fase di modernizzazione. Il progetto del contrassegno elettronico dovrebbe quindi essere strettamente coordinato con l'imminente trasformazione dell'AFD, che comprende fra le altre cose il rinnovo totale dell'ambiente TIC (programma DaziT). Questo approccio porterebbe a un'attuazione nettamente più tardiva del contrassegno elettronico.

Indice

Indice	3
Rapporto esplicativo	4
1 Punti essenziali del progetto	4
1.1 Situazione iniziale	4
1.1.1 Contesto	4
1.1.2 Funzionamento, punti forti e punti deboli del contrassegno adesivo	4
1.1.3 Funzionamento, punti forti e punti deboli del contrassegno elettronico.....	7
1.2 La nuova regolamentazione richiesta	8
1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta.....	8
1.4 Misure respinte	9
1.5 Attuazione	11
2 Spiegazioni relative ai singoli articoli	12
3 Ripercussioni	21
3.1 Ripercussioni per la Confederazione	21
3.1.1 Ripercussioni finanziarie	21
3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale.....	24
3.2 Ripercussioni per i Cantoni	29
3.3 Ripercussioni sull'economia nazionale.....	29
4 Programma di legislatura del Consiglio federale.....	29
5 Aspetti giuridici.....	30
5.1 Costituzionalità	30
5.2 Rapporto con il diritto europeo.....	30
5.3 Delega di competenze legislative.....	31
5.4 Protezione dei dati.....	31
5.4.1 Sede normativa.....	31
5.4.2 Ambiti d'applicazione della protezione dei dati	31

Rapporto esplicativo

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

1.1.1 Contesto

La base legislativa per la riscossione della tassa è costituita dall'articolo 86 capoverso 2 della Costituzione federale¹ (Cost.). Prima dell'entrata in vigore della Costituzione attuale, la riscossione si fondava direttamente sulle disposizioni dettagliate dell'articolo 36^{quinquies} della Costituzione federale del 29 maggio 1874 (vCost.) e sull'ordinanza del 26 ottobre 1994² sul contrassegno stradale. Il 1° dicembre 2011 queste disposizioni contenenti norme di diritto sono state trasposte nella legge del 19 marzo 2010³ sul contrassegno stradale (LUSN).

L'introduzione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali risale al 1985; da allora, l'Amministrazione federale delle dogane (AFD) è incaricata della sua riscossione. Dal 1995 il contrassegno costa 40 franchi per anno civile; rispetto alle tasse autostradali estere si tratta di un prezzo esiguo. Nel 2013, l'elettorato ha bocciato la proposta di portare il contrassegno annuo a 100 franchi (con la creazione di un contrassegno più conveniente della durata di due mesi), proposta che andava di pari passo con l'integrazione di quasi 400 chilometri di tratte cantonali esistenti nella rete delle strade nazionali.

Con la votazione popolare del 12 febbraio 2017 sul decreto federale concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, la base costituzionale viene trasposta dall'articolo 86 capoverso 2 Cost. all'articolo 85a Cost., creato appositamente ex novo ma non ancora entrato in vigore, senza apportare tuttavia modifiche ai contenuti. Nel programma di legislatura 2015–2019, il Consiglio federale si è posto l'obiettivo di modernizzare e flessibilizzare, a partire dal 2020, la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali nonché adeguarla al livello delle possibilità tecniche attuali. Per farlo, è orientato a sostituire l'odierno contrassegno adesivo con una versione elettronica.

Indipendentemente da ciò, con la mozione 16.3009 «Contrassegno elettronico» depositata il 18 febbraio 2016 dalla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati, il Consiglio federale è stato incaricato di presentare al Parlamento, entro la fine del 2017, un progetto per l'introduzione di un contrassegno elettronico.

L'adozione di tale sistema presuppone che la LUSN attualmente in vigore venga adeguata, nell'ambito di una revisione totale, alle necessarie caratteristiche del nuovo sistema di riscossione elettronico.

1.1.2 Funzionamento, punti forti e punti deboli del contrassegno adesivo

Funzionamento

Per l'utilizzazione delle strade nazionali di prima e di seconda classe con veicoli a motore e rimorchi non assoggettati alla tassa sul traffico pesante viene riscossa, dalla sua introduzione, una tassa che attualmente si versa con l'acquisto di un contrassegno adesivo. Al pagamento della tassa sono assoggettati il conducente e il detentore di un veicolo (qui di se-

¹ RS 101

² RU 1994 2518, 1995 4425 all. 1 n. 13

³ RS 741.71

Revisione della legge sul contrassegno stradale

guito utente o persona assoggettata). La tassa è legata al veicolo. Il contrassegno è considerato un valore ufficiale di bollo, che deve essere incollato sul parabrezza e tolto al termine della validità.

Punti forti

La forma di riscossione attraverso il contrassegno adesivo è una procedura semplice, che risulta ormai familiare ai conducenti dei veicoli. Due sono i suoi punti forti: l'anonimità della riscossione sotto forma di acquisto del contrassegno e la possibilità di controllare a vista il versamento con un semplice sguardo al parabrezza. Tuttavia presenta anche dei punti deboli, che vengono menzionati qui di seguito.

Distribuzione del contrassegno

La distribuzione dell'attuale contrassegno adesivo è possibile solo attraverso una costosa rete di punti di vendita. In Svizzera se ne occupano i Cantoni che, avvalendosi dell'Associazione dei servizi della circolazione (asa), hanno organizzato la vendita attraverso la Posta e il settore automobilistico (garage e aree di servizio). Al confine, la competenza per la vendita dei contrassegni spetta all'AFD. Negli uffici doganali autostradali la vendita del contrassegno adesivo è stata delegata il più possibile a personale ausiliario esterno e si è cercato anche di incentivare la distribuzione nei vicini Paesi esteri. Così facendo, il Corpo delle guardie di confine può assolvere i propri compiti originari e il traffico risulta più fluido.

Dei 10 milioni di contrassegni prodotti in totale, circa 2 milioni sono venduti all'estero, 2 milioni al confine e 6 milioni in Svizzera. L'AFD indennizza la distribuzione in Svizzera e all'estero con il dieci per cento del prezzo del contrassegno, ossia quasi 35 milioni di franchi all'anno.

In novembre, tutti i punti di vendita devono essere prontamente riforniti con i nuovi contrassegni. In tale frangente non si possono escludere smarrimenti durante la spedizione o furti, con il conseguente rischio di perdite. Finora si è rinunciato ad assicurare il valore fiscale per via dei costi elevati di cui dovrebbe farsi carico in ogni caso la Confederazione. Un ulteriore problema è legato al timore che i contrassegni rubati possano finire sul mercato attraverso venditori non autorizzati, con un inevitabile ammanco di introiti. Ai fini del conteggio, i contrassegni rimasti invenduti al termine del periodo di tassazione devono essere resi dai punti di vendita all'AFD. La quantità resa di contrassegni va poi controllata. Le procedure di consegna e reso comportano un ingente carico di lavoro per la logistica.

Corso del cambio

L'AFD stabilisce il prezzo del contrassegno all'estero mediante i contratti con i punti di vendita esteri; ciononostante, per mancanza di possibilità sanzionatorie, non vi è modo di impedire che singoli punti di vendita esteri maggiorino il prezzo del contrassegno anche di oltre il dieci per cento.

Mancanza di flessibilità per la struttura tariffaria

Per gli utenti saltuari, come i detentori di veicoli con targhe trasferibili, rimorchi e motoveicoli, sono state ripetutamente chieste delle eccezioni. Gli interessati si sentono infatti penalizzati dal dover acquistare un contrassegno separato per ciascun veicolo o rimorchio. Con il sistema attuale, che prevede una tassa forfettaria pagata con l'acquisto del contrassegno adesivo, si potrebbe offrire una struttura tariffaria commisurata alla tipologia di utente solo a fronte di un ulteriore incremento del carico di lavoro (spese di stampa, logistica, controllo).

Il Consiglio federale ha più volte preso posizione in merito alla tematica delle targhe trasferibili e dei contrassegni autostradali legati alla targa, ad esempio nel messaggio del 18 gennaio 2012⁴ sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

⁴ FF 2012 543

Revisione della legge sul contrassegno stradale

e sul suo finanziamento e nelle risposte a vari interventi parlamentari (mozione Lehmann 13.3219 «Contrassegno autostradale. Targhe trasferibili, rimorchi e motociclette» del 31 marzo 2013 o interpellanza Quadri 12.3434 «Vignette autostradali e targhe trasferibili. Correggere una distorsione» del 5 giugno 2012). Il Consiglio federale ha esplicitamente fatto notare come nel prossimo futuro intenda effettuare un cambio del sistema, sostituendo l'odierno contrassegno adesivo con uno in formato elettronico (contrassegno elettronico). L'intenzione del Consiglio federale è stata a suo tempo accolta favorevolmente dalla maggior parte dei partecipanti alla consultazione.

Con il contrassegno elettronico, considerato il livello tecnico attuale, la tassa sarebbe legata alla targa di controllo. In tal modo verrebbe risolta la problematica delle targhe trasferibili e, in linea di massima, si potrebbe adottare una struttura tariffaria commisurata alla tipologia di utente.

Abusi

Alcuni detentori di veicoli esteri ritengono ingiusta la tassa annua, soprattutto se utilizzano l'autostrada solo per un breve tratto o per poco tempo. Inoltre, non comprendono per quale motivo il contrassegno acquistato per un solo viaggio attraverso la Svizzera non possa essere riutilizzato per un altro veicolo. I contrassegni usati vengono spesso dati a conoscenti oppure venduti attraverso Internet o annunci pubblicitari, ma questo «traffico» è difficile da contrastare⁵. Ogni giorno le varie piattaforme di vendita offrono, oltre a quelli inutilizzati, anche contrassegni che sono stati visibilmente tolti dal supporto e quindi già annullati. Chi applica un contrassegno usato su un altro veicolo, si rende colpevole della falsificazione di un valore ufficiale di bollo ai sensi dell'articolo 245 del Codice penale⁶ (CP). Tali procedure sono all'origine di un carico di lavoro smisurato.

Nel 2003 è emerso da ampi rilevamenti che quasi il cinque per cento degli oltre 46 000 veicoli controllati non era provvisto di contrassegno. Un altro cinque per cento circa circolava abusivamente con un contrassegno riutilizzato. Trasferire il contrassegno da un veicolo all'altro è relativamente facile, ma risulta piuttosto difficile scoprirlo durante i controlli. Nel 2003, la percentuale di abusi si attestava intorno al dieci per cento. Dai rilevamenti svolti nel 2006 (controllo di oltre 61 000 veicoli) emerge una diminuzione della quantità di abusi, stimati indicativamente tra il cinque e il sei per cento. Un nuovo controllo a campione effettuato nell'autunno 2016 (su 17 000 veicoli) evidenzia una percentuale di abusi dal quattro al cinque per cento, che corrisponde a una diminuzione degli introiti nell'ordine di 13–17 milioni di franchi. Il lieve calo è riconducibile principalmente a due fattori: il raddoppiamento della multa, che nel 2012 è stata portata a 200 franchi, e l'opera di sensibilizzazione del settore automobilistico riguardo al fatto che, al cambio del parabrezza, va applicato un nuovo contrassegno.

