

Questo testo è una versione provvisoria. Fa stato unicamente la versione pubblicata nel Foglio federale.



19.xxx

**Messaggio
concernente la modifica della legge sul contrassegno stradale**

del ...

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di modifica della legge sul contrassegno stradale.

Nel contempo vi proponiamo di togliere dal ruolo la seguente mozione:

2016 M 16.3009 Contrassegno elettronico (S 15.3.16, Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni CS; N 15.6.16)

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

...

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Ueli Maurer

Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

Compendio

Il sistema di riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali di prima e di seconda classe va completato con un'alternativa elettronica. Manca infatti il consenso per una riscossione esclusivamente elettronica della tassa; per questo motivo gli utenti delle strade nazionali devono poter scegliere tra l'attuale contrassegno adesivo e un nuovo contrassegno elettronico.

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.

Diversi Paesi hanno già introdotto contrassegni elettronici o intendono farlo nel prossimo futuro. Nel programma di legislatura 2015–2019 il Consiglio federale si è posto l'obiettivo di introdurre un contrassegno autostradale elettronico.

Con la mozione della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati del 18 febbraio 2016 (16.3009 «Contrassegno elettronico»), il Consiglio federale è stato incaricato di presentare al Parlamento un progetto di legge in materia. I risultati della consultazione mostrano una grande discrepanza tra fautori e oppositori del progetto.

Il 15 giugno 2018 il consigliere nazionale Martin Candinas ha depositato una mozione (18.3701 «Contrassegno digitale a titolo volontario») in cui chiede la possibilità di poter pagare la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali mediante il comune contrassegno adesivo oppure mediante un nuovo contrassegno elettronico. Il 21 novembre 2018 il Consiglio federale ha discusso l'ulteriore modo di procedere e si è espresso a favore dell'introduzione di un contrassegno elettronico facoltativo e dunque dell'attuazione della mozione 18.3701. La mozione è stata accolta dal Consiglio nazionale il 13 marzo 2019, mentre non è ancora stata trattata dal Consiglio degli Stati.

Contenuto del progetto

Il disegno di legge prevede che gli utenti possano scegliere tra l'attuale contrassegno adesivo e un nuovo contrassegno elettronico. A differenza del contrassegno adesivo, quello elettronico non è legato a un determinato veicolo bensì alla targa di controllo. Di conseguenza, i conducenti devono registrare in un apposito sistema la targa del proprio veicolo prima di utilizzare per la prima volta una strada nazionale.

Il contrassegno adesivo continuerà a essere venduto in Svizzera e al confine, mentre all'estero sarà possibile acquistare solo quello elettronico.

Le competenze per la riscossione della tassa rimangono all'Amministrazione delle dogane e ai Cantoni, i quali sono responsabili per la vendita dei contrassegni adesivi in Svizzera. I controlli sono eseguiti, come finora, dall'Amministrazione delle dogane al confine e nell'area di confine nonché dai Cantoni all'interno del Paese.

Il prodotto netto della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali confluisce nel Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). In base a stime attuali, l'introduzione del contrassegno elettronico non avrà importanti ripercussioni sul prodotto netto.

Messaggio

1 Situazione iniziale

1.1 Necessità di agire e obiettivi

1.1.1 Motivo del progetto

La tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali viene riscossa dal 1985. Dieci anni dopo la sua introduzione, il prezzo del contrassegno è passato da 30 a 40 franchi annuali. Rispetto ai pedaggi autostradali esteri, il contrassegno svizzero è economico, anche perché copre interamente le tasse per l'uso delle strade e gli utenti non devono pagare pedaggi supplementari, ad esempio per gallerie o ponti. Si tratta di un importo forfettario annuo, versato in ugual misura da utenti esteri saltuari e da utenti regolari. Circa il 40 per cento dei 385 milioni di franchi di entrate lorde proviene da utenti esteri. Nel 2013 l'elettorato ha bocciato la proposta di portare il contrassegno annuo a 100 franchi (e 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. Dal 2018 la Costituzione sancisce che il prodotto netto della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali sia destinato al nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).

Nel programma di legislatura 2015–2019 il nostro Collegio si è posto l'obiettivo di modernizzare e flessibilizzare, a partire dal 2020, la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali nonché di adeguarla al livello delle possibilità tecniche attuali. Per farlo, è orientato a sostituire l'odierno contrassegno adesivo con una versione elettronica.

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 della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale del 3 novembre 2014 (14.4002 «Riscossione elettronica della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali [contrassegno elettronico]»).

Indipendentemente da ciò, con la mozione della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati del 18 febbraio 2016 (16.3009 «Contrassegno elettronico») il nostro Consiglio è stato incaricato di presentare al Parlamento, entro la fine del 2017, un progetto per l'introduzione di un contrassegno elettronico. Il progetto preliminare prevedeva l'abolizione del contrassegno adesivo e l'introduzione di un contrassegno elettronico, senza contrassegni di breve durata, mantenendo lo stesso prezzo. Ipotizzava, inoltre, un'ampia delega delle competenze per la riscossione, il controllo e il perseguimento a organi esterni all'Amministrazione federale nonché la realizzazione di un sistema di controllo automatizzato.

Nell'estate del 2017 si è svolta una consultazione sulla revisione della legge del 19 marzo 2010¹ sul contrassegno stradale (LUSN). I pareri controversi hanno evidenziato che manca il consenso sulla riscossione esclusivamente elettronica della tassa. Per questo motivo, il 21 novembre 2018 il nostro Collegio ha discusso la questione e deciso di non sostituire in toto il sistema del contrassegno adesivo, ma di ottimizzarlo e completarlo con un'alternativa elettronica. Ha quindi incaricato il Dipartimento federale delle finanze di elaborare un relativo messaggio entro la metà del 2019. Nel contempo ha proposto di accogliere la mozione Candinas del 15 giugno 2018 (18.3701 «Contrassegno digitale a titolo volontario»), con la quale ci è stato chiesto di creare una base legale per l'introduzione di un simile sistema duale. La mozione è stata accolta dal Consiglio nazionale il 13 marzo 2019, mentre non è ancora stata trattata dal Consiglio degli Stati.

1.1.2 Puntii forti e punti deboli del contrassegno adesivo

La riscossione sotto forma di contrassegno adesivo è una procedura semplice e ormai familiare ai conducenti dei veicoli. L'acquisto avviene in modo anonimo e il pagamento della tassa può essere controllato rapidamente con un semplice sguardo al parabrezza. Gran parte degli utenti giudica scomoda e ormai obsoleta la pratica di applicare il nuovo contrassegno e togliere quello vecchio. Nel caso di veicoli con targhe intercambiabili, ogni veicolo necessita di un contrassegno.

La distribuzione del contrassegno adesivo avviene, inoltre, attraverso una complessa e ampia rete di punti di vendita in Svizzera e all'estero. All'interno del Paese la competenza spetta ai Cantoni, che hanno delegato l'organizzazione all'Associazione dei servizi della circolazione (asa), la quale, a sua volta, ha incaricato di questo compito la Posta e l'Organizzazione d'acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore (ESA). Al confine e all'estero la competenza spetta all'Amministrazione federale delle dogane (AFD).

