



## **Rapporto esplicativo**

concernente la modifica della legge sul traffico pesante e dell'ordinanza sul traffico pesante

del 11 agosto 2021

# Compendio

***Il sistema di rilevazione attualmente in uso in Svizzera per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) necessita di essere rinnovato entro la fine del 2024. I detentori svizzeri di veicoli assoggettati alla tassa devono poter beneficiare del progresso tecnologico e della tendenza ad armonizzare i sistemi destinati alla riscossione transfrontaliera dei pedaggi. Gli attuali apparecchi di rilevazione della TTPCP risulteranno pertanto obsoleti. I nuovi apparecchi tengono conto delle soluzioni che si sono imposte nel mercato europeo della riscossione dei pedaggi, permettendo di semplificare notevolmente la riscossione della tassa sul traffico pesante e di ridurre l'onere amministrativo sia per il settore dei trasporti sia per la Confederazione.***

## **Situazione iniziale**

Dalla sua introduzione nel 2001, il sistema di rilevazione attualmente in uso in Svizzera per la riscossione della tassa sul traffico pesante è rimasto praticamente immutato. Gli apparecchi impiegati nei veicoli a motore e l'infrastruttura presente sulle strade sono ormai prossimi alla fine della loro vita tecnica e devono essere rinnovati entro la fine del 2024. Nel frattempo, con il SET (servizio europeo di telepedaggio; in inglese: «European Electronic Toll Service», EETS) sono stati introdotti standard uniformi armonizzati a livello europeo che semplificano e velocizzano sensibilmente la riscossione del pedaggio in Europa, in particolare nel traffico transfrontaliero. Nell'ambito della digitalizzazione e dell'ulteriore sviluppo dell'Amministrazione federale delle dogane (AFD), all'inizio del 2020 la Svizzera ha introdotto – pur senza recepire la direttiva UE corrispondente – un servizio di telepedaggio per i veicoli esteri compatibile con il SET (SET svizzero).

Il futuro sistema per la riscossione della tassa svizzera sul traffico pesante deve essere armonizzato agli standard europei; anche nell'interesse del settore nazionale dei trasporti che opera a livello internazionale. Così facendo, la riscossione dei pedaggi viene semplificata anche all'estero.

## **Contenuto del progetto**

Questo progetto crea le basi legali per la necessaria sostituzione tecnica e l'ulteriore sviluppo dell'attuale sistema di rilevazione. I fornitori di servizi di rilevazione possono, previo superamento di una procedura di autorizzazione, offrire le loro prestazioni in Svizzera e mettere a disposizione i loro sistemi di rilevazione conformi alle prescrizioni nazionali. Ai detentori di veicoli a motore assoggettati alla TTPCP è così data la possibilità di stipulare un contratto per la rilevazione della corsa assoggettata alla tassa con un fornitore a loro scelta tra quelli autorizzati in Svizzera.

I vantaggi di una soluzione di questo genere sono evidenti. Le imprese di trasporto beneficiano di sgravi amministrativi, potendo da un lato saldare la tassa anche negli Stati europei attraverso un fornitore del SET e dall'altro valersi di processi semplificati grazie alla digitalizzazione e all'automatizzazione. Non è più necessario acquisire periodicamente i dati relativi alla prestazione chilometrica dagli apparecchi di rilevazione mediante la lettura della carta chip, e trasmetterli successivamente all'AFD a mezzo posta o per via elettronica. Anche la Confederazione viene sollevata dal compito oneroso di sviluppare e consegnare un apparecchio di rilevazione. Per contro, la Confederazione deve corrispondere ai fornitori autorizzati un'indennità per le prestazioni attualmente erogate dall'AFD. Per le persone assoggettate al pagamento della tassa che non operano nel traffico internazionale viene messo a punto un servizio di telepedaggio nazionale analogo al SET.