Controlli

I controlli sono di pertinenza della polizia in Svizzera e dell'AFD al confine. La constatazione di una violazione dell'obbligo del contrassegno, tuttavia, può avvenire solo nel traffico stazionario e direttamente sulla rete stradale assoggettata alla tassa. I controlli sono dunque possibili unicamente presso gli uffici doganali autostradali, le aree di servizio e i raccordi autostradali. Il rischio di essere controllati al confine e in Svizzera è relativamente basso in quanto le ispezioni possono essere effettuate solo a campione. La prevista intensificazione dei controlli presso gli uffici doganali autostradali mediante la delega di questo compito a terzi non ha ancora potuto far sentire i propri effetti, poiché la procedura di assegnazione ha dovuto essere interrotta e riavviata nel 2016.

⁵ Nel messaggio del 30 gennaio 2008 concernente la legge sul contrassegno stradale (FF 2008 1151), il Consiglio federale partiva dal presupposto di poter ridurre il traffico di contrassegni venduti via Internet. Oggi, le risorse necessarie non sono più disponibili.

⁶ RS 311.0

Revisione della legge sul contrassegno stradale

Difetti nell'ottica degli utenti

Una parte degli utenti giudica scomoda e ormai obsoleta la pratica di applicare e togliere i vecchi contrassegni. Un'altra «pecca» del contrassegno adesivo, soprattutto nell'ottica degli utenti stranieri, è rappresentata dalla mancanza di tasse differenziate nel tempo come avviene nella maggior parte degli altri Paesi. A infastidire in particolare gli utenti svizzeri è l'obbligo di munire di contrassegno adesivo ciascuno dei veicoli immatricolati con targhe di controllo trasferibili. Un altro punto critico che viene spesso esternato riguarda l'impossibilità di versare la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali insieme all'imposta sui veicoli per il tramite degli uffici cantonali della circolazione stradale.

1.1.3 Funzionamento, punti forti e punti deboli del contrassegno elettronico

Funzionamento

Il progetto relativo alla revisione della LUSN presenta volutamente un'impostazione che rispetta in larga misura la neutralità tecnologica affinché possano essere prese in considerazione le innovazioni tecnologiche sopraggiunte fino all'entrata in vigore e durante il periodo di validità, senza dover rivedere ogni volta la legge. Considerato il livello tecnico attuale, un'autorizzazione elettronica per utilizzare le strade nazionali assoggettate alla tassa verrebbe acquisita attraverso la registrazione della targa di controllo nel sistema e il pagamento della tassa. La tassa versata sarebbe così legata a una targa di controllo e non più a un veicolo. In futuro, i controlli saranno automatizzati. Una volta constatata un'infrazione, la multa verrà inflitta solo ai detentori di veicoli identificabili per i quali non è stato registrato il versamento della tassa nella banca dati del sistema. Diversamente da quanto previsto per i veicoli immatricolati in Svizzera, i detentori stranieri non possono ricevere una multa direttamente per posta all'estero poiché l'esercizio dell'autorità pubblica è limitata al territorio svizzero. Questi ultimi devono essere iscritti in una lista di blocco e successivamente fermati per il perseguimento in quanto a oggi mancano al riguardo accordi di assistenza giudiziaria con altri Stati. Gli sforzi intrapresi negli anni 2000–2008 per pervenire a una soluzione europea (Video Enforcement for Road Authorities [VERA1-3]) si sono risolti con un nulla di fatto.

Tuttavia, il perseguimento non dovrebbe più essere limitato alla sola rete stradale assoggettata alla tassa, ma potrebbe avvenire in una qualsiasi località della Svizzera e anche in un secondo tempo, ad esempio all'uscita dal Paese o in occasione di una nuova entrata.

Punti forti

Il collegamento con la targa di controllo costituirebbe un vantaggio per i detentori di veicoli che hanno immatricolato più mezzi con una targa di controllo trasferibile e anche in caso di cambio del veicolo qualora fosse mantenuta la targa di controllo.

Per quanto concerne la riscossione della tassa, il maggiore vantaggio del contrassegno elettronico è rappresentato dalla possibilità di rinunciare a un costoso sistema di distribuzione e abolire la vendita dei contrassegni al confine. Tali risparmi e un migliore controllo degli abusi consentirebbero di finanziare una tariffa ridotta per motoveicoli e rimorchi nonché i mancati introiti derivanti dalle targhe trasferibili, senza dover aumentare la tassa.

Un altro vantaggio del contrassegno elettronico rispetto a quello adesivo consiste nella flessibilità a livello di struttura tariffaria e frazionamento temporale. Ogni frazionamento temporale si tradurrebbe però automaticamente in una diminuzione delle entrate se nel contempo non si ponesse mano a un congruo adeguamento della tassa annua.

Revisione della legge sul contrassegno stradale

Punti deboli

Con l'introduzione del contrassegno elettronico, il versamento della tassa non avviene più in modo anonimo. In fase di registrazione, il veicolo che percorre la strada nazionale deve essere identificato. Fintantoché i veicoli non saranno ancora in grado di «comunicare» (come in parte previsto⁷), questa operazione avverrà con l'ausilio della targa di controllo.

Il contrassegno elettronico e il versamento della tassa non possono più essere controllati solo visivamente senza ausili tecnici.

L'allestimento di un apposito sistema presuppone costi d'investimento iniziali elevati. Inoltre, nonostante la crescente destrezza degli utenti nel gestire forme di riscossione elettroniche, si devono mettere in conto un aumento delle richieste di assistenza alla clientela così come maggiori timori legati alla protezione dei dati.

Se la tariffa venisse scaglionata in base alla durata di validità del diritto di utilizzazione e fosse introdotta, ad esempio, una tassa di breve durata, per realizzare gli introiti come sinora si renderebbe necessario un aumento della tassa annua attuale (40 franchi).

1.2 La nuova regolamentazione richiesta

La modifica essenziale consiste nel passaggio dal contrassegno adesivo a una forma di riscossione elettronica della tassa che rispetti la neutralità tecnologica. Al Consiglio federale viene delegata la decisione di riscuotere la tassa in riferimento a una targa di controllo o a un veicolo. La legge lascia dunque aperta la possibilità di acquistare l'autorizzazione attraverso il collegamento elettronico con la targa di controllo, attraverso il buon esito della comunicazione da parte del veicolo o addirittura, quale soluzione transitoria, attraverso la tradizionale applicazione di un contrassegno.

Nuove sono le disposizioni giuridiche in materia di protezione dei dati. Esse rappresentano una componente rilevante del sistema elettronico di riscossione della tassa e del controllo automatizzato. Da evidenziare è inoltre il fatto che il Consiglio federale dovrà avere il margine di manovra necessario per delegare ad attori estranei all'Amministrazione federale la riscossione della tassa come pure il controllo e il perseguimento secondo la procedura semplificata all'uscita dalla Svizzera.

La versione rivista della LUSN non dovrà presentare un grado eccessivo di precisazione e specializzazione né tanto meno essere d'intralcio a futuri cambiamenti, ad esempio nell'ambito dei controlli. L'avamprogetto contiene numerose deleghe al Consiglio federale. Ciò è dovuto al fatto che il Consiglio federale desidera tenere aperte tutte le opzioni rispetto ai modelli di gestione e alle tecnologie da adottare. Aumentare l'importo della tassa pari a un massimo di 40 franchi all'anno rimane di competenza delle Camere federali. La competenza di concludere i contratti in caso di conferimento di mandati a terzi viene affidata, come già accade per il controllo del contrassegno, al Dipartimento federale delle finanze (DFF).

1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

L'introduzione di un contrassegno elettronico apporta sostanziali semplificazioni per gli utenti e l'organo di riscossione della tassa. I costi di riscossione possono essere abbassati.

Gli utenti traggono vantaggio da una modalità di versamento della tassa più semplice e moderna. Per i veicoli svizzeri, il pagamento potrebbe avvenire in concomitanza con l'imposta cantonale sui veicoli. I detentori di veicoli esteri hanno la possibilità di versare la tassa online. L'operazione può essere espletata ovunque via Internet (con dispositivi fissi o mobili,

⁷ WALTER NIEDERBERGER, «Bald kommunizieren die Autos», *Der Bund*, 1° marzo 2017, pag. 11.

Revisione della legge sul contrassegno stradale

p. es. attraverso un'applicazione web). Non è più necessario acquistare il contrassegno presso i punti di vendita esteri prima di entrare in Svizzera o fermarsi al confine per farlo. Vengono eliminate le maggiorazioni ingiustificate applicate dai punti di vendita che non si attengono al prezzo ufficiale. Non vi è più l'incomodo di togliere il contrassegno adesivo. Chi utilizza più veicoli con una targa trasferibile, deve versare la tassa una sola volta.

Vengono meno gli oneri dell'organo di riscossione della tassa per la sostituzione del contrassegno adesivo in caso di rottura del parabrezza, manipolazione o applicazione scorretta. Difficoltà di produzione o pagamento, furti, rischi nel maneggio (valore di bollo) e falsificazioni divengono problematiche obsolete. La quota di abusi può essere ridotta attraverso controlli mediante videocamera lungo la rete stradale assoggettata alla tassa. Il perseguimento è ora possibile anche a posteriori su strade non assoggettate alla tassa. La riscossione della tassa consente di abbassare i costi. Nonostante il notevole dispendio di personale per ricontrollare le riprese video delle targhe di controllo non identificabili (il 10 % circa in media), i costi d'esercizio risultano comunque inferiori poiché non si devono più compensare i partner della distribuzione per la vendita dei contrassegni e nemmeno vigilare sulla logistica.

Con l'abolizione della vendita del contrassegno al confine, uffici doganali e viaggiatori possono assistere alla riduzione del rischio di code in prossimità della frontiera.

Qualora fossero richieste frammentazioni temporali e strutture tariffarie differenziate, il contrassegno elettronico potrebbero garantire un'implementazione semplice e rapida.

1.4 Misure respinte

Misure di gestione del traffico

La tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, per via dell'importo ridotto e del carattere forfettario, non è adatta a produrre un effetto sulla gestione del traffico. Per questo motivo si è rinunciato a soluzioni che perseguissero tale obiettivo.

Perché non una tassa di breve durata?

Il contrassegno elettronico si presta molto bene al frazionamento temporale. In virtù di questa sua caratteristica si potrebbe pensare anche a brevi periodi di utilizzazione. Tuttavia, qualora si optasse per un frazionamento lasciando invariata la tassa annua, si registrerebbe inevitabilmente una diminuzione delle entrate. Per mantenere il livello degli introiti in caso di frazionamento, si dovrebbe aumentare il prezzo della tassa annua. Dopo la votazione del 2013 è però difficile ipotizzare che si possa ottenere il necessario consenso.

Tariffa in funzione delle emissioni

In linea di principio, una struttura tariffaria in base alla classe di emissioni sarebbe possibile. Tuttavia avrebbe senso solo a condizione di produrre un effetto incentivante con un ragionevole sforzo. Le differenze di prezzo tra le varie classi di emissioni sarebbero però troppo esigue, anche con una tassa annua di 100 franchi, per ottenere un risultato di questo tipo.

Tariffe ridotte per motoveicoli, rimorchi e veicoli d'epoca

Una tariffa ridotta per motoveicoli, rimorchi e veicoli d'epoca sarebbe possibile in quanto questi mezzi gravano meno sulla rete stradale assoggettata alla tassa. Spesso, infatti, tali veicoli percorrono minori distanze nell'arco dell'anno poiché vengono utilizzati solo su base stagionale. Inoltre, per via del peso generalmente più contenuto, non hanno lo stesso impatto sulle strade.

Di fatto, però, la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali è una tassa forfettaria che proprio per questo non tiene conto della durata di utilizzazione, dei chilometri percorsi o del peso del veicolo, oltre a presentare un importo molto basso rispetto agli altri Paesi limitrofi. Una riduzione delle tariffe non può essere motivata nemmeno invocando la produzione di emissioni.