Dei quasi 10 milioni di contrassegni prodotti in totale, circa 2 milioni sono venduti all'estero, 1,5 al confine e 6,5 all'interno del Paese. L'AFD indennizza i partner di distribuzione in Svizzera e all'estero con il 10 per cento del prezzo del contrassegno, ossia quasi 35 milioni di franchi all'anno. Tale cifra corrisponde a quasi il 75 per cento delle spese d'esercizio annuali, pari a circa 48 milioni di franchi.

La spedizione dei contrassegni e la ripresa di quelli non venduti sono operazioni onerose. Inoltre, gli invii sono regolarmente oggetto di smarrimento o furto. Assicurare il valore fiscale sarebbe sproporzionato, per via dei costi elevati di cui dovrebbe farsi carico in ogni caso la Confederazione. Si presume che i contrassegni rubati finiscano sul mercato nero, comportando un inevitabile ammanco di entrate.

Benché l'AFD stabilisca in modo uniforme il prezzo del contrassegno all'estero mediante contratti con i punti di vendita, in assenza di possibilità sanzionatorie non vi è modo di impedire che in singoli casi il prezzo del contrassegno venga maggiorato anche di oltre il 10 per cento.

¹ RS 741.71

1.1.3 Obiettivi del progetto

Con la nuova regolamentazione viene messa a disposizione delle persone tenute a pagare la tassa una seconda possibilità di pagamento. Oltre all'attuale contrassegno adesivo, collegato al veicolo, esse possono ora versare la tassa in modo elettronico. In questo caso il contrassegno è collegato alla targa di controllo del veicolo.

L'introduzione del contrassegno elettronico, che viene messo a disposizione parallelamente a quello adesivo, permette di modernizzare la riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali e di portarla lentamente verso la digitalizzazione. La nuova regolamentazione pianificata non comporta infatti una vera e propria digitalizzazione del sistema, ma consente alle persone tenute a pagare la tassa e all'amministrazione di fare importanti esperienze in vista di un futuro interamente digitale.

Nel contempo si mira a ridurre le spese d'esercizio per il contrassegno adesivo. Il potenziale di risparmio risiede soprattutto nella semplificazione della distribuzione e in una quota possibilmente elevata di contrassegni elettronici venduti. Ulteriori importanti risparmi sui costi sono realizzati grazie alla soppressione dell'indennizzo ai partner di distribuzione.

1.2 Alternative esaminate e opzione scelta

1.2.1 Mantenimento del contrassegno adesivo

L'attuale sistema di riscossione è semplice nonché conosciuto e accettato dagli utenti. La distribuzione e l'acquisto del contrassegno funzionano bene. Questa forma di riscossione della tassa presenta tuttavia alcuni punti deboli. In particolare l'onere logistico e le spese d'esercizio legate all'indennizzo dei distributori sono elevati. A ciò si aggiunge il fatto che diversi Paesi offrono ormai una forma di contrassegno elettronico. Per questi motivi il nostro Collegio è giunto alla conclusione che un mantenimento dell'attuale sistema di riscossione non sarebbe sensato.

1.2.2 Integrazione della tassa nell'imposta sui veicoli a motore

L'integrazione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali nell'imposta sui veicoli a motori andrebbe a toccare la sovranità in materia fiscale dei Cantoni. Una riscossione comune rappresenterebbe un valore aggiunto per la maggior parte degli utenti svizzeri e permetterebbe di rinunciare ai controlli dei veicoli svizzeri. Tuttavia, una simile soluzione sarebbe difficilmente applicabile senza una modifica della Costituzione. Bisognerebbe inoltre offrire una possibilità di scelta. Infine, l'onere per gli uffici della circolazione aumenterebbe in modo massiccio, ripercuotendosi negativamente sulle spese d'esercizio.

1.2.3 Introduzione del contrassegno elettronico secondo l'avamprogetto

La sostituzione completa dell'attuale contrassegno adesivo con uno in formato elettronico, proposta con l'avamprogetto posto in consultazione, non sembra al momento ottenere la maggioranza dei consensi (cfr. n. 2). Le opinioni contrarie e quelle favorevoli su aspetti importanti sono talmente divergenti che il nostro Consiglio ha deciso di rinunciare all'attuazione di questa variante, a favore dell'introduzione del contrassegno elettronico mantenendo nel contempo il contrassegno adesivo.

1.2.4 Opzione scelta

La soluzione di compromesso proposta, ovvero la scelta tra l'attuale contrassegno adesivo e la nuova possibilità di pagare elettronicamente la tassa, permette di introdurre una variante «snella» del contrassegno elettronico e di effettuare degli investimenti in base alla situazione. Ciò lascia la possibilità di sfruttare il potenziale di eventuali sviluppi tecnologici futuri, come veicoli dotati, già all'uscita dalla fabbrica, di un portafoglio digitale sul quale addebitare la tassa al momento dell'utilizzazione delle strade nazionali. Tuttavia, prima del 2040 non bisogna attendersi un'affermazione sul mercato di veicoli equipaggiati in tal modo.

1.3 Rapporto con il programma di legislatura e le strategie del Consiglio federale

Il progetto è annunciato nel messaggio del 27 gennaio 2016² sul programma di legislatura 2015–2019 e nel decreto federale del 14 giugno 2016³ sul programma di legislatura 2015–2019. La soluzione perseguita è conforme alla Strategia di e-government del nostro Consiglio, la quale persegue l'incentivazione dei servizi elettronici, affinché la popolazione possa sempre più evadere le formalità con le autorità in maniera elettronica.

Inoltre, il progetto è in linea anche con la nostra Strategia per uno sviluppo sostenibile, che prevede, tra l'altro, di soddisfare in maniera economica ed ecologica le esigenze della mobilità.

1.4 Interventi parlamentari

I mandati dei seguenti interventi parlamentari sono adempiuti con il presente messaggio:

- Mozione dalla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati del 18 febbraio 2016 (16.3009 «Contrassegno elettronico»), che chiede al Consiglio federale e al Parlamento di presentare un

² FF 2016 909, in particolare 976

³ FF 2016 4605, in particolare 4608

disegno di legge che preveda l'introduzione di un contrassegno elettronico. Con l'attuazione della revisione di legge proposta la mozione è adempiuta, dato che in futuro vi sarà almeno la possibilità di scegliere un contrassegno elettronico.

- Mozione Candinas del 15 giugno 2018 (18.3701 «Contrassegno digitale a titolo volontario»). Con la revisione di legge proposta la mozione è adempiuta (cfr. n. 2.2).

2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione

2.1 Testo posto in consultazione

L'avamprogetto di revisione totale della LUSN posto in consultazione prevedeva di sostituire il sistema del contrassegno adesivo con un'autorizzazione, registrata elettronicamente, per utilizzare le strade nazionali. Il progetto presentava un'impostazione volutamente neutrale dal punto di vista tecnologico, affinché potessero 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'app o 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.

L'avamprogetto non prevedeva né un contrassegno di breve durata né diverse categorie di tassa e sia la durata di validità sia il prezzo del contrassegno sarebbero rimasti invariati.