Il progetto implica la modifica della legge del 19 dicembre 1997 sul traffico pesante (LTTP; RS 641.81), segnatamente per quanto concerne le basi di calcolo e la riscossione della tassa. Come parametro per il calcolo il Consiglio federale può prevedere, in alternativa al peso totale massimo autorizzato, anche il numero di assi. Si tratta nella fattispecie di un requisito tecnico necessario a garantire l'interoperabilità dei sistemi di rilevazione. Per quanto riguarda la determinazione della corsa assoggettata alla tassa, al Consiglio federale va confermata la competenza di stabilire le modalità della rilevazione e di dettare le condizioni per l'utilizzo nel territorio doganale dei sistemi autorizzati nell'UE. In virtù di questa competenza è in grado di reagire prontamente alle innovazioni e agli adeguamenti degli standard europei modificando l'ordinanza del 6 marzo 2000 sul traffico pesante (OTTP; RS 641.811). Al Consiglio federale spetta anche la competenza di definire le condizioni per l'autorizzazione dei fornitori di sistemi di rilevazione nonché la loro indennità. Il

*potere di emanare le prescrizioni tecniche e operative che i fornitori devono soddisfare viene trasferito all'AFD (a partire dal 1° gennaio 2022: Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini, UDSC). Contestualmente, la LTTP viene armonizzata con la nuova legge sui compiti d'esecuzione dell'UDSC (LE-UDSC) mentre varie disposizioni dell'OTTP vengono ancorate a livello di legge. Dato che gli articoli da adeguare sono pochi, la LTTP è sottoposta a una revisione parziale.*

*L'OTTP viene invece sottoposta a revisione totale: per l'affidamento esterno, a fornitori autorizzati, della rilevazione della corsa assoggettata alla tassa è richiesto un adeguamento strutturale dell'ordinanza. Il capitolo 3 relativo alla riscossione della tassa commisurata alle prestazioni contiene nuove disposizioni concernenti la determinazione dei chilometri percorsi (sezione 1), gli obblighi di collaborazione (sezione 2), il periodo di tassazione, la registrazione, la dichiarazione e la decisione di tassazione (sezione 3), l'aggiudicazione del mandato al fornitore incaricato (sezione 4), l'autorizzazione (sezione 5), gli obblighi (sezione 6) e il compenso (sezione 7) dei fornitori.*

*Gli altri ambiti come le esenzioni, le modalità di calcolo, la tariffa, le agevolazioni, la tassa forfettaria sul traffico pesante (TFTP) eccetera restano invariati sotto il profilo sostanziale. Lo scopo del progetto non è incrementare le entrate. La presa in considerazione del numero di assi per il calcolo del peso totale massimo autorizzato del rimorchio non comporta complessivamente costi aggiuntivi per il settore dei trasporti.*

*Come azione di contrasto a possibili abusi, l'AFD anche in futuro effettuerà controlli del traffico pesante mediante impianti stazionari e mobili in varie località nel Paese.*

### **Costi e ripercussioni**

*Il rinnovo tecnico del sistema di rilevazione non comporta né un aumento né una riduzione delle entrate dalla TTPCP in quanto i parametri di calcolo della tassa (chilometri x peso determinante x tariffa) sono confermati nella sostanza. L'acquisto indispensabile dell'infrastruttura sostitutiva per la rilevazione e il controllo sulle strade genererà, a seconda della sua configurazione e della sua entità, costi d'investimento stimati nell'ordine di 50–90 milioni di franchi e spese di smantellamento delle parti del sistema divenute superflue pari a 10–20 milioni di franchi (entrambi gli importi sono indicati senza riserve e IVA) nonché costi di esercizio annuali compresi tra 11 e 20 milioni di franchi. Tali interventi saranno realizzati con un credito d'impegno.*

*Considerato che tutti i componenti del sistema TTPCP stanno per giungere al termine della loro vita tecnica e che pertanto il loro rinnovo è inderogabile, i costi sopra menzionati sorgono a prescindere da questo progetto. In caso di mancata realizzazione, a questi andrebbero ad aggiungersi costi supplementari nell'ordine di ulteriori 110 milioni di franchi, principalmente per lo sviluppo e l'acquisto di un apparecchio di rilevazione della TTPCP in sostituzione dell'odierno emotach.*