Revisione della legge sul contrassegno stradale

La situazione in ambito europeo è molto eterogenea. I motoveicoli sono esentati dall'obbligo del contrassegno nella Repubblica Ceca, in Bulgaria e in Slovacchia. In Austria e in Slovenia, gli automobilisti pagano circa la metà oppure ottengono una durata di validità maggiore allo stesso prezzo (Slovenia: 30 euro per sei mesi anziché uno). Nella maggior parte dei Paesi i rimorchi non sono assoggettati all'obbligo del contrassegno.

A favore di un'esenzione completa di motoveicoli e rimorchi depone il fatto che il controllo risulterebbe semplificato poiché si potrebbe rinunciare del tutto alle telecamere per la rilevazione delle targhe di controllo posteriori⁸. A tal fine, tuttavia, si dovrebbe adeguare l'attuale articolo 86 Cost. che in seguito alla votazione popolare del 12 febbraio 2017 verrà trasposto nell'articolo 85a Cost. non ancora entrato in vigore. La disposizione della Costituzione assoggetta alla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali tutti i motoveicoli e i rimorchi che non sottostanno alla tassa sul traffico pesante.

Un'esenzione generale, ovvero il non assoggettamento di motoveicoli e rimorchi alla tassa, non entra pertanto in considerazione a livello di LUSN; diversa è invece la prospettiva per una riduzione delle tariffe che potrebbe essere prevista dal Consiglio federale.

Tariffe maggiorate per autofurgoni

Gli autofurgoni con peso totale autorizzato fino a 3,5 tonnellate sono esentati dal divieto di circolare la notte e la domenica, non sono assoggettati alla tassa sul traffico pesante (tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni TTPCP o tassa forfettaria sul traffico pesante TFTP) né sottostanno alle prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo⁹. Da qui scaturisce la questione se gli autofurgoni non debbano almeno versare una tassa maggiorata per l'utilizzazione delle strade nazionali.

Per motivi legati all'esecuzione è consigliabile desistere da misure di questo tipo per via dell'estrema difficoltà ad attribuire, rilevare e riconoscere i veicoli che rientrano nella tariffa maggiorata (cfr. n. 6.4 del rapporto in adempimento del postulato 14.4002¹⁰).

Altre tecnologie

Al giorno d'oggi è evidente che la tecnica video non rappresenti più l'unica soluzione disponibile. Modalità di rilevazione alternative (check in/check out; be in/be out; walk in/walk out; manuale; biglietto; chip) potrebbero essere implementate anche utilizzando i telefonini che le persone portano sempre con sé. In prevalenza si tratta di tecnologie che trovano per lo più impiego in forme di riscossione della tassa commisurata alle prestazioni. Nel settore del trasporto ferroviario esistono già modelli di questo tipo (cfr. lezgo di BLS). Questa tecnologia pone tuttavia due requisiti fondamentali: gli utenti devono mettere a disposizione i dati sui movimenti e, a livello di infrastrutture, è richiesta una tecnologia in grado di trasmettere e ricevere i segnali. Preoccupazioni legate alle norme sulla protezione dei dati e timori nei confronti dei profili di movimento sono molto sentite dalla popolazione, soprattutto se i dati vengono rimessi alle autorità.

L'AFD è impegnata, nell'ambito di uno studio, a cercare soluzioni per la rilevazione dei chilometri percorsi anche senza un determinato apparecchio. Si potrebbe pensare ad esempio di

⁸ In base alle esperienze acquisite nel settore della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, è possibile pervenire a un tasso di riconoscimento maggiore per le targhe di controllo se non si rinuncia alla rilevazione video delle targhe posteriori.

⁹ Ordinanza del 19 giugno per gli autisti (OLR 1; RS 822.221)

¹⁰ Contrassegno elettronico: rapporto del Consiglio federale del 2 dicembre 2016 in adempimento del postulato 14.4002 della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale del 3 novembre 2014 per una riscossione elettronica della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (<https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2014/20144002/Bericht%20BR%20D.pdf>, non disponibile in italiano).

Revisione della legge sul contrassegno stradale

ricorrere ai dati memorizzati nel veicolo. Al momento è in corso il relativo studio per il traffico pesante. Tra le altre cose occorre tenere presente che parecchi mezzi non saranno ancora dotati dei sistemi necessari e il processo di conversione del parco veicoli durerà probabilmente una ventina di anni. Per questo motivo si dovrebbe comunque individuare una soluzione a parte per i veicoli più datati; in tal modo la riscossione risulterebbe più difficoltosa e costosa per via dei due sistemi operanti in parallelo.

Attualmente, dunque, solo la verifica mediante videocamera delle targhe di controllo registrate sembra offrire uno standard che consenta di riprendere la struttura tariffaria, accertare il versamento della tassa e, qualora auspicato in futuro, apportare adeguamenti alle tariffe. Il progetto è impostato in modo da poter realizzare su questa base un'identificazione alternativa dei veicoli.

1.5 Attuazione

La sostituzione del contrassegno adesivo con quello elettronico non comporta alcuna nuova concezione integrale della riscossione delle tasse sulla mobilità. Pertanto è sufficiente adeguare la LUSN e le sue disposizioni d'esecuzione. Poiché il contrassegno adesivo è esplicitamente menzionato nella LUSN, la mutazione prevista non può essere apportata con una modifica dell'ordinanza. Alle modifiche perseguite si applica la disposizione della Costituzione (attuale art. 86 Cost. e futuro art. 85a Cost., non ancora in vigore).

La revisione totale della LUSN non deve presentare un grado eccessivo di precisazione e specializzazione né tanto meno essere d'intralcio a futuri cambiamenti. Nell'ordinanza del 24 agosto 2011¹¹ sul contrassegno stradale (OUSN), anch'essa da rivedere, il Consiglio federale disciplinerà soprattutto la procedura di registrazione e la forma di versamento della tassa. Potrà inoltre regolamentare la delega, interamente o in parte, della riscossione della tassa a terzi come pure il controllo e il perseguimento secondo la procedura semplificata. La competenza di concludere i contratti in caso di conferimento di mandati a terzi viene affidata, come già accade per il controllo del contrassegno, al DFF.

Aumentare l'importo della tassa pari a un massimo di 40 franchi all'anno rimane di competenza delle Camere federali.

¹¹ RS 741.711

Revisione della legge sul contrassegno stradale

2 Spiegazioni relative ai singoli articoli

Gli *articoli 1 e 2* concernenti l'oggetto e il campo d'applicazione rimangono invariati.

Art. 3 Oggetto della tassa

L'oggetto della tassa corrisponde in gran parte al diritto vigente. In generale sono assoggettati alla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali solo i veicoli che non sottostanno alla tassa sul traffico pesante secondo l'articolo 2 dell'ordinanza del 6 maggio 2000¹² sul traffico pesante (OTTP).

Art. 4 Eccezioni

Le eccezioni vengono ridotte in misura esigua rispetto al diritto vigente, a condizione che le targhe di controllo servano da base per la registrazione secondo l'articolo 10 capoverso 1.

Vengono soppresse le esenzioni seguenti:

- gli **autoveicoli leggeri** che sono autorizzati a trainare un semirimorchio assoggettato alla tassa sul traffico pesante. Questi autoveicoli sottostanno anche in futuro alla TFTP sul carico rimorchiabile, la quale viene riscossa per un eventuale rimorchio trainato. Il veicolo trattore di per sé non è attualmente assoggettato né alla tassa sul traffico pesante né alla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali. Questa agevolazione è ingiustificata e viene pertanto soppressa, ragione per la quale i veicoli senza rimorchio sottostanno ora alla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali;
- i **veicoli senza targhe di controllo** non sono assoggettati alla tassa in virtù dell'articolo 3 capoverso 1; inoltre, il sistema non sarebbe comunque in grado di riconoscerli;
- i **rimorchi fissi** si incontrano molto raramente nella realtà e, nella maggior parte dei casi, non dispongono di una propria targa di controllo. Se dispongono di una propria targa, devono essere assoggettati alla tassa come i rimorchi normali;
- i **veicoli muniti di targhe professionali svizzere** utilizzati per corse in giorni feriali; questa regolamentazione eccezionale era giustificata per il contrassegno adesivo perché ogni veicolo utilizzato con la targa professionale necessitava di un contrassegno. L'esenzione può essere mantenuta nel caso in cui sia registrato il veicolo e non la targa di controllo. Se la registrazione avviene sulla base della targa di controllo secondo l'articolo 10 capoverso 1, l'esenzione (art. 4 cpv. 1 lett. I in vigore) non è più opportuna.

Permangono le seguenti eccezioni all'assoggettamento alla tassa:

- *capoverso 1 lettera a.:* i **veicoli con targhe di controllo militari** nonché i **veicoli noleggiati e requisiti con il contrassegno M+**;
- *capoverso 1 lettera b.:* i **veicoli della protezione civile**;
- *capoverso 1 lettere c.–e.:* i **veicoli delle organizzazioni di pronto intervento** e i **veicoli dei servizi di manutenzione delle strade nazionali** possono, per le qualità dei detentori, essere registrati nel sistema come esentati da parte degli uffici della circolazione stradale;
- *capoverso 1 lettere f.–h.:* la regolamentazione eccezionale per i **veicoli di organizzazioni intergovernative** con accordo di sede in Svizzera, i **veicoli di governi esteri in missione ufficiale** e gli **assi di trasporto** non subisce alcuna modifica;

¹² RS 641.811

Revisione della legge sul contrassegno stradale

- *capoverso 1 lettera i.*: il termine «rimorchi trainati da motoveicoli» viene sostituito da «**rimorchi di motoveicoli**»;
- *capoverso 1 lettera k.*: i **trattori a sella leggeri** che sono autorizzati a trainare un rimorchio assoggettato alla tassa sul traffico pesante;
- *capoverso 1 lettera l.*: i **veicoli muniti di targhe professionali svizzere** utilizzati per corse in giorni feriali nel caso in cui sia registrato il veicolo e non la targa di controllo.

Art. 5 Persone assoggettate

Il contrassegno adesivo considera primariamente il conducente del veicolo come persona assoggettata. Poiché i controlli avvengono solo sulla rete sottoposta alla tassa, la riscossione posticipata e il perseguimento vengono fatti valere nei confronti del conducente, il quale può coincidere con il detentore, ma non lo deve essere necessariamente. Il contrassegno elettronico ribalta questa situazione: nel caso di una corsa assoggettata alla tassa senza contrassegno elettronico verrebbe rintracciato e multato il detentore. In questo caso, dunque, come persona assoggettata si deve designare innanzitutto il detentore. Per i veicoli esteri, tuttavia, la tassa dovrebbe essere riscossa presso il conducente del veicolo, anche qualora non coincidesse con il detentore. Nelle disposizioni d'esecuzione il Consiglio federale può stabilire fino a che punto il conducente del veicolo estero debba rispondere a titolo sussidiario per il detentore.

Art. 6 Periodo di tassazione

La tassa viene riscossa per un anno. Il Consiglio federale stabilirà nelle disposizioni d'esecuzione se si tratta di un anno civile o solare. Se la tassa deve essere riscossa in un'unica soluzione con l'imposta cantonale sui veicoli, occorre prestare attenzione che il diverso inizio del periodo di tassazione per questa imposta non complichino inutilmente il controllo automatico del versamento della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali.

Art. 7 Importo della tassa

Capoverso 1: L'importo della tassa resta invariato a 40 franchi. Dal 1995, anno in cui è passato da 30 a 40 franchi, non è più cambiato. Nel confronto internazionale può essere definito modico.