Il piano di controllo prevedeva la creazione di circa 50 impianti automatizzati sulle strade nazionali, con i quali rilevare i veicoli di passaggio per poi verificare l'autorizzazione a circolare. I veicoli senza contrassegno elettronico valido sarebbero stati sanzionati. Ciò sarebbe stato semplice in caso di veicoli svizzeri (invio automatico di una multa disciplinare), mentre sarebbe risultato più difficile in caso di veicoli esteri.

L'avamprogetto prevedeva inoltre diverse deleghe di competenze, ad esempio la riscossione della tassa avrebbe potuto essere trasferita, interamente o in parte, a un organo esterno all'Amministrazione federale o ai Cantoni.

2.2 Riassunto dei risultati della procedura di consultazione

Il 21 giugno 2017 è stata avviata la procedura di consultazione concernente la revisione totale della LUSN. La consultazione si è conclusa il 13 ottobre 2017.

In totale sono stati contattati 99 soggetti, 70 dei quali hanno fatto pervenire un parere. Due terzi di questi hanno in sostanza accolto favorevolmente l'introduzione del contrassegno elettronico e hanno respinto la rinuncia al contrassegno elettronico a favore di una soluzione tecnologica più durevole. Tuttavia, il contrassegno elettronico ha ricevuto molte e importanti critiche per diversi motivi, anche da soggetti rilevanti. È stato per esempio affermato che non vi è un rapporto ragionevole tra i benefici per i cittadini e le spese d'investimento. La combinazione tra il contrassegno elettronico e il previsto sistema di controllo è stata vista come una prima tappa verso il «mobility pricing», e in questo contesto vi sono state soprattutto preoccupazioni in merito alla sorveglianza permanente e alla protezione dei dati. È inoltre stata criticata la differenza di trattamento tra utenti svizzeri ed esteri a causa della maggiore difficoltà di punire l'abuso commesso da persone residenti all'estero. Il trasferimento a terzi dell'esecuzione dei controlli e soprattutto del perseguimento penale sono stati nettamente respinti.

Per una presentazione dettagliata si rimanda al rapporto sui risultati della consultazione: www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2017 > DFF.

Sulla scorta dei controversi risultati della consultazione, il nostro Collegio ha tenuto una discussione sull'ulteriore modo di procedere, e nella seduta del 21 novembre 2018 ha deciso di introdurre un contrassegno elettronico facoltativo, attuando in questo modo la mozione Candinas del 15 giugno 2018 (18.3701 «Contrassegno digitale a titolo volontario»). L'attuale contrassegno adesivo viene così completato con la possibilità di pagare la tassa elettronicamente.

3 Diritto comparato, in particolare 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'UE è importante non discriminare gli utenti occasionali a causa della struttura tariffaria. Questo vale soprattutto per le persone residenti all'estero se non è previsto un contrassegno a scadenza più breve (cfr. Comunicazione della Commissione relativa all'imposizione di diritti nazionali sulle infrastrutture stradali ai veicoli leggeri privati⁴) o se il suo prezzo è sensibilmente più alto di quello annuale.

Poiché l'UE ha legiferato in merito alla tassazione per l'uso di alcune infrastrutture stradali solo per gli autoveicoli pesanti di trasporto e non per i veicoli privati (direttiva 1999/62/CE⁵), la Commissione UE ha pubblicato degli orientamenti in merito⁶.

⁴ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2012/IT/1-2012-199-IT-F1-1.Pdf>.

⁵ 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 L 187 del 20.7.1999, pag. 42.

⁶ Orientamenti della Commissione sui sistemi nazionali di tariffazione stradale, consultabili all'indirizzo:
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-471_it.htm.

Con questi 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.

Contrariamente alla Svizzera, l'UE ritiene che il contrassegno non può essere completamente escluso dall'accordo del 21 giugno 1999⁷ tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (accordo sui trasporti terrestri). Ciò è dovuto alla categoria dei furgoncini per il trasporto di passeggeri, i quali rientrano nel campo d'applicazione dell'accordo sui trasporti terrestri e soggiacciono anche all'obbligo del contrassegno. In relazione alla votazione del 2013 l'UE aveva affermato chiaramente che la prevista struttura tariffaria della Svizzera, ovvero 100 franchi per 12 mesi e 40 franchi per 2 mesi, violava i principi di proporzionalità e non discriminazione sanciti nell'accordo, e che era necessario un contrassegno di breve durata (1 settimana o 10 giorni).

La Svizzera ritiene di non avere obblighi giuridici nei confronti dell'UE in questo ambito. Le tasse sull'uso delle strade per i veicoli di peso inferiore a 12 tonnellate sono escluse dall'accordo sui trasporti terrestri in virtù dell'articolo 38 paragrafo 5 di tale accordo. Data la posizione geografica e l'importanza economica, l'UE e i Paesi limitrofi seguono con grande interesse l'evoluzione delle tasse sulla circolazione stradale in Svizzera. I summenzionati orientamenti della Commissione UE vanno dunque presi in considerazione in caso di adeguamento del prezzo.

Il presente progetto non contempla alcun adeguamento dell'importo della tassa. Non vi è dunque motivo di supporre che esso possa essere in conflitto con il diritto europeo.

4 Puntii essenziali del progetto

4.1 La normativa proposta

4.1.1 In generale

Con la revisione parziale della LUSN l'attuale contrassegno adesivo viene completato con un contrassegno elettronico. Gli utenti sono liberi di scegliere se continuare ad acquistare un contrassegno adesivo e incollarlo correttamente al veicolo prima di utilizzare per la prima volta una strada nazionale oppure se registrare elettronicamente la targa di controllo e pagare in questo modo la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali. È previsto che gli utenti effettuino autonomamente la registrazione mediante un'applicazione web o un'app. A tal fine è sufficiente che indichino la targa di controllo, i dati relativi al mezzo di pagamento e un indirizzo e-mail per l'invio della ricevuta d'acquisto (una registrazione preliminare non è necessaria). La registrazione della targa può tuttavia essere effettuata anche presso le stazioni di servizio oppure da parte di fornitori di servizi turistici o altri enti di servizio alla clientela.

⁷ RS 0.740.72

I punti cardine dell'attuale LUSN rimangono intatti e il sistema elettronico è integrato il più semplicemente possibile nella legge vigente. Ciò significa che le disposizioni legali sono modificate solo laddove assolutamente necessario. L'elenco dei veicoli per i quali la tassa non deve essere pagata (art. 4 LUSN) rimane invariato.

Inoltre, le spese d'esercizio per il contrassegno adesivo devono essere, se possibile, ridotte. La distribuzione in Svizzera e all'estero è complessa e costosa (10 % del prezzo di vendita). Per questo motivo il contrassegno adesivo non viene più offerto all'estero (cfr. n. 4.1.2).

Gli utenti esteri che desiderano tuttavia acquistare un contrassegno adesivo possono farlo presso un ufficio doganale autostradale di confine.

A lungo termine il numero di contrassegni adesivi dovrebbe diminuire notevolmente, così che a partire da un determinato momento il mantenimento di questa opzione non sarà più opportuno né economicamente né ecologicamente. La vendita sarà soppressa quando il numero di contrassegni adesivi venduti sarà inferiore al 10 per cento di tutti i contrassegni (adesivi ed elettronici) venduti, ovvero quando verranno venduti meno di 1 milione di contrassegni adesivi all'anno.

Le competenze per la riscossione della tassa rimangono invariate: l'AFD continua ad occuparsi della riscossione e in particolare del contrassegno elettronico (sviluppo e operatività del previsto sistema d'informazione) mentre i Cantoni si occupano della distribuzione del contrassegno adesivo all'interno del Paese. I controlli restano di competenza dell'AFD al confine e nell'area di confine e dei Cantoni all'interno del Paese. Sia l'AFD sia i Cantoni devono avere la possibilità di gestire sistemi di controllo automatizzati.

4.1.2 Distribuzione del contrassegno adesivo

All'estero

La distribuzione del contrassegno adesivo all'estero è complessa dal punto di vista logistico. Capita spesso che durante il trasporto spedizioni di contrassegni vengano smarrite o rubate. Inoltre, tutti i contrassegni non venduti devono essere restituiti, contati e conteggiati con i partner di distribuzione. Infine, singoli punti di vendita non si attengono al prezzo di vendita stabilito, sia perché vogliono ottenere un guadagno supplementare sia perché acquistano i contrassegni al prezzo ufficiale sotto la propria responsabilità e poi fatturano i costi agli utenti.

Tale comportamento è difficile da impedire, dato che non si tratta di partner di distribuzione ufficiali, che gli importi in questione sono esigui e che bisognerebbe procedere giuridicamente contro queste persone all'estero. È quindi più logico sospendere completamente la distribuzione del contrassegno adesivo all'estero. Sempre più spesso gli utenti esteri chiedono di poter acquistare un contrassegno elettronico. Questa richiesta aumenterà di continuo, ogni volta che un nuovo Paese introdurrà la possibilità di pagare elettronicamente la tassa.

Ogni anno all'estero sono venduti circa 2 milioni di contrassegni adesivi. Eliminando la vendita all'estero, viene a cadere anche l'indennizzo ai partner di distribuzione, pari attualmente al 10 per cento del prezzo di vendita. Ciò permette di risparmiare circa 8 milioni di franchi all'anno di spese d'esercizio nonché di ridurre l'onere logistico. Pertanto all'estero non è più possibile vendere il contrassegno a un prezzo maggiorato rispetto a quello ufficiale. Gli enti interessati sono per contro liberi di offrire ai propri clienti la registrazione e la vendita del contrassegno elettronico, chiedendo in cambio una tassa per la loro prestazione di servizio.

In Svizzera e al confine

I Cantoni continuano a occuparsi della distribuzione del contrassegno adesivo in Svizzera finché il numero di tali contrassegni non raggiunge il valore limite che comporta la soppressione di questa possibilità. Si presume che i Cantoni continueranno ad affidarsi ai loro già affermati partner di distribuzione (asa, ESA e Posta). Anche presso gli uffici doganali autostradali di confine è ancora possibile acquistare i contrassegni adesivi.

4.1.3 Controlli

Finora l'AFD e la polizia hanno condotto circa 20 000 procedimenti penali all'anno. Anche con il sistema duale i controlli continueranno a essere svolti nel modo più semplice ed economico possibile. Tenendo conto del principio della parità di trattamento tra persone domiciliate in Svizzera e all'estero, anche in futuro l'AFD e la polizia fermeranno i veicoli per sottoporli a controllo e, se del caso, punire direttamente gli abusi. Per ora si rinuncia a introdurre il sistema di controllo automatizzato, criticato nella procedura di consultazione. Qualora la quota di abusi dovesse aumentare notevolmente e i controlli si rivelassero insufficienti, sarebbe tuttavia necessario prevedere la possibilità di controlli automatizzati mirati. Per «aumento notevole» della quota di abusi si intende un raddoppiamento, ovvero un passaggio dall'attuale 5 per cento (ovvero -18,4 mio. di fr. di entrate) al 10 per cento (ovvero -38,8 mio.).

All'entrata

Presso gli uffici doganali autostradali oggi viene effettuata una preselezione dei veicoli in entrata: si verifica infatti visivamente se il veicolo è munito di un contrassegno valido. I veicoli sprovvisti sono fermati e il conducente invitato ad acquistare un contrassegno. Se non lo fa, l'entrata viene rifiutata e il veicolo deve fare retromarcia, ciò che sull'autostrada può causare situazioni pericolose. Con l'introduzione del contrassegno elettronico una simile applicazione sistematica direttamente all'entrata comporterebbe un onere lavorativo eccessivo: ogni veicolo non munito di contrassegno adesivo dovrebbe essere fermato e occorrerebbe verificare se la tassa è stata pagata tramite contrassegno elettronico. Ciò si ripercuoterebbe negativamente sul flusso del traffico creando colonne. Il pagamento della tassa non viene dunque

più verificato sistematicamente all'entrata presso gli uffici doganali autostradali bensì a campione e sulla base di indicatori di rischio nonché in occasione di altri controlli. Tuttavia, finché il contrassegno adesivo continuerà a essere venduto presso i valichi autostradali, è necessario mantenere una corsia per i veicoli sprovvisti di contrassegno.

All'uscita e all'interno del Paese

Già oggi presso gli uffici doganali autostradali vengono eseguiti controlli fermando i veicoli in uscita. Simili controlli devono essere aumentati. Nell'ambito del nuovo sistema duale, presso gli uffici doganali autostradali o nell'area di confine (p. es. alle entrate o uscite autostradali o su aree di sosta vicine al confine) l'AFD controlla visivamente se il veicolo è munito di un contrassegno adesivo valido o se, eventualmente, la targa di controllo è stata registrata (contrassegno elettronico). All'interno del Paese questi controlli sono svolti dai corpi di polizia cantonali.

Se la targa è stata registrata, i conducenti possono dimostrarlo presentando la ricevuta d'acquisto in forma fisica o elettronica – come avviene con l'app delle FFS per i biglietti ferroviari – oppure gli addetti ai controlli effettuano una verifica tramite apparecchio di controllo mobile.

Rispetto alla situazione attuale, la presenza di due sistemi rende più complicato il controllo, poiché una semplice verifica visiva non è più sufficiente. In caso di veicoli sprovvisti di contrassegno adesivo occorre verificare ulteriormente se la targa è stata registrata (contrassegno elettronico). Di conseguenza i controlli durano più a lungo.

Mezzi ausiliari per i controlli manuali

Per compensare il maggiore impegno necessario per i controlli e garantire comunque una quota di verifiche sufficiente, è possibile ricorrere a sistemi di controllo mobili costituiti da una fotocamera fissata su un treppiede. Dopo aver rilevato la targa di controllo, l'apparecchio la confronta con quelle registrate nel sistema d'informazione e indica subito se la targa non è registrata; il veicolo può così essere subito fermato. Questa forma di preselezione corrisponde al controllo visivo dei contrassegni adesivi. Il sistema effettua unicamente un confronto con le targhe di controllo registrate e fornisce il risultato agli organi di controllo; non vengono registrati né dati né immagini.