Capoverso 2: Il Consiglio federale deve avere la possibilità di prevedere una tariffa ridotta per i motoveicoli e i rimorchi in quanto questi mezzi gravano meno sulla rete stradale assoggettata alla tassa. Spesso, infatti, tali veicoli percorrono minori distanze nell'arco dell'anno poiché vengono utilizzati solo su base stagionale. Inoltre, per via del peso generalmente più contenuto, non hanno lo stesso impatto sulle strade.

Art. 8 Verifica del periodo di tassazione e dell'importo della tassa

Poiché già oggi la tassa è nettamente inferiore rispetto all'estero, il Consiglio federale deve tornare a verificare almeno ogni cinque anni l'importo della tassa e la necessità di un contrassegno di breve durata e presentare un rapporto al Parlamento.

Art. 9 Riscossione

Come sinora, la tassa deve essere versata per l'utilizzazione delle strade nazionali I e II. Il Consiglio federale deve però poter prevedere anche la registrazione a posteriori. Esso stabilisce le modalità di pagamento.

La possibilità di versare la tassa a posteriori costituisce il presupposto affinché per i veicoli svizzeri si possa fare ricorso ai Cantoni nella procedura di riscossione. L'esazione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali insieme all'imposta sui veicoli sarà all'origine di

Revisione della legge sul contrassegno stradale

soluzioni differenziate a livello cantonale per quanto concerne l'inizio del periodo di tassazione. Vari Cantoni spediscono le fatture solo dopo Capodanno.

Anche per i veicoli esteri si potrebbe prospettare un versamento a posteriori della tassa (registrazione a posteriori). Tale pratica comporterebbe però un carico di lavoro sensibilmente maggiore per i controlli. La possibilità di introdurre questa soluzione dovrebbe pertanto essere esaminata ancora in dettaglio e non ha carattere prioritario.

Art. 10 Registrazione

Capoverso 1: Quando viene versata la tassa in riferimento a una targa di controllo o a un veicolo, il sistema d'informazione registra il pagamento. Per i veicoli esteri, la tassa dovrebbe essere pagata attraverso un'applicazione web. Durante la procedura di immissione, la targa di controllo o l'identità del veicolo verrebbe rilevata automaticamente. Per i veicoli svizzeri si potrebbe utilizzare la medesima applicazione. Tuttavia è anche ipotizzabile l'espletamento della pratica attraverso gli uffici della circolazione stradale qualora il Consiglio federale delegasse loro compiti in materia di riscossione della tassa. Il sistema di registrazione serve da base per verificare l'adempimento dell'assoggettamento alla tassa.

Capoverso 2: Questa disposizione consente di memorizzare nel sistema di registrazione anche i veicoli esentati dalla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali secondo l'articolo 3 capoverso 2 e l'articolo 4. Questi veicoli verrebbero altrimenti riconosciuti dal sistema di controllo come apparentemente non autorizzati all'utilizzazione delle strade nazionali I e II, con la conseguente necessità di trattare e respingere i casi nell'ambito di un controllo successivo.

Capoverso 3: I requisiti dettagliati che deve soddisfare il sistema di registrazione devono essere disciplinati, in modo opportuno, a livello di ordinanza da parte del Consiglio federale. Non si sa se in futuro si faranno strada nell'industria automobilistica tecnologie che renderanno possibile la registrazione del veicolo. Il Consiglio federale deve pertanto disporre del margine di manovra necessario per reagire a tali sviluppi e per poter stabilire se la targa di controllo o il veicolo vengono registrati. Attualmente prevale la registrazione della targa di controllo.

Capoverso 4: Questa regolamentazione garantisce che, in caso di registrazione della targa di controllo per veicoli che circolano con targhe trasferibili, la tassa debba essere versata una sola volta. La norma verrebbe applicata anche in caso di cambio del veicolo. La tassa, diversamente da oggi, non andrebbe pagata nuovamente per il veicolo nuovo.

Art. 11 Trasferimento di veicoli e targhe di controllo

Capoverso 1: In caso di trasferimento a terzi di un veicolo registrato o di una targa di controllo registrata, ad esempio attraverso una vendita, la tassa per questo veicolo o questa targa è considerata in linea di massima pagata fino alla fine del periodo di tassazione. Determinante è la disposizione del Consiglio federale relativa all'obbligo di registrare il veicolo o la targa di controllo.

Capoverso 2: Il Consiglio federale in virtù di questa disposizione acquisisce la competenza per derogare, in casi motivati, al principio di cui al capoverso 1. Ciò è ipotizzabile ad esempio se un veicolo registrato o una targa di controllo registrata vengono rubati oppure un veicolo subisce danni totali e i danni non sono coperti da un'assicurazione. Tuttavia, è difficile che tali eccezioni vengano prese in considerazione se, come attualmente previsto, la tassa annua ammonta a 40 franchi.

Capoverso 3: Questa disposizione esclude il rimborso delle tasse pagate.

Art. 12 Delega della riscossione della tassa

Capoverso 1: Il Consiglio federale conferisce il mandato per la riscossione della tassa a un particolare organo di riscossione e stabilisce le condizioni quadro per la delega dei compiti. Esso può affidare i compiti connessi alla riscossione anche a un ufficio federale.

Revisione della legge sul contrassegno stradale

Lettera a.: Una delega all'esterno, interamente o in parte, della riscossione della tassa è ipotizzabile sulla falsariga ad esempio del sistema di riscossione del canone radiotelevisivo¹³. In questo caso, la ripartizione delle competenze tra l'organo di riscossione della tassa e le autorità federali dovrebbe presentare un'impostazione analoga: l'organo di riscossione della tassa sarebbe responsabile della registrazione delle persone assoggettate, dell'emissione di fatture e all'occorrenza della riscossione e della procedura d'esecuzione. Tuttavia, se esiste il sospetto di una violazione dell'assoggettamento alla tassa, l'organo di riscossione non dispone di alcuna competenza per applicare misure coercitive. Il trasferimento di compiti nell'ambito del controllo e del perseguimento è disciplinato nello specifico agli articoli 15 e 28. L'organo di riscossione della tassa e una rete di Cantoni potrebbero anche coincidere.

Lettera b.: La Confederazione potrebbe fare ricorso ai Cantoni per la riscossione della tassa analogamente a quanto avviene per la TFTP. Ad esempio, la procedura esistente per la riscossione dell'imposta cantonale sui veicoli potrebbe inglobare la riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali. Questa comoda forma di versamento consentirebbe di escludere in larga misura gli abusi e la mancata registrazione per negligenza dell'utenza svizzera. Tuttavia occorre lasciare agli utenti la libertà di decidere se avvalersi di questa forma di versamento. In tal modo si tiene conto di coloro che utilizzano il veicolo solo al di fuori della rete assoggettata alla tassa.

Il compenso per l'organo di riscossione della tassa, altri terzi e i Cantoni è disciplinato all'articolo 31.

Capoverso 2: La delega della riscossione della tassa a terzi verrebbe retta dalle regole degli acquisti pubblici della Confederazione¹⁴. L'organo di riscossione dovrebbe essere scelto in condizioni di concorrenza nell'ambito di una procedura non discriminante, ossia un bando pubblico o una procedura pubblica mediante invito. Come per l'attuale vendita dei contrassegni, il DFF acquisisce la competenza per stipulare i necessari contratti.

Capoverso 3: Nel caso di una delega dei compiti, l'AFD svolgerebbe un ruolo diverso da quello odierno. Vigilerebbe regolarmente sulle prestazioni contrattuali dovute dell'organo di riscossione della tassa e dei Cantoni sulla base di criteri misurabili. La sua attività operativa si limiterebbe a trattare i ricorsi, ad esempio in caso di esenzioni rifiutate ai sensi dell'articolo 4. Al contempo, l'organo di riscossione sarebbe sottoposto anche alla vigilanza finanziaria del Controllo federale delle finanze secondo l'articolo 8 capoverso 1 lettera d della legge del 28 giugno 1967¹⁵ sul Controllo delle finanze (LCF).

Art. 13 Competenze dell'organo di riscossione della tassa

Capoverso 1: Questa disposizione attribuisce all'organo di riscossione della tassa la competenza in materia di imposizione ed esecuzione. I perseguimenti mediante decreto penale devono in linea di massima restare nella sfera di responsabilità dell'AFD.

Capoverso 2: All'organo di riscossione non vengono accordate competenze in materia di perseguimento delle infrazioni, pertanto deve limitarsi a trasmettere all'AFD eventuali mezzi di prova che rientrano nella sua sfera di azione.

Capoverso 3: L'organo di riscossione deve limitarsi a esercitare l'attività prevista dalla presente legge; altre attività economiche non sono autorizzate. Questa disposizione garantisce che l'organo di riscossione destini il proprio compenso contrattuale unicamente alla riscossione della tassa e, sullo sfondo del nuovo obbligo di pubblicare il conto annuale, si possa creare piena trasparenza sull'utilizzo dei mezzi. Tale requisito non rappresenta tuttavia una grave limitazione per tutti gli eventuali aspiranti al mandato di riscossione, essendo richiesta

¹³ Messaggio del 18 dicembre 2002 concernente la revisione totale della legge federale sulla radiotelevisione (LRTV), FF **2003** 1399, 1472.

¹⁴ Legge federale del 16 dicembre 1994 sugli acquisti pubblici (LAPub; RS **172.056.1**).

¹⁵ RS **614.0**

Revisione della legge sul contrassegno stradale

soltanto l'autonomia strutturale dell'organo di riscossione, ma non la sua indipendenza da altre imprese. L'organo di riscossione può benissimo appartenere a un'altra azienda o far parte di un gruppo di maggiori dimensioni in cui si svolgono anche altre attività (vecchie o nuove). Per l'organo di riscossione permane altresì la possibilità di condividere risorse con altre imprese (contabilità, informatica, immobili ecc.). All'organo di riscossione non viene fatto divieto di affidare a imprese terze singoli compiti correlati alla riscossione della tassa. Tale prassi consente un adempimento dei compiti più efficiente e conveniente e, quindi, si pone anche nell'interesse dei contribuenti. Va da sé che le imprese terze debbano sottostare ai medesimi obblighi dell'organo di riscossione (diligenza, protezione dei dati, informazione ecc.). Tale condizione verrà garantita da un apposito accordo nell'ambito del contratto tra l'organo di riscossione e il DFF. L'organo di riscossione dovrà esigere l'osservanza di tali obblighi da parte di qualsiasi ditta incaricata e, se del caso, farli valere. Nel contratto, il DFF si riserverà inoltre di approvare le deleghe all'esterno.

Capoverso 4: L'organo di riscossione è investito di attribuzioni di servizio pubblico ed è finanziato con fondi pubblici, ragione per la quale il pubblico si aspetta un certo livello di trasparenza sulle attività svolte. Oltre a garantire trasparenza sotto l'aspetto economico, l'organo di riscossione è anche tenuto a informare e rendere annualmente conto al pubblico in merito all'espletamento dei propri compiti nell'ambito di un rapporto sulle attività. Il Consiglio federale disciplinerà nell'OUSN le informazioni minime sulle attività svolte che l'organo di riscossione dovrà pubblicare nel rapporto annuale e nel rapporto sulle attività.

Art. 14 Utilizzazione del prodotto della tassa

Questo articolo riprende il vigente articolo 10 LUSN. A seguito della votazione popolare del 12 febbraio 2017, la legge federale del 22 marzo 1985¹⁶ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin) è adeguata dalla legge federale del 30 settembre 2016¹⁷ concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA) in tal senso che il prodotto netto della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali è devoluto al nuovo Fondo.

Art. 15 Controlli

Considerazioni generali: Oggi buona parte dei controlli del contrassegno è effettuata dai Cantoni. Nel quadro dei controlli del traffico sulle autostrade, comprese le entrate e le uscite, viene verificato se il veicolo è munito di un contrassegno valido e, se del caso, al conducente è inflitta una multa.

Per il contrassegno elettronico si prevedono invece controlli automatici. Ai detentori di veicoli svizzeri che circolano sulla rete stradale assoggettata alla tassa senza valida registrazione e che sono rilevati da un dispositivo di controllo è notificata la multa dopo una verifica a vista del materiale di prova.

Il perseguimento di conducenti esteri avviene a posteriori, ovvero, ad esempio, all'entrata o in uscita presso un ufficio doganale di confine. È possibile prevedere che i corpi di polizia cantonali continuino a effettuare controlli di veicoli esteri. A tale scopo dovrebbero però poter accedere al sistema informatico nonché disporre di attrezzature per il controllo automatizzato (dispositivi mobili di controllo, software di riconoscimento delle targhe ecc.). Inoltre, i conducenti a cui è stata inflitta una multa dovrebbero poter essere registrati nel sistema una volta pagata tassa e multa.

Per equipaggiare adeguatamente i Cantoni sarebbe necessario, visto l'importo relativamente modesto della multa di 200 franchi per ogni contravvenzione constatata, un più importante

¹⁶ RS 725.116.2

¹⁷ FF 2017 2945

Revisione della legge sul contrassegno stradale

investimento finanziario. La delega dei controlli agli organi cantonali di polizia andrebbe pertanto considerata solo se gli investimenti nelle necessarie attrezzature sono commisurati all'efficacia dei controlli.

Il *capoverso 1* costituisce la base legale per l'esecuzione di controlli.

Capoversi 2 e 3: È ipotizzabile delegare la concezione e l'esercizio dei dispositivi di controllo nonché l'esecuzione dei controlli all'AFD o esternalizzarla a terzi, con i quali convenire contrattualmente un determinato numero di ispezioni di veicoli o targhe nonché una determinata frequenza. Se il Consiglio federale esaurisce la propria competenza, per incrementare l'efficacia dei controlli il DFF – come fa già oggi – deve poter delegare compiti a terzi, mediante contratto, in ambito di controllo e perseguimento penale nella procedura della multa disciplinare (cfr. art. 28 cpv. 4). Il terzo incaricato dei controlli e l'organo di riscossione della tassa ai sensi dell'articolo 12 possono coincidere. I contratti che il DFF deve stipulare non devono per forza limitarsi a controlli al passaggio del confine, ma possono estendersi a controlli in tutta la Svizzera. Tuttavia, se esiste il sospetto di una violazione dell'assoggettamento alla tassa, il terzo, da solo, non dispone di norma di alcuna competenza per applicare misure coercitive. In questi casi, è necessario ricorrere all'AFD in quanto autorità che ha competenza al confine. Squadre miste composte di personale doganale e personale messo a disposizione dal terzo cui si fa ricorso potrebbero effettuare congiuntamente il controllo e, in caso di contravvenzione, applicare insieme il perseguimento nella procedura semplificata ai sensi della legge del 18 marzo 2016¹⁸ sulle multe disciplinari (cfr. art. 28).

L'*articolo 16* inerente alla prestazione di garanzia corrisponde all'articolo 12 in vigore.

Sezione 7 Protezione dei dati e assistenza amministrativa

La protezione e la sicurezza dei dati rivestono particolare importanza laddove attraverso i dati rilevati si possano trarre conclusioni relative a una determinata persona. Una persona è determinata quando dalle indicazioni fornite si può risalire a lei ed esclusivamente a lei. Una persona è determinabile quando, seppure non possa essere identificata in maniera inequivocabile meramente sulla base dei dati la sua identità può essere dedotta dalle circostanze, ovvero quando dal contesto di un'informazione si possa risalire a lei. Nella fattispecie, ad esempio, dal veicolo si può risalire al detentore, ma non al conducente. Le disposizioni di questa sezione disciplinano i dettagli relativi ai dati rilevati e da acquisire.

Per gli atti normativi della cui esecuzione è competente l'AFD, le disposizioni in materia di protezione dei dati sono disciplinate in un allegato separato dell'ordinanza del 4 aprile 2007¹⁹ sul trattamento dei dati nell'AFD. Per il presente atto normativo è invece ammessa anche l'esecuzione da parte di terzi. Perciò le disposizioni di protezione dei dati sono regolamentate nel dettaglio a livello di legge.

Art. 17 Gestione di un sistema d'informazione

Questa disposizione circoscrive lo scopo di utilizzazione dei dati alle cinque attività citate.

Art. 18 Contenuto del sistema d'informazione

Capoversi 1–3: Questo articolo disciplina il contenuto autorizzato del sistema d'informazione. Specifica, da un lato, i dati necessari per la riscossione della tassa (cpv. 2) e, dall'altro, le categorie di dati personali particolarmente degni di protezione necessari per le sanzioni penali o amministrative (cpv. 3). Stabilisce che soltanto l'AFD è abilitata a trattare i dati personali particolarmente degni di protezione di cui al capoverso 3.

¹⁸ FF 2016 1721

¹⁹ RS 631.061

Revisione della legge sul contrassegno stradale

Capoverso 4: Il Consiglio federale disciplina gli ulteriori dettagli, in particolare il catalogo dei dati, il diritto di accesso in seno all'AFD, i termini di conservazione, la sicurezza, l'archiviazione e la distruzione dei dati.

Art. 19 Acquisizione dei dati

Nell'adempimento dei suoi compiti l'AFD deve essere abilitata ad acquisire e trattare i dati relativi ai detentori di veicoli rilevati da altre autorità, segnatamente gli uffici cantonali della circolazione stradale. Questo fondamento giuridico viene ancorato nella legge federale del 19 dicembre 1968²⁰ sulla circolazione stradale (LCStr). Fermo restando che gli articoli della LCStr relativi ai sistemi d'informazione conformemente al progetto «Via Sicura»²¹ saranno in vigore quando la LUSN sarà discussa e approvata, la versione riveduta della LCStr va adeguata.

Dall'articolo 89b lettera j LCStr emerge chiaramente che il nuovo sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) può essere utilizzato anche per la riscossione delle tasse sul traffico stradale.

Per contro, per quanto attiene alla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali e alla tassa sul traffico pesante va ampliato il diritto di accesso per le autorità doganali, in quanto l'articolo 89e lettera b lo prevede solo per l'imposta sugli autoveicoli. L'accesso ai dati mediante procedura di richiamo per gli organi cui è delegata la riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali va disciplinato all'articolo 89e lettera k anche per un'eventuale organo di riscossione privato. La LCStr è adeguata di conseguenza.

Art. 20 Interfacce

Questa disposizione istituisce la base legale affinché in seno all'AFD sia consentito l'accesso ad altri sistemi informatici necessari per la riscossione di tasse sul traffico stradale, segnatamente la TTPCP, e si possano evitare le ridondanze. Deve inoltre essere possibile per vari sistemi informatici specializzati condividere un'infrastruttura di base, ad esempio per la gestione di clienti e partner oppure per la riscossione. Nel quadro della centralizzazione sistematica di funzioni trasversali, nei prossimi tre anni in seno all'AFD sarà attuato un programma di gestione dei clienti e delle persone²² mediante il quale saranno visibili in un colpo d'occhio le svariate connessioni di un cliente con l'AFD (relative a imposta sul valore aggiunto, imposta sugli oli minerali, dazio ecc.). Se il sistema informativo di riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali è gestito da terzi, questi non deve potere accedere ai dati del programma di gestione dei clienti e delle persone. Il collegamento automatizzato con le banche dati di altri uffici federali non è consentito senza esplicita base legale.

Deve essere consentito l'uso condiviso di hardware già operativo, ad esempio le videocamere del Corpo delle guardie di confine. Tuttavia, i sistemi informatici dell'AFD per il riconoscimento delle targhe di controllo (p. es. ricerca automatica di veicoli e monitoraggio del traffico) non vanno collegati tra loro.

Art. 21 Accesso

Questa disposizione disciplina i diritti di accesso dettagliati al sistema d'informazione mediante procedura di richiamo. Oltre all'AFD, devono potere accedere al sistema informatico anche gli altri servizi incaricati dell'esecuzione della legge. Se, ad esempio, i Cantoni svolgono un ruolo di perseguimento anche al di fuori dalle strade nazionali, va concesso loro un

²⁰ RS 741.01

²¹ RU 2012 6291, 6302 segg.

²² Messaggio del 15 febbraio 2017 concernente il finanziamento della modernizzazione e digitalizzazione dell'Amministrazione delle dogane (Programma DaziT), FF 2017 1473.

Revisione della legge sul contrassegno stradale

accesso. Le persone assoggettate devono poter verificare in modo autonomo se la loro registrazione è in corso di validità.

Art. 22 Archiviazione e distruzione dei dati

Le immagini di veicoli o targhe di controllo per i quali è stato registrato il pagamento della tassa sono immediatamente distrutti. Se il software rileva che per una targa non è registrato alcun pagamento della tassa, le immagini sono conservate fino a quando il perseguimento è passato in giudicato. Quando una targa non è riconosciuta automaticamente senza ambiguità, a seconda del modello di controllo può essere effettuato un controllo manuale a posteriori. Non è ancora possibile stimare per quanto tempo le immagini vadano conservate a questo scopo. La durata di conservazione non può comunque oltrepassare il termine di prescrizione di un anno dell'azione penale secondo l'articolo 25.

Art. 23 Delega di compiti a terzi

Questo articolo garantisce che le disposizioni sulla protezione dei dati si applichino anche all'organo di riscossione della tassa e a terzi incaricati dell'esecuzione della legge.

Art. 24 Assistenza amministrativa e obbligo di denuncia

Questa disposizione è analoga a quella contenuta nella legge del 19 dicembre 1997²³ sul traffico pesante (LTTP).

Art. 25 Prescrizione del credito fiscale

Per quanto riguarda le disposizioni inerenti al termine di prescrizione, è precisato che il credito fiscale si prescrive entro un anno se non può essere intentato un procedimento penale.

Art. 26 Protezione giuridica

Le decisioni impugnabili concernono in particolare l'assoggettamento alla tassa ovvero l'adempimento di uno dei criteri di eccezione di cui all'articolo 4. A seconda del modello di esecuzione, la decisione spetta a un terzo incaricato oppure all'AFD.

Le decisioni di prima istanza dell'AFD sono immediatamente impugnabili tramite ricorso amministrativo. Le decisioni dell'organo di riscossione della tassa, dei Cantoni nonché di terzi incaricati dell'esecuzione della legge sono verificate dall'AFD che le conferma o le respinge.

Art. 27 Contravvenzioni

Le fattispecie contravvenzionali si riducono con l'introduzione del contrassegno elettronico. Non può più essere commessa la falsificazione di valori di bollo ufficiali (art. 245 CP). Quale fattispecie di contravvenzione viene a cadere anche l'applicazione scorretta del contrassegno.

Come accade attualmente, oltre alla multa di 200 franchi deve essere pagata anche la tassa.

Art. 28 Perseguimento penale da parte dell'AFD

Il perseguimento penale da parte dei Cantoni viene a cadere. Visti gli elevati costi delle infrastrutture, non è chiaro se sia giustificato trasferire compiti alle autorità cantonali. All'opposto di quanto avviene per la riscossione della tassa (art. 12 e 13) e al controllo (art. 15), la competenza generale per il perseguimento e il giudizio di contravvenzioni non può essere delegata a terzi. Cionondimeno, per ridurre l'onere dell'AFD il DFF deve avere la facoltà di affi-

²³ RS 641.81

Revisione della legge sul contrassegno stradale

dare contrattualmente a terzi il perseguimento penale nella procedura della multa disciplinare. La procedura semplificata ai sensi della legge federale del 22 marzo 1974²⁴ sul diritto penale amministrativo (DPA) è sostituita dalla procedura della multa disciplinare.