Qualora la quota di abusi fosse elevata e l'impiego flessibile di queste fotocamere non fosse sufficiente, sarebbe necessario valutare la possibilità di acquistare impianti di controllo automatizzati per eseguire controlli sistematici. Simili sistemi sono però efficaci solo se gli organi di controllo hanno accesso ai registri dei detentori di veicoli di altri Paesi. Attualmente ciò non è il caso, o solo in maniera limitata, e tale situazione rende più difficile la punizione in caso di infrazioni commesse con veicoli immatricolati all'estero. Finché gli organi di controllo non avranno accesso ai registri esteri e potranno quindi impiegare in modo efficiente gli impianti di controllo automatizzati, è necessario fermare immediatamente e multare sul posto i conducenti

che hanno commesso un'infrazione. Solo in questo modo si garantisce la parità di trattamento penale tra le persone domiciliate all'estero e quelle domiciliate in Svizzera.

Controlli da parte di terzi

In linea di massima si rinuncia a controlli effettuati da terzi. Qualora tuttavia la quota di controlli risultasse troppo bassa per poter combattere gli abusi, questa possibilità dovrebbe essere prevista, a titolo complementare, anche per il contrassegno elettronico, così come avviene già oggi per quello adesivo. La competenza per il perseguimento rimane comunque all'AFD e alla polizia.

4.1.4 Disciplinamento per l'abolizione del contrassegno adesivo

La gestione parallela di due sistemi per la riscossione di un'unica tassa ha senso solo fino a quando uno dei due sistemi si impone presso gli utenti. Si prevede che, a medio termine, il pagamento elettronico avrà il sopravvento. È quindi sensato contemplare un disciplinamento legale per abolire il contrassegno adesivo non appena le sue vendite saranno scese sotto una determinata soglia. Affinché la LUSN non debba essere nuovamente sottoposta a revisione parziale, con la presente revisione parziale vengono già decise le modifiche che saranno necessarie per mettere in atto l'abolizione del contrassegno adesivo. In questo contesto, al nostro Consiglio deve essere assegnata la competenza di porre in vigore tali modifiche al momento opportuno, evitando così che, dopo l'abolizione del contrassegno adesivo, numerose disposizioni nelle quali vi si fa riferimento siano prive di oggetto e rimangano dunque lettera morta.

Considerata la rinuncia alla distribuzione dei contrassegni adesivi all'estero (20 %), una quota del 40–50 per cento di contrassegni elettronici venduti nel primo anno d'introduzione sembra realistica. Non potendo più acquistare il contrassegno adesivo, la maggior parte degli utenti esteri acquisterà probabilmente quello elettronico. I contrassegni adesivi saranno perciò venduti, quasi esclusivamente, agli utenti svizzeri. Questa situazione deve essere presa in considerazione al momento di stabilire la soglia minima ai fini dell'abolizione.

Attualmente in Svizzera sono venduti approssimativamente 6 milioni di contrassegni adesivi. Se tale cifra scende al di sotto di 1 milione di pezzi, ciò corrisponde a circa il 15 per cento delle vendite in Svizzera. Qualora il fabbisogno di contrassegni dovesse essere ancora inferiore, la distribuzione, per i Cantoni e i loro partner, sarebbe troppo complessa e dunque non più redditizia. L'abolizione del contrassegno adesivo dovrà avvenire quando la quota di vendite in Svizzera sarà scesa al di sotto del 10 per cento.

4.2 Compatibilità tra compiti e finanze

Le entrate provenienti dalla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali sono importanti. Il completamento del sistema con un contrassegno elettronico non genera ripercussioni finanziarie. A medio termine si prevede una diminuzione delle spese d'esercizio. È necessario prestare particolare attenzione al potenziale d'abuso legato al contrassegno elettronico. Occorre inoltre valutare regolarmente, sulla base delle cifre di vendita e di rilevamenti separati, le conseguenze del contrassegno elettronico sull'etica di pagamento della tassa degli utenti. La quota di abusi non deve essere superiore a quella attuale. L'ultimo rilevamento a campione effettuato nel 2017 ha evidenziato una quota di abusi del 4–5 per cento, ovvero una perdita di circa 18,4 milioni di franchi. Qualora dovesse emergere un continuo calo delle entrate a causa di maggiori abusi, occorrerà adottare misure correttive.

5 Commento ai singoli articoli

5.1 In generale

L'attuale struttura generale dell'atto può essere per lo più mantenuta. Sia la LUSN sia le relative disposizioni d'esecuzione devono tuttavia essere adeguate in tutti i punti in cui si parla del contrassegno adesivo. A seconda della forma di pagamento scelta – contrassegno adesivo o contrassegno elettronico – il legame tra pagamento e oggetto della tassa è diverso: o l'utente incolla il contrassegno adesivo al veicolo o registra la targa di controllo. Poiché per il contrassegno elettronico è necessaria la registrazione di dati, occorre ora inserire nella LUSN disposizioni sulla protezione dei dati.

5.2 Commento ai singoli articoli

Art. 2 e 3

Modifiche redazionali. La designazione tra parentesi «strade nazionali assoggettate alla tassa» è sostituita con «strade nazionali I e II».

Art. 6a, 7 e 7a

In futuro la tassa può essere pagata con l'acquisto di un contrassegno adesivo oppure con il pagamento per la registrazione della targa di controllo (cosiddetto contrassegno elettronico).

Il contrassegno adesivo è legato al veicolo. Affinché sia valido, deve essere incollato direttamente al veicolo e non può essere trasferito a un altro mezzo. I contrassegni non incollati direttamente al veicolo oppure staccati non sono validi.

Il contrassegno elettronico è valido esclusivamente per la targa di controllo registrata nel sistema d'informazione dell'AFD. Contrariamente al contrassegno adesivo, esso

è dunque valido per tutti i veicoli che possono circolare con la stessa targa di controllo.

Art. 7b

In linea di massima, chiunque deve poter verificare nel sistema d'informazione se per un veicolo vi è un'autorizzazione valida per utilizzare le strade nazionali. La persona che registra la targa di controllo può tuttavia indicare, al momento della registrazione, che tale informazione non sia accessibile. Questa possibilità deve essere garantita mediante un apposito campo di selezione. L'accessibilità a tutti del sistema serve per poter verificare se per un determinato veicolo la tassa è già stata pagata o meno. L'informazione è importante per tutti coloro che utilizzano veicoli noleggiati o in «car sharing» oppure nei casi in cui il veicolo cambia di detentore insieme alla targa di controllo (come avviene spesso all'estero).

Art. 8 cpv. 2

La durata di validità di un anno rimane invariata ed è identica per il contrassegno adesivo e per quello elettronico. Come finora, il contrassegno è valido dal 1° dicembre dell'anno precedente al 31 gennaio dell'anno successivo.

Art. 9 e 9a

La riscossione della tassa mediante contrassegno elettronico compete esclusivamente all'AFD. Essa è responsabile per lo sviluppo, la gestione e la manutenzione del sistema d'informazione. Come finora, il contrassegno adesivo è emesso dall'AFD. Per evitare colonne, il contrassegno adesivo continua a essere venduto presso i valichi di confine autostradali. L'organizzazione e la vendita dei contrassegni adesivi all'interno del Paese rimane di competenza dei Cantoni.