Art. 29 Prescrizione

Il termine di prescrizione è fissato a tre anni. Esso tiene conto del fatto che la Svizzera può essere attraversata in poco tempo e che le persone assoggettate potrebbero essere tentate di arrischiarsi ad attraversarla senza pagare la tassa. Queste contravvenzioni possono essere perseguire in occasione di una successiva entrata in Svizzera.

Art. 30 Esecuzione

Il Consiglio federale mantiene la competenza per stipulare accordi internazionali con Stati che appoggiano l'esecuzione di questa legge. Sono ipotizzabili accordi bilaterali che regolano la riscossione di multe all'estero. Già oggi vi sono diversi accordi e trattati con vari Stati in materia di assistenza giudiziaria e cooperazione tra le autorità di polizia.

Art. 31 Compenso

Il DFF fissa il compenso per tutte le parti incaricate dell'esecuzione della legge. Ciò comprende la messa a concorso delle prestazioni di servizi, nella misura in cui esse sono soggette al diritto in materia di acquisti pubblici e non sono fornite dai Cantoni o da istituzioni della Confederazione.

Art. 32 Abrogazione e modifica di altri atti normativi

Legge sulle multe disciplinari: articolo 3 capoverso 2

È necessario un adeguamento analogamente ai controlli della velocità, affinché nel caso dell'impiego di impianti di controllo automatizzati gli accertamenti di infrazioni possano essere eseguiti secondo la procedura della multa disciplinare, in particolare per i veicoli immatricolati all'estero.

Legge sul traffico pesante

Secondo l'articolo 3 capoverso 2 della LUSN rivista, la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali non è riscossa sui veicoli assoggettati alla LTTP. Affinché nei controlli mediante videocamera le immagini di questi veicoli possano essere scartate automaticamente, il sistema di controllo deve avere a disposizione per confronto la totalità delle targhe assoggettate alla tassa sul traffico pesante. L'articolo 18a LTTP costituisce la base legale necessaria per questa raccolta di dati ai sensi dell'articolo 19 LUSN proposto.

Legge federale sulla circolazione stradale: articolo 89e

L'organo competente per la riscossione della tassa e il controllo deve poter accedere ai dati dei sistemi informatici degli uffici della circolazione stradale. L'adeguamento proposto della LCStr (art. 89e lett. k) costituisce la base legale necessaria ai sensi dell'articolo 19 della LUSN rivista. Poiché fino a oggi questo fondamento giuridico per la riscossione della tassa sul traffico pesante mancava, la lacuna è colmata con l'aggiunta dell'articolo 89e lettera b LCStr.

²⁴ RS 313.0

Revisione della legge sul contrassegno stradale

Art. 33 Disposizioni transitorie

Capoverso 1: Garantisce che al momento del passaggio alla registrazione elettronica del pagamento della tassa le persone assoggettate possano utilizzare l'ultimo contrassegno adesivo acquistato fino alla scadenza dello stesso. Idealmente, quale momento dell'entrata in vigore va scelto il 1° dicembre di un determinato anno, al fine di facilitare il passaggio ed evitare minori entrate.

Capoverso 2: Questa disposizione garantisce la riscossione della tassa in ogni circostanza. Se sorgono degli imprevisti in occasione dell'attuazione o dell'esercizio del sistema di riscossione elettronico, essa prevede che il sistema attuale del contrassegno adesivo possa essere mantenuto in via transitoria o reintrodotta successivamente.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

3.1.1 Ripercussioni finanziarie

Da una prospettiva finanziaria, due aspetti sono prioritari per il Consiglio federale con l'introduzione del contrassegno elettronico.

In primo luogo, l'introduzione del contrassegno elettronico non deve determinare un aumento della tassa annua. Il Consiglio federale rispetta in tal modo il voto popolare del 2013 con il quale è stata respinta una tassa annua di 100 franchi.

In secondo luogo, l'introduzione del contrassegno elettronico non deve incidere sulle entrate. Il Consiglio federale non intende generare né maggiori né minori entrate attraverso il contrassegno elettronico.

Per mantenere la tassa al livello attuale di 40 franchi è indispensabile rinunciare al frazionamento temporale. L'introduzione di contrassegni di breve durata, mantenendo invariato il costo del contrassegno annuo, porterebbe invariabilmente a riduzioni delle entrate. Dato che si vuole garantire nel contempo la neutralità delle entrate, il riequilibrio di dette minori entrate potrebbe essere finanziato soltanto attraverso un aumento della tassa annua. Se, ad esempio, il costo del contrassegno di breve durata fosse di 20 franchi, la tassa annua andrebbe incrementata di 16 franchi per ottenere un livello di entrate pari a quello odierno.

Spese d'investimento

La realizzazione del sistema del contrassegno elettronico esige la creazione e lo sviluppo della necessaria infrastruttura informatica. Il gestore deve procurare e implementare un sistema informatico in grado di garantire la registrazione delle persone assoggettate e/o un controllo automatizzato. Per coprire la rete autostradale in funzione dei rischi andrebbero impiantati circa 50 siti di controllo. Nelle spese d'investimento da preventivare, dell'ordine di 50–75 milioni di franchi, non si è tenuto conto degli eventuali risparmi a livello di costi, derivanti dalla condivisione di determinate infrastrutture TTPCP (dispositivi di controllo) e dall'uso di apparecchiature mobili.

Per lo scambio elettronico di dati con gli uffici cantonali della circolazione stradale andrebbe eventualmente realizzata un'interfaccia con il registro automatizzato dei veicoli e dei detentori (MOFIS/SIAC). Qualora l'esecuzione compete all'AFD, i nuovi hardware e software devono essere integrati nell'architettura informatica attuale, in fase di modernizzazione, e adeguati in funzione della prevista trasformazione dell'AFD, che comprende il rinnovo globale

Revisione della legge sul contrassegno stradale

del suo ambiente TIC (programma DaziT²⁵). L'AFD richiederà per tempo un credito d'impegno per gli investimenti in impianti e sistemi informatici. Alla stregua delle spese d'esercizio, le spese d'investimento sono finanziate attraverso i proventi della tassa.

Spese d'esercizio

L'uso maggiore di targhe trasferibili e un'eventuale riduzione per motoveicoli e rimorchi generano minori entrate di circa 28 milioni di franchi. Queste possono essere compensate riducendo contemporaneamente le spese d'esercizio e contrastando gli abusi.

Modello	Un anno	Spese d'esercizio ²⁶	Riduzione abusi	Minori entrate targhe trasferibili ²⁷	Tariffe speciali		Entrate nette	Ripercussioni su importo tassa annua
					Motoveicoli	Rimorchi		
Importi in franchi svizzeri								
Contrassegno adesivo	40.00	- 48 mio.					336 mio.	
Contrassegno elettronico con una tariffa speciale per motoveicoli e rimorchi	40.00	- 35 mio.	26,4 mio.	- 17,2 mio.	- 7 mio.	- 3,7 mio.	max. 347 mio.	- 1.15

L'ammontare delle spese d'esercizio oscilla entro un margine di variazione di 5 milioni di franchi, a seconda del modello di esecuzione e delle spese per il personale della Confederazione (cfr. n. 3.1.2. qui di seguito).

²⁵ <https://www.admin.ch/gov/it/pagina-iniziale/documentazione/comunicati-stampa.msg-id-65675.html>.

²⁶ Le spese d'esercizio sono stimate a 30–35 milioni di franchi. Per non rischiare una perdita di entrate, i calcoli sono stati effettuati nella variante più cara.

²⁷ Le minori entrate sono il risultato della moltiplicazione di 430 000 targhe trasferibili per il costo del contrassegno annuo (40 franchi).

Revisione della Legge sul contrassegno stradale

	Contrassegno adesivo	Contrassegno elettronico			
		<i>Esecuzione: Confederazione – Riscossione veicoli svizzeri: Cantoni</i>	<i>Esecuzione + riscossione: Confederazione / Autoregistrazione</i>	<i>Esecuzione: terzi, se possibile – Riscossione: Cantoni</i>	<i>Esecuzione: Confederazione – Riscossione: terzi / Autoregistrazione</i>
Entrate lorde	385 mio.	385 mio.	385 mio.	385 mio.	385 mio.
Spese					
<i>Compenso AFD</i>	<i>(9,62 mio.)</i>	<i>(9,62 mio.)</i>	<i>(9,62 mio.)</i>	<i>(9,62 mio.)</i>	<i>(9,62 mio.)</i>
- Compiti amministrativi		1,3 mio.	2,1 mio.	1,2 mio.	1,2 mio.
- Controllo dei contrassegni al confine		3,2 mio.	3,2 mio.	1,6 mio.	1,6 mio.
- Controllo dei contrassegni da parte di terzi	<i>(2,0 mio.)¹⁾</i>	2,0 mio.	2,0 mio.	4,0 mio.	4,0 mio.
- Controllo a posteriori delle immagini		0–3,0 mio. ²⁾	0–3,0 mio. ²⁾	<i>(0–3,0 mio.²⁾)³⁾</i>	<i>(0–3,0 mio.²⁾)³⁾</i>
<i>(Costi effettivi DFF)</i>		<i>(6,5–9,5 mio.)</i>	<i>(7,3–10,3 mio.)</i>	<i>(6,8–9,8 mio.)</i>	<i>(6,8–9,8 mio.)</i>
<i>Compensi</i>	<i>(37,23 mio.)</i>				
- Distributori	34,77 mio.	--,--	--,--	--,--	--,--
- Vendita di contrassegni da parte di terzi	2,46 mio.				
- Registrazione veicoli svizzeri via ufficio della circolazione stradale	--,--	6,2 mio.	--,--	6,2 mio.	--,--
- Fornitura di dati ufficio della circolazione stradale	--,--	--,--	1,0 mio.	--,--	1 mio.
Commissioni di transazione conto corrente	--,--	3,7 mio.	3,7 mio.	3,7 mio.	3,75 mio.
Costi di produzione	1,25 mio.	--,--	--,--	--,--	--,--
Ammortamenti sugli investimenti	--,--	10,0 mio.	10,0 mio.	10,0 mio.	10,0 mio.
Manutenzione	--,--	5,0 mio.	5,0 mio.	5,0 mio.	5,0 mio.
Riserva	--,--	1,0 mio.	1,0 mio.	1,0 mio.	1,0 mio.
Totale costi di riscossione	48,11 mio.	32,4–35,4 mio.	28–31 mio.	32,7–35,7 mio.	27,5–30,5 mio.
Proventi netti (2016⁴⁾)	338 mio.	339,6–342,6 mio.	344–347 mio.	339,3–342,3 mio.	344,5–347,5 mio.

¹⁾ Attualmente non eseguito

²⁾ Dipende dalla valutazione del rischio e dalla modalità

³⁾ Prestazioni di servizio esterne

⁴⁾ Nel rapporto sul contrassegno elettronico sono state utilizzate le cifre del 2015

Revisione della Legge sul contrassegno stradale

3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Fin dalla sua introduzione nel 1985, la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali è riscossa dall'AFD. L'AFD è responsabile dell'acquisto, della vendita all'estero e al confine nonché dei controlli al confine. La vendita e i controlli in Svizzera sono invece di competenza dei Cantoni. Il fabbisogno di personale dell'AFD è attualmente di 26 posti a tempo pieno. Per la vendita ai grandi valichi di confine viene inoltre impiegato personale ausiliario esterno, equivalente a ulteriori 20–30 posti a tempo pieno. Per sgravare ulteriormente gli uffici doganali sono già state avviate le necessarie misure di diritto in materia di acquisti pubblici in vista dell'impiego di personale ausiliario esterno negli uffici doganali autostradali non solo per la vendita di contrassegni, ma anche per il controllo e il perseguimento nella procedura semplificata all'uscita dalla Svizzera.

A differenza di quanto avviene per il contrassegno adesivo, con il contrassegno elettronico le risorse di personale non sarebbero più impiegate per la diffusione e la vendita, bensì per il perseguimento, in particolare delle persone straniere colpevoli di non aver pagato la tassa nonché, a seconda della frequenza dei controlli, per la verifica dei dati di tale verifica (controllo a posteriori delle immagini). Se la gestione di un sistema di controllo automatico e il controllo a posteriori delle immagini, oneroso in termini di risorse umane, fossero esternalizzati a un fornitore privato, mantenendo l'assistenza da parte di terzi per i controlli, l'attuale effettivo di 26 posti a tempo pieno dovrebbe essere sufficiente e andrebbe ridefinito in funzione della frequenza dei controlli desiderata. Qualora invece non fosse possibile delegare all'esterno la gestione e il controllo a posteriori delle immagini nonché l'assistenza in sede di controllo, si dovrebbe prevedere un fabbisogno di personale dell'ordine di 40 posti al massimo, in funzione della valutazione del rischio e della modalità. Una delega presupporrebbe profili professionali modificati. La priorità non sarebbe data alle attività logistiche, ma alla sorveglianza via un gestore privato in possesso delle necessarie conoscenze in tema di revisione contabile e controlling.

Nel quadro della delega di competenze al Consiglio federale entrano pertanto in considerazione diverse varianti con specifiche ripercussioni finanziarie e sull'effettivo di personale, qualora terzi siano incaricati dell'esecuzione. Le quattro varianti presentate di seguito corrispondono a quelle relative alle spese d'esercizio illustrate nella tabella al numero 3.1.1. I valori indicati per costi e spese per il personale sono stime molto approssimative.

Revisione della legge sul contrassegno stradale

Esecuzione da parte della Confederazione, riscossione per veicoli svizzeri da parte dei Cantoni

Se tutti compiti legati all'esecuzione del contrassegno elettronico rimangono di competenza della Confederazione, i profili dei requisiti sono trasferiti. Da un lato, vengono a cadere interamente i posti legati alla vendita e i relativi costi. Dall'altro, sarebbero richiesti essenzialmente profili professionali meno esigenti, le cui responsabilità consisterebbero essenzialmente in rielaborare elettronicamente videoregistrazioni non leggibili e classificarle poi come casi registrati oppure contravvenzioni. La soppressione dei controlli sul territorio svizzero da parte della polizia va compensata con dieci posti addizionali per i controlli al confine. Le varie attività richiedono inoltre un lieve incremento dell'effettivo di personale (da quattro a nove posti) distribuiti su vari servizi. All'esecuzione della LUSN e delle disposizioni d'esecuzione si affiancano ora il trattamento di ricorsi e procedimenti penali nonché l'assistenza in campo informatico e di diritto degli acquisti pubblici. Non va sottovalutata inoltre l'assistenza alla clientela, resa necessaria dall'introduzione di un sistema elettronico in sostituzione del contrassegno adesivo. In più i Cantoni hanno diritto a un compenso.

Situazione attuale

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF	Vendita di contrassegni da parte di terzi	2,4 mio.	
DFF	Controllo dei contrassegni da parte di terzi	2,0 mio.	
DFF	Controllo al confine	2,2 mio.	22
DFF	LUSN / OUSN / Logistica	0,6 mio.	4
Totale		7,2 mio.	26

Risparmi

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF	Vendita di contrassegni da parte di terzi	2,4 mio.	
DFF	Controllo dei contrassegni da parte di terzi	0	0
DFF	Controllo al confine	0	0
DFF	LUSN / OUSN / Acquisti / Informatica / Ricorsi / Perseguimento / Riscossione delle multe	0	0

Nuove spese o aumento delle spese

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.	Numero di posti
DFF	Controllo a posteriori delle immagini di targhe di controllo non identificabili ²⁸	0–3,0 mio.	0–40
DFF	Controllo al confine	1,0 mio.	10
	LUSN / OUSN / Acquisti / Informatica / Ricorsi / Perseguimento / Riscossione delle multe	0,75 mio.	5

Totale

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF		6,55–9,55 mio.	41–81

* senza costi dei posti di lavoro

²⁸ Variabile, a seconda della modalità concreta e della valutazione del rischio.

Revisione della legge sul contrassegno stradale

Esecuzione e riscossione da parte della Confederazione per veicoli svizzeri ed esteri in caso di autoregistrazione

Contrariamente alla variante precedente, nella presente variante la registrazione e la riscossione sono eseguite dalla Confederazione, invece che dai Cantone, anche per i veicoli svizzeri. L'effettivo di personale viene incrementato, ma solo di cinque posti perché le persone assoggettate, svizzere ed estere, devono autoregistrarsi. Si prevede che il personale della Confederazione dovrà far fronte a maggiori richieste d'informazione. D'altro canto, si riduce il compenso ai Cantoni, incaricati solamente della trasmissione di dati dei detentori di veicoli e non più della riscossione della tassa.

Situazione attuale

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF	Vendita di contrassegni da parte di terzi	2,4 mio.	
DFF	Controllo dei contrassegni da parte di terzi	2,0 mio.	
DFF	Controllo al confine	2,2 mio.	22
DFF	LUSN / OUSN / Logistica	0,6 mio.	4
Totale		7,2 mio.	26

Risparmi

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF	Vendita di contrassegni da parte di terzi	2,4 mio.	
DFF	Controllo dei contrassegni da parte di terzi	0	0
DFF	Controllo al confine	0	0
DFF	LUSN / OUSN / Acquisti / Informatica / Ricorsi / Perseguimento / Riscossione delle multe	0	0

Nuove spese o aumento delle spese

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.	Numero di posti
DFF	Controllo a posteriori delle immagini di targhe di controllo non identificabili ²⁹	0–3,0 mio.	0–40
DFF	Controllo al confine	1,0 mio.	10
DFF	LUSN / OUSN / Informatica / Informazioni / Ricorsi / Perseguimento / Riscossione delle multe	1,5 mio.	10

Totale

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF		7,3–10,3 mio.	46–86

*senza costi dei posti di lavoro

²⁹ Variabile, a seconda della modalità concreta e della valutazione del rischio.

Revisione della legge sul contrassegno stradale

Esecuzione da parte di terzi se possibile, riscossione da parte dei Cantoni per veicoli svizzeri

Un'ulteriore variante consiste nell'affidare la registrazione e la riscossione ai Cantoni, delegando nel contempo quanti più compiti possibili a terzi. Delegare la riscossione ai Cantoni consente di mantenere bassa la quota di abusi in caso di veicoli svizzeri.

Se la maggior parte dei compiti che sorge dall'esecuzione della LUSN riveduta è trasferita a uno o più terzi, si risparmiano nella loro totalità gli oneri legati alla vendita. Qualora anche i controlli siano delegati a terzi, l'AFD può limitarsi a svolgere un ruolo di sostegno di secondo piano per i casi difficili o azioni puntuali. A questo scopo occorre prevedere 16 posti a tempo pieno. Il controllo a posteriori delle immagini non inciderebbe sulle spese per il personale, ma si rifletterebbe solo in un incremento delle spese di riscossione. Andrebbero preventivati quattro posti a tempo pieno per i compiti di coordinamento e sorveglianza dei fornitori esterni. In totale andrebbero quindi programmati altri quattro posti a tempo pieno per l'esecuzione della LUSN.

Situazione attuale

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF	Vendita di contrassegni da parte di terzi	2,4 mio.	
DFF	Controllo dei contrassegni da parte di terzi	2,0 mio.	
DFF	Controllo al confine	2,2 mio.	22
DFF	LUSN / OUSN / Logistica	0,6 mio.	4
Totale		7,2 mio.	26

Risparmi

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.	Numero di posti
DFF	Vendita di contrassegni da parte di terzi	2,4 mio.	
DFF	Controllo dei contrassegni da parte di terzi	0	0
DFF	Controllo al confine	0,6 mio.	6
DFF	LUSN / OUSN / Ricorsi	0	0

Nuove spese o aumento delle spese

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.	Numero di posti
DFF	Prestazioni di servizio esterne; controllo a posteriori delle immagini ³⁰	0–3,0 mio.	
DFF	Controllo dei contrassegni da parte di terzi	2,0 mio.	
DFF	LUSN / OUSN / Acquisti / Informatica / Sorveglianza	0,6 mio.	4

Totale

Dipartimento	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF	6,8–9,8 mio.	24

* senza costi dei posti di lavoro

³⁰ Variabile, a seconda della modalità concreta e della valutazione del rischio.

Revisione della legge sul contrassegno stradale

Esecuzione da parte della Confederazione, riscossione da parte di terzi per veicoli svizzeri ed esteri in caso di autoregistrazione

Nella quarta variante la Confederazione è competente soltanto per la legislazione, gli acquisti, la sorveglianza e il controllo al confine. Gli acquisti e la gestione legati a registrazione, riscossione, controllo e perseguimento di persone assoggettate, svizzere ed estere, sarebbero delegati a terzi. In termini di spese per il personale della Confederazione questa variante è identica alla terza variante. Si può presupporre tuttavia che l'impiego di un sistema di registrazione e riscossione, sia per i veicoli svizzeri sia per quelli esteri, avrebbe un impatto determinante sulle spese di investimento e di esercizio.

Situazione attuale

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF	Vendita di contrassegni da parte di terzi	2,4 mio.	
DFF	Controllo dei contrassegni da parte di terzi	2,0 mio.	
DFF	Controllo al confine	2,2 mio.	22
DFF	LUSN / OUSN / Logistica	0,6 mio.	4
Totale		7,2 mio.	26

Risparmi

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF	Vendita di contrassegni da parte di terzi	2,4 mio.	
DFF	Controllo dei contrassegni da parte di terzi	0	0
DFF	Controllo al confine	0	0
DFF	LUSN / NSAV / Acquisti / Informatica / Ricorsi / Perseguimento / Riscossione delle multe	0	0

Nuove spese o aumento delle spese

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.	Numero di posti
DFF	Controllo a posteriori delle immagini di targhe di controllo non identificabili ³¹	0–3,0 mio.	
DFF	Controllo al confine	2,0 mio.	
	LUSN / OUSN / Acquisti / Informatica / Ricorsi / Perseguimento / Riscossione delle multe	0,6 mio.	4

Totale

Dipartimento	Breve descrizione	Costi del personale in fr.*	Numero di posti
DFF		6,8–9,8 mio.	24

* senza costi dei posti di lavoro

³¹ Variabile, a seconda della modalità concreta e della valutazione del rischio.

Revisione della legge sul contrassegno stradale

3.2 Ripercussioni per i Cantoni

Vengono a cadere le spese dei Cantoni per la vendita dei contrassegni adesivi e il relativo compenso.

La soppressione del controllo e del perseguimento sgrava i corpi di polizia cantonali dai compiti in questi ambiti. Nel contempo vengono a mancare ai Cantoni gli introiti provenienti dalle multe per un valore approssimativo di 3,8 milioni di franchi.

Un'eventuale riscossione della tassa sui veicoli svizzeri da parte dei Cantoni sarebbe compensata dalla Confederazione.