Art. 10 cpv. 1

Il titolo dell'atto legislativo è stato adeguato.

Art. 11

I controlli sono eseguiti, come finora, dall'AFD al confine presso gli uffici doganali autostradali e dalla polizia all'interno del Paese. L'AFD può ora controllare i veicoli anche nell'area di confine (così come essa è definita all'art. 3 cpv. 5 della legge del 18 marzo 2005⁸ sulle dogane). In questo modo può eseguire controlli anche alle entrate o uscite autostradali o su aree di sosta o parcheggio vicine al confine. Questo ampliamento dell'ambito di controllo è necessario per due motivi: in primo luogo perché, per motivi tattici, i controlli doganali spesso non avvengono direttamente al confine bensì nei pressi del confine e in tale occasione è possibile verificare se la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali è stata pagata. In secondo luogo per-

⁸ RS 631.0

ché non è più possibile effettuare sistematicamente simili controlli in occasione dell'entrata dei veicoli (cfr. n. 4.1.3). Questa situazione e il maggiore impegno necessario per i controlli legati al contrassegno elettronico richiedono uno sfruttamento migliore di tutte le sinergie disponibili.

Viene inoltre creata la base legale per l'impiego di impianti di controllo automatizzati, ai quali possono ricorrere sia l'AFD sia i Cantoni. Questa base è necessaria per poter utilizzare, ad esempio, semplici fotocamere mobili fissate su un treppiede. Tali fotocamere possono fornire un supporto agli organi di controllo indicando, otticamente e acusticamente, i veicoli per i quali non è stata pagata la tassa. Se necessario, questa base potrebbe essere necessaria anche per poter reagire rapidamente in caso di notevole aumento degli abusi e incrementare così la quota di controlli grazie a impianti stazionari. In questi casi anche l'esecuzione potrebbe essere eventualmente automatizzata, o almeno in parte. Sia le semplici fotocamere mobili sia gli impianti di controllo stazionari non consentono riprese di tratti di strada percorsi, dato che i dati di controllo relativi alle targhe registrate vengono sempre e immediatamente cancellati (cfr. n. 7.6).

Sezione 5a: Protezione dei dati e assistenza amministrativa

La protezione e la sicurezza dei dati rivestono particolare importanza laddove attraverso i dati rilevati si possono trarre conclusioni relative a una determinata persona. Una persona è considerata determinata quando dalle indicazioni fornite si può risalire a lei ed esclusivamente a lei. Una persona è determinabile anche quando, sebbene 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 può 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 23 agosto 2017 sul trattamento dei dati nell'AFD. Per il presente atto è invece ammessa anche l'esecuzione da parte di terzi. Perciò le disposizioni di protezione dei dati sono disciplinate nel dettaglio.

Art. 12a e 12b

Questi articoli definiscono lo scopo e il contenuto del sistema d'informazione necessario per la riscossione della tassa mediante registrazione elettronica della targa di controllo e consentono all'AFD di gestire tale sistema e di trattare, se necessario, i dati personali in esso contenuti. Per acquistare il contrassegno elettronico gli utenti devono inserire nel sistema d'informazione la targa di controllo, un indirizzo e-mail per l'invio della conferma e i dati della carta di credito/debito. Nel sistema viene inoltre registrata la data d'acquisto che serve come verifica della validità in caso di controllo.

L'AFD deve poter trattare questi dati per modificare eventuali registrazioni errate e per effettuare mutazioni in caso di cambiamento della targa di controllo in seguito a furto o smarrimento della targa di controllo.

Qualora in futuro l'impiego di impianti di controllo automatizzati dovesse risultare indispensabile per lottare contro l'aumento degli abusi (cfr. n. 4.1.3), il sistema d'informazione conterrà anche dati sulle infrazioni, particolarmente degni di protezione. Le infrazioni constatate mediante un simile impianto non vengono punite subito, bensì successivamente. Non appena la multa, inviata per via postale, è pagata, l'infrazione deve essere contrassegnata come sbrigata nel sistema. Anche le registrazioni errate devono poter essere cancellate. Per questi motivi l'AFD deve poter trattare anche dati personali particolarmente degni di protezione.

Art. 12c

Se i veicoli non possono essere fermati per essere controllati, gli organi di controllo hanno bisogno dei dati relativi al detentore per poter procedere al perseguimento delle infrazioni. In caso di veicoli svizzeri devono poter accedere al sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) dell'Ufficio federale delle strade (USTRA). Con la presente revisione della LUSN si crea un'apposita base legale, in quanto gli articoli 89e lettera k e 89g capoverso 6 della legge federale del 19 dicembre 1958⁹ sulla circolazione stradale vengono modificati in tal senso.

Art. 12d Interfacce

Per garantire la riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, il sistema d'informazione previsto a tal fine deve poter essere collegato con i necessari sistemi d'informazione interni ed esterni.

Art. 12e

L'articolo 12e autorizza l'AFD a concedere alle autorità di polizia e di perseguimento penale nonché a terzi che lavorano su suo ordine l'accesso, mediante procedura di richiamo, ai dati del sistema d'informazione. Per poter svolgere i propri compiti di controllo nonché procedere al perseguimento e al giudizio di infrazioni, detti organi hanno infatti bisogno di verificare se per i veicoli sprovvisti di contrassegno adesivo la targa di controllo è stata registrata, e dunque la tassa pagata.

Art. 12f

I dati rilevati possono essere conservati solo per il tempo necessario all'adempimento dello scopo per il quale sono stati raccolti. Questa prescrizione obbliga in particolare le autorità di controllo a cancellare immediatamente i dati se constatano che per il veicolo controllato la tassa è stata regolarmente pagata. Tale regola si applica anche ai dati del sistema d'informazione, non appena la validità del contrassegno elettronico acquistato è scaduta.

⁹ RS 741.01

Art 12g

Questo articolo autorizza le autorità incaricate dell'esecuzione della LUSN a prestarsi assistenza amministrativa reciproca nonché a richiedere tutte le informazioni necessarie alla polizia e alle autorità di Confederazione, Cantoni e Comuni. Gli organi amministrativi della Confederazione e dei Cantoni sono obbligati a denunciare alle autorità di perseguimento penale le infrazioni constatate durante la loro attività di servizio.

Art 12h Prescrizione del credito fiscale

Il termine di prescrizione è fissato in modo tale che il credito fiscale si prescriva entro un anno se non può essere intentato un procedimento penale.

Art. 13 cpv. 1 e 1bis

Grazie alla procedura di opposizione si garantisce che eventuali decisioni emanate in modo automatizzato non vengano impugnate direttamente davanti al Tribunale federale senza che prima sia stato concesso il diritto di essere sentiti dinanzi all'AFD.

Art. 14 cpv. 1

L'articolo 14 è formulato in modo più comprensibile: in linea di massima è punibile chiunque, intenzionalmente o per negligenza, utilizza una strada nazionale di prima o di seconda classe ai sensi del decreto federale del 21 giugno 1960¹⁰ concernente la rete delle strade nazionali senza aver pagato la tassa, ovvero senza essere munito di un contrassegno adesivo o elettronico valido.