3.3 Ripercussioni sull'economia nazionale

Non c'è da aspettarsi ripercussioni importanti sull'economia nazionale. Il progetto mira semplicemente a modernizzare la modalità di riscossione. La maggiore frequenza dei controlli potrebbe ridurre gli abusi e determinare maggiore equità in tema di tassazione.

Poiché l'ammontare della tassa annua deve essere mantenuto, l'onere per le persone assoggettate rimane invariato. Poiché il contrassegno adesivo è applicato al singolo veicolo, i detentori che utilizzano vari veicoli con un'unica targa trasferibile sono costretti a pagare la tassa più volte, ovvero a comprare un contrassegno per ciascun veicolo. La situazione cambia se la registrazione è collegata alla targa di controllo e non più al veicolo: la tassa per una targa trasferibile, utilizzabile per vari veicoli, viene pagata una volta sola. Si calcola uno sgravio dell'ordine di 17 milioni franchi per questa categoria di contribuenti.

Il passaggio al contrassegno elettronico avrà ripercussioni per le persone occupate dagli operatori economici incaricati sinora della produzione e in particolare della vendita dei contrassegni adesivi. Queste attività, prettamente di tipo logistico, sono soppresse senza essere sostituite, in quanto la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali da parte di detentori svizzeri potrebbe essere pagata contemporaneamente all'imposta sui veicoli. I detentori esteri potrebbero registrare la targa di controllo o il veicolo in Internet contro il pagamento della tassa.

Il controllo a posteriori delle immagini di targhe di controllo non automaticamente leggibili genera invece nuovi compiti. Non si prevede che questi incarichi siano svolti dal personale federale, bensì si prevede di metterli a concorso sul libero mercato. Lo stesso vale per i compiti di controllo, i quali, a dire il vero, già oggi potrebbero in parte essere effettuati da terzi.

Occorre inoltre mettere in funzione e assicurare la manutenzione di impianti di controllo e del sistema d'informazione, compiti che possono anch'essi essere esternalizzati.

4 Programma di legislatura del Consiglio federale

Il Consiglio federale ha dichiarato l'introduzione di un contrassegno autostradale elettronico un obiettivo del suo programma di legislatura 2015–2019. Esso intende ammodernare e rendere flessibile la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali a partire dal 2020 e adeguarla alle possibilità tecniche attuali. A tale fine intende sostituire l'odierno contrassegno adesivo con uno in formato elettronico (compreso un contrassegno di breve durata).

L'introduzione del contrassegno elettronico fa parte dell'attuazione della strategia di e-government³² del Consiglio federale del 2007 che, a sua volta, costituisce un elemento della strategia «Svizzera digitale»³³ dell'aprile 2016. In tal modo, la Confederazione realizza

³² <https://www.egovernment.ch/it/umsetzung/e-government-strategie/>.

³³ FF 2016 3515

Revisione della legge sul contrassegno stradale

in un ulteriore ambito l'obiettivo di mettere le autorità in condizione di fornire le proprie prestazioni alla popolazione, all'economia e all'Amministrazione per via elettronica in maniera trasparente, a costi contenuti e senza discontinuità dei sistemi di trasmissione. Nell'ottica dell'orientamento ai servizi, formulato come obiettivo della strategia di e-government (obiettivo 1), l'acquisto del contrassegno elettronico, ovvero il pagamento della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, può essere effettuato da svizzeri e stranieri senza bisogno di dispositivi e in maniera mobile. Contemporaneamente, la riscossione della tassa sui veicoli svizzeri da parte dei Cantoni va riconosciuta come soluzione polivalente sostenibile, a condizione che i Cantoni prevedano la tassazione elettronica (obiettivo 4).

In merito al tema dell'infrastruttura e dell'ambiente, la strategia «Svizzera digitale» persegue, tra l'altro, per la Svizzera una mobilità intelligente, interconnessa e a misura d'uomo. Il contrassegno elettronico fornisce, per via elettronica, un elemento costitutivo del prezzo della mobilità individuale (Panoramica its 2025/2030, principio 12 relativo al finanziamento³⁴).

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

L'articolo 86 capoverso 2 Cost. conferisce alla Confederazione la competenza di riscuotere la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali per i veicoli a motore e i rimorchi che non soggiacciono alla tassa sul traffico pesante. Con la votazione popolare sul decreto federale concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, la base costituzionale viene trasposta dall'articolo 86 capoverso 2 Cost. al nuovo articolo 85a Cost. (entrata in vigore prevista: 1° gennaio 2018), senza modifica del contenuto.

5.2 Rapporto con il diritto europeo

Fino a oggi sette Paesi membri dell'UE conoscono un sistema di contrassegno per i veicoli leggeri privati. Per l'EU è importante non discriminare gli utenti occasionali a causa della struttura tariffaria. Questo vale soprattutto per le persone residenti all'estero se un contrassegno a scadenza più breve non è previsto o se il suo prezzo è sensibilmente più alto di quello annuale³⁵. Poiché l'UE ha legiferato in merito alla tassazione per l'uso di alcune infrastrutture stradali solo per gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci³⁶ e non per i veicoli privati, la Commissione UE ha pubblicato degli orientamenti in merito³⁷. Con queste raccomanda la creazione di tasse di breve durata e stabilisce il quadro per il rapporto di prezzo tra tassa annuale e tassa di breve durata. Il rapporto tra l'aliquota giornaliera di un contrassegno di breve durata e l'aliquota giornaliera della tassa annua non deve essere superiore a 8,2.

La modifica proposta della LUSN non prevede un aumento della tassa, bensì solo il passaggio dal contrassegno adesivo alla riscossione elettronica della tassa. L'accordo del 21 giugno 1999³⁸ fra la Confederazione svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (accordo sui trasporti terrestri) non è toccato da questa modifica.

³⁴ http://www.its-ch.ch/fileadmin/redacteur/pdf/Publication_Leitbild_ITS-CH_Landverkehr_2025_30_Kurzfassung_Web.pdf (non disponibile in italiano).

³⁵ Comunicazione della Commissione relativa all'imposizione di diritti nazionali sulle infrastrutture stradali ai veicoli leggeri privati (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52012DC0199&qid=1496592848329&from=IT>).

³⁶ Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L187 del 20.7.1999, pag. 42).

³⁷ Orientamenti della Commissione sui sistemi nazionali di tariffazione stradale (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-471_it.htm).

³⁸ RS 0.740.72

Revisione della legge sul contrassegno stradale

5.3 Delega di competenze legislative

L'avamprogetto della LUSN contiene varie disposizioni inerenti alla delega di competenze legislative. Si tratta soprattutto di ambiti che vanno adeguati rapidamente a causa di cambiamenti nel contesto economico. La competenza legislativa deve poter essere delegata sia al Consiglio federale sia al DFF e all'AFD.

La LUSN rivista delega al Consiglio federale il potere di legiferare nei seguenti ambiti:

- riduzione della tassa per motoveicoli e rimorchi (art. 7 cpv. 2);
- pagamento a posteriori della tassa (art. 9 cpv. 2);
- modalità di pagamento (art. 9 cpv. 3);
- requisiti che deve soddisfare il sistema di registrazione nonché l'oggetto della registrazione (art. 10 cpv. 3);
- casi in cui il pagamento della tassa può essere trasferito a un altro veicolo (art. 11 cpv. 2);
- delega della competenza per la riscossione della tassa (art. 12 cpv. 1);
- delega a terzi o ai Cantoni dell'esecuzione di controlli (art. 15 cpv. 2);
- requisiti che deve soddisfare il sistema di sorveglianza necessario per l'esecuzione dei controlli (art. 15 cpv. 4);
- dettagli inerenti al contenuto del sistema d'informazione (art. 18 cpv. 4);
- delega a terzi del perseguimento penale nella procedura semplificata (art. 28 cpv. 4);
- disposizioni d'esecuzione (art. 30 cpv. 1 e 2).

Al DFF è delegata l'attività normativa nel seguente ambito:

- fissazione del compenso per la riscossione della tassa (art. 31).

5.4 Protezione dei dati

5.4.1 Sede normativa

Per le disposizioni in materia di protezione dei dati, negli atti normativi che deve applicare l'AFD si rinvia di principio al diritto doganale. Si potrebbe considerare questo approccio anche per la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali. Al momento della redazione del presente rapporto esplicativo non è ancora chiaro il ruolo dell'AFD nella gestione e riscossione di tale tassa. Inoltre, relativamente a questo atto legislativo, le disposizioni in materia di protezione dei dati interessano in modo particolare politica e società. Regolando queste disposizioni in un'ordinanza con rinvio al diritto doganale si eviterebbe un dialogo necessario in fase di consultazione e si sposterebbe la questione in Parlamento.

5.4.2 Ambiti d'applicazione della protezione dei dati

All'attuale stato della tecnica si prevede che il pagamento della tassa sarà collegato alla targa di controllo. I dati della targa rilevati non sono considerati degni di particolare protezione ai sensi della legge federale del 19 giugno 1992³⁹ sulla protezione dei dati (LPD). Con il contrassegno elettronico i dati personali sono rilevati in particolare negli ambiti seguenti:

- registrazione;
- controlli basati su video;

³⁹ RS 235.1

Revisione della legge sul contrassegno stradale

- trasmissione dei dati a terzi.

In sede di **registrazione** sono rilevati i dati delle targhe di controllo e la durata di validità della registrazione dei veicoli che hanno il diritto di utilizzare le strade nazionali assoggettate alla tassa. Per i veicoli svizzeri, i dati sono rilevati regolarmente dai Cantoni al momento della messa in circolazione. Come per la TTPCP, l'AFD potrebbe accedere a questi dati e se del caso elaborarli. I dati immessi da utenti esteri possono anch'essi essere elaborati o, in caso di inesattezze, corretti dall'AFD.

Allo stato attuale della tecnica, i **controlli** dell'avvenuto pagamento della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali saranno effettuati con tutta probabilità attraverso videocamere posizionate in punti selezionati della rete delle strade assoggettate alla tassa. A differenza dei veicoli pesanti, i veicoli privati non sono muniti di apparecchi di rilevazione che comunicano con i radiofari, comunicazione comunque non necessaria ai fini della riscossione di una tassa forfettaria. Tantomeno saranno disponibili veicoli intelligenti in un futuro prossimo. Le immagini delle targhe registrate dalle videocamere sono rilevate e confrontate con i dati degli aventi diritto. I dati che si rivelano identici sono cancellati immediatamente. I dati che non si possono confrontare per niente o per i quali vi sono incertezze sono elaborati. Se è comprovata l'esistenza di un contrassegno elettronico in corso di validità, i relativi dati sono cancellati. Tutti gli altri dati sono elaborati e incrociati con i dati personali al fine di servire da base per una multa.

Se un controllo mediante videocamera rileva la targa di un veicolo svizzero che non ha diritto di utilizzare le strade nazionali, i dati relativi al detentore sono consultati in MOFIS/SIAC. I dati degli stranieri che non hanno pagato la tassa sono salvati e anche se essi lasciano il territorio svizzero possono essere multati in occasione di un successivo viaggio in Svizzera. La durata di conservazione dei dati è di tre anni (termine di prescrizione).

Non è contemplata la **trasmissione di dati a terzi**. Sono fatte salve eventuali disposizioni giudiziali. Poiché i dati delle immagini e di controllo degli utenti registrati sono sovrascritti immediatamente dopo il loro passaggio, la loro trasmissione a terzi sarebbe comunque praticamente esclusa.

È garantita l'osservanza delle disposizioni rilevanti della LPD e della relativa ordinanza d'esecuzione, come per altri gli sistemi analoghi in uso (p. es. TTPCP oppure controllo della velocità media).