Art. 18 cpv. 1 e 3

Nelle disposizioni d'esecuzione sono disciplinati in particolare l'apposizione del contrassegno adesivo nonché eventuali possibilità di trasferimento in relazione con il cambiamento della targa di controllo in caso di contrassegno elettronico. Contrariamente a quanto avviene oggi, la competenza penale spetta unicamente all'AFD e alla polizia cantonale. Una delega a terzi non è più prevista.

Art. 19a Abolizione del contrassegno adesivo

L'impegno logistico per la distribuzione del contrassegno adesivo è elevato ed è giustificato solo finché il relativo fabbisogno è abbastanza grande. Se la quota di contrassegni adesivi scende al di sotto del 10 per cento di tutti i contrassegni venduti, la distribuzione è soppressa. Spetta al nostro Consiglio stabilire il momento e il modo di procedere.

¹⁰ RS 725.113.11

5.3 Modifica della legge sulla circolazione stradale

Art. 89e e 89g

Finora, lo scambio di dati ai fini della riscossione della tassa sul traffico pesante avveniva con gli uffici cantonali della circolazione e ultimamente direttamente con il SIAC. Se i veicoli non possono essere fermati per verificare la presenza del contrassegno, gli organi di controllo necessitano dei dati relativi al detentore per poter punire le infrazioni. In caso di veicoli svizzeri devono avere accesso al SIAC dell'USTRA.

L'articolo 89e lettere b e k nonché l'articolo 89g capoverso 6 sono pertanto stati adeguati in tal senso.

6 Ripercussioni

6.1 Ripercussioni per la Confederazione

6.1.1 Ripercussioni finanziarie

Spese d'investimento

Le spese d'investimento per il sistema duale proposto sono nettamente più basse rispetto al sistema con solo il contrassegno elettronico. Si stimano costi per 4–5 milioni di franchi. Ciò è possibile dato che si rinuncia alla creazione dell'ampia infrastruttura di controllo prevista qualora si fosse attuato solo il sistema con il contrassegno elettronico. Ora è invece necessaria solo un'app per la registrazione, la quale deve offrire, in linea di massima, le stesse funzionalità dell'app «Via», sviluppata dall'AFD e messa a disposizione da maggio 2019 dei conducenti di veicoli esteri per pagare la tassa forfettaria sul traffico pesante per camper pesanti e pullman. I costi per «Via» sono ammontati a circa mezzo milione di franchi. A queste spese vanno aggiunte quelle per una soluzione di registrazione basata sul web, destinata alle persone tenute a pagare la tassa che possono così acquistare il contrassegno elettronico tramite il proprio computer oppure alle autofficine che vogliono offrire questa prestazione di servizio alla propria clientela. Si prevede inoltre di acquistare circa una dozzina di fotocamere di controllo su treppiede, quale mezzo ausiliare per i team di controllo (ca. fr. 50 000 l'una). Alla stregua delle spese d'esercizio, le spese d'investimento sono finanziate attraverso i proventi della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (cfr. art. 19 LUSN).

Spese d'esercizio

Nonostante il funzionamento parallelo di due sistemi, già al momento dell'introduzione del contrassegno elettronico le spese d'esercizio saranno più basse di quelle per il solo contrassegno adesivo. Ciò è possibile grazie alla soppressione della vendita dei contrassegni adesivi all'estero (20 %). Dei 6,5 milioni di contrassegni venduti in Svizzera, si stima che nella fase introduttiva circa un terzo sarà venduto sotto forma elettronica, il che corrisponde a un altro 20 per cento circa. Complessivamente, nella fase iniziale ci si attende una quota del 40–50 per cento di

contrassegni elettronici venduti, ciò che farebbe abbassare i costi di distribuzione all'incirca di 19 milioni di franchi all'anno. Le spese d'esercizio supplementari per il contrassegno elettronico a carico dell'AFD sono stimate intorno ai 3 milioni di franchi. Un aumento della quota di contrassegni elettronici farà diminuire ulteriormente le spese d'esercizio, in particolare gli indennizzi per la distribuzione. Restano riservati eventuali costi supplementari per i controlli in caso di aumento della quota di abusi.

Minori entrate

In futuro per i veicoli con targhe trasferibili sarà necessario un unico contrassegno. Ciò potrebbe portare a minori entrate dell'ordine di 17,2 milioni di franchi al massimo. Nella prassi tale cifra dovrebbe essere nettamente più bassa (si stima il 50 %), poiché probabilmente già oggi non tutti i veicoli con targhe trasferibili sono muniti di un contrassegno. Occorre invece evitare assolutamente che un aumento della quota di abusi comporti un'importante riduzione delle entrate, anche se ciò non può essere del tutto escluso, almeno provvisoriamente.

Ripercussioni sul finanziamento del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)

Il prodotto netto della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (prodotto lordo meno spese d'investimento e d'esercizio) confluisce interamente nel FOSTRA. Si prevede attualmente che con l'introduzione del contrassegno elettronico le spese d'esercizio più basse e le minori entrate previste in relazione con le targhe trasferibili si compenseranno. Il prodotto netto della tassa non subirà quindi importanti cambiamenti. Per questo motivo non si attendono ripercussioni negative sul finanziamento del FOSTRA.

6.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Il previsto cambiamento di sistema non si ripercuote, in sostanza, sull'effettivo di personale. Benché il funzionamento di due sistemi paralleli comporti maggiori oneri, ciò viene compensato dalla soppressione dell'impiego di personale per la distribuzione del contrassegno adesivo all'estero.

6.1.3 Ripercussioni su DaziT

Scopo del programma di trasformazione «DaziT» – il termine è composto da «dazi» (dazio o più in generale dogana) e «T» (trasformazione) – è modernizzare e digitalizzare l'AFD. I processi doganali e di riscossione dei tributi vengono semplificati, armonizzati e interamente digitalizzati.

Le previste modifiche sono dunque interamente conformi al programma DaziT. Le esigenze di base per un'app destinata alla registrazione della targa di controllo sono identiche a quelle per l'app «Via» che l'AFD ha introdotto a maggio 2019 per la riscossione della tassa forfettaria sul traffico pesante per i veicoli esteri. Il contrasse-

gno elettronico può essere realizzato, senza eccessive spese, creando una nuova app oppure integrandolo in «Via». Qualora a medio termine fosse necessario creare una più ampia infrastruttura di controllo, bisognerebbe verificarne in dettaglio le ripercussioni.

Il progetto è compatibile anche con l'ulteriore sviluppo dell'AFD, approvato dal nostro Consiglio il 10 aprile 2019.

6.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

La diminuzione delle vendite di contrassegni adesivi in Svizzera riduce anche le entrate dei Cantoni provenienti dall'indennizzo per la distribuzione. Qualora il contrassegno adesivo venisse completamente abolito, i Cantoni perderebbero interamente tali entrate, ma nel contempo verrebbero a cadere anche le relative spese da essi sostenute. Attualmente in Svizzera sono venduti circa 6,5 milioni di contrassegni adesivi. I Cantoni ricevono una quota quale indennizzo per la distribuzione pari a 7,4 milioni di franchi.

Poiché i controlli all'interno del Paese continuano a essere eseguiti dai corpi di polizia cantonali, in tale ambito non vi sono cambiamenti: le entrate provenienti dalle multe rimangono ai Cantoni.

Dato che il progetto non si ripercuote in maniera specifica su Comuni, città, agglomerati e regioni di montagna, le relative questioni non sono state esaminate in dettaglio.

6.3 Ripercussioni sull'economia

L'indennizzo per la distribuzione ammonta, per l'intera catena di distribuzione, a 4 franchi per contrassegno venduto (10 %). Questo importo è suddiviso tra tutti i partecipanti alla catena. La distribuzione in Svizzera è di competenza dei Cantoni, i quali hanno trasferito i compiti relativi all'organizzazione e alla vendita all'Associazione dei servizi della circolazione (asa). Questa, a sua volta, ha incaricato la Posta e l'Organizzazione d'acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore (ESA): la Posta vende i contrassegni presso gli uffici e le agenzie postali, mentre l'ESA li fornisce al settore automobilistico (autofficine e stazioni di servizio). Con la riduzione delle vendite di contrassegni adesivi diminuiscono, per tutte le parti coinvolte, le spese di distribuzione, ma anche le entrate dall'indennizzo. Considerando una quota di contrassegni del 20 per cento, i partner svizzeri di distribuzione perdono già nel primo anno circa 8 milioni di franchi, che diventeranno circa 26 milioni di seguito.

La distribuzione all'estero avviene attualmente tramite l'Automobile Club Svizzero (ACS) e il Touring Club Svizzero (TCS). La soppressione della vendita dei contrassegni adesivi all'estero comporta per le due associazioni una perdita degli 8 milioni di franchi di indennizzo che esse si dividono con i partner esteri di distribuzione.

La vendita dei contrassegni adesivi presso gli uffici doganali autostradali avviene per lo più tramite personale esterno. Una riduzione delle vendite si ripercuote pertanto anche su di esso.

Tuttavia, si prevede che le ripercussioni sull'economia saranno complessivamente marginali. Una riduzione delle entrate sarà sicuramente percepita dai grandi punti di vendita con importanti cifre d'affari. Per le piccole autofficine già oggi la vendita dei contrassegni adesivi non è redditizia ed è spesso offerta solo come prestazione di servizio alla clientela.

Occorre inoltre tenere conto del fatto che in futuro i punti di vendita saranno liberi di chiedere ai propri clienti una tassa per la registrazione del contrassegno elettronico.

Il nuovo sistema comporta invece uno sgravio per i detentori che hanno più veicoli con targhe trasferibili.

6.4 Ripercussioni sulla società

Non sono previste ripercussioni importanti sulla società. L'importo della tassa rimane invariato e il contrassegno elettronico rappresenta, in generale, uno sgravio amministrativo, dato che è possibile acquistarlo comodamente online da casa.

6.5 Ripercussioni sull'ambiente

Il contrassegno adesivo è stampato su un foglio autoadesivo in cloruro di polivinile (PVC). Il PVC non è un materiale innocuo. I plastificanti in esso contenuti e gli acidi cloridrici risultanti dal suo smaltimento non corretto sono nocivi per l'uomo e l'ambiente. Una riduzione della quota di contrassegni adesivi si ripercuote perciò positivamente sull'ambiente.

Un altro aspetto positivo è costituito dalla possibilità di poter acquistare il contrassegno elettronico direttamente online da casa, evitando così di doversi recare in auto al punto di vendita più vicino.

6.6 Altre ripercussioni

Non vi sono ripercussioni in altri ambiti.

7 Aspetti giuridici

7.1 Costituzionalità

Il progetto si fonda sull'articolo 85a Cost.¹¹, che autorizza la Confederazione a riscuotere una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali con veicoli a motore e rimorchi non sottostanti alla tassa sul traffico pesante.

7.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Il progetto non si ripercuote sugli impegni internazionali della Svizzera. Contrariamente all'opinione dell'UE, ciò vale anche per l'accordo sui trasporti terrestri (cfr. n. 3).

7.3 Subordinazione al freno delle spese

Il progetto non contiene né nuove disposizioni in materia di sussidi (che comportano spese che superano uno dei limiti) né nuovi crediti d'impegno o limiti di spesa (con spese superiori a uno dei limiti).

7.4 Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale

I principi di sussidiarietà e dell'equivalenza fiscale sono stati rispettati. La ripartizione dei compiti garantisce un disciplinamento uniforme. In linea di massima non vi sono cambiamenti per quanto riguarda la ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni. È sensato continuare a compensare, mediante l'indennizzo previsto a tale scopo, le spese sostenute dai Cantoni per le loro attività nell'ambito della distribuzione all'interno del Paese. Come finora, le entrate provenienti dalle multe rimangono ai Cantoni quale indennizzo delle loro attività di controllo.

7.5 Delega di competenze legislative

L'impegno logistico per la distribuzione del contrassegno adesivo è elevato ed è giustificato solo finché il relativo fabbisogno è abbastanza grande. Il nostro Consiglio suggerisce una quota minima del 10 per cento di contrassegni adesivi rispetto al numero complessivo di contrassegni venduti. Se le vendite scendono al di sotto di tale limite, il contrassegno adesivo è completamente abolito. Il nostro Collegio deve tuttavia ricevere la competenza per stabilire il momento preciso e il modo di proce-

¹¹ RS 101

dere. Una volta stabilito, la legge deve essere messa a punto in modo da poter sopprimere le disposizioni relative al contrassegno adesivo.

7.6 Protezione dei dati

Con l'acquisto del contrassegno elettronico vengono registrati la data d'acquisto e la targa di controllo dei veicoli che sono autorizzati a utilizzare le strade nazionali. Le autorità di controllo devono poter accedere a questi dati, trattarli e, se necessario, correggere registrazioni errate.

Per garantire la riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali sono eseguiti, come finora, controlli visivi dei contrassegni adesivi. Per quanto riguarda il contrassegno elettronico, si procede al controllo della ricevuta d'acquisto nell'app di registrazione o si effettua una consultazione elettronica, mediante un apposito apparecchio (mobile, stazionario o semi stazionario), delle targhe di controllo registrate.

L'osservanza delle disposizioni rilevanti della legge sulla protezione dei dati e della relativa ordinanza d'esecuzione è garantita come per altri gli sistemi analoghi in uso. I dati sono conservati solo per il tempo necessario all'adempimento dello scopo per il quale sono stati rilevati e in particolare i dati di controllo sono cancellati non appena si constata che la tassa è stata pagata per il veicolo verificato.

In caso di contrassegno elettronico non è possibile registrare o valutare i tratti di strada percorsi, né durante la procedura di registrazione né in occasione dei controlli previsti. Per una simile registrazione sarebbe necessario un sistema di controllo capillare, con centinaia di fotocamere.

La trasmissione dei dati a terzi è consentita solo se necessario per l'esecuzione dei controlli o per il perseguimento e il giudizio di infrazioni nonché nel quadro dell'assistenza amministrativa tra le autorità incaricate dell'esecuzione della LUSN.