*Non sono previste ripercussioni sull'effettivo del personale. Un eventuale maggiore fabbisogno viene colmato nel quadro della digitalizzazione e dell'ulteriore sviluppo dell'AFD.*

*Anche i Cantoni possono contare su entrate invariate dalla TTPCP. Occorre eventualmente verificare l'indennità per le autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione.*

*Il progetto tocca essenzialmente il settore dei trasporti. Il passaggio a un nuovo sistema di rilevazione genera un onere amministrativo iniziale per le persone assoggettate al pagamento della tassa, che tuttavia beneficiano anche di un minore aggravio nella fase di esercizio. Vengono per esempio completamente a cadere le soste in officina per il montaggio e l'esame successivo degli apparecchi di rilevazione della TTPCP nonché le carte chip per la lettura dei dati e la dichiarazione dei veicoli. Le singole imprese beneficiano anche di un alleggerimento in termini di responsabilità solidale. Nel complesso per il settore dei trasporti è possibile prevedere una diminuzione dei costi legati alla regolamentazione.*

## Indice

|          |                                                                                                                 |           |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Situazione iniziale</b>                                                                                      | <b>5</b>  |
| 1.1      | Necessità di agire e obiettivi                                                                                  | 5         |
| 1.2      | Alternative esaminate e opzione scelta                                                                          | 6         |
| 1.3      | Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale | 7         |
| <b>2</b> | <b>Punti essenziali del progetto</b>                                                                            | <b>8</b>  |
| 2.1      | Aspetti generali                                                                                                | 8         |
| 2.2      | Servizi di pedaggio                                                                                             | 9         |
| 2.3      | Fornitori autorizzati / Fornitore nazionale                                                                     | 10        |
| 2.4      | Determinazione della prestazione chilometrica assoggettata alla tassa                                           | 11        |
| 2.5      | Peso determinante                                                                                               | 11        |
| 2.6      | Panoramica dei servizi di pedaggio e dei loro fornitori                                                         | 12        |
| 2.7      | Controlli                                                                                                       | 13        |
| <b>3</b> | <b>Commento ai singoli articoli</b>                                                                             | <b>14</b> |
| 3.1      | Legge sul traffico pesante                                                                                      | 14        |
| 3.2      | Ordinanza sul traffico pesante                                                                                  | 20        |
| <b>4</b> | <b>Ripercussioni</b>                                                                                            | <b>36</b> |
| 4.1      | Ripercussioni per la Confederazione                                                                             | 36        |
| 4.1.1    | Ripercussioni finanziarie                                                                                       | 36        |
| 4.1.2    | Ripercussioni sull'effettivo del personale                                                                      | 39        |
| 4.1.3    | Ripercussioni per il programma DaziT                                                                            | 39        |
| 4.2      | Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna                  | 39        |
| 4.3      | Ripercussioni sull'economia                                                                                     | 39        |
| 4.4      | Ripercussioni sulla società                                                                                     | 40        |
| 4.5      | Ripercussioni sull'ambiente                                                                                     | 40        |
| <b>5</b> | <b>Aspetti giuridici</b>                                                                                        | <b>41</b> |
| 5.1      | Costituzionalità                                                                                                | 41        |
| 5.2      | Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera                                                     | 41        |
| 5.3      | Subordinazione al freno alle spese                                                                              | 41        |
| 5.4      | Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale                                | 41        |
| 5.5      | Delega di competenze legislative                                                                                | 42        |
| 5.6      | Protezione dei dati                                                                                             | 42        |
| 5.6.1    | Dati personali                                                                                                  | 42        |
| 5.6.2    | Posizione giuridica dei fornitori                                                                               | 42        |
| 5.6.3    | Comunicazione di dati                                                                                           | 43        |
| 5.6.4    | Sistema di controllo                                                                                            | 43        |
| 5.6.5    | Rapporto con il regolamento generale europeo sulla protezione dei dati                                          | 43        |
|          | 43                                                                                                              |           |
|          | <b>Abbreviazioni</b>                                                                                            | <b>44</b> |

## 1 Situazione iniziale

### 1.1 Necessità di agire e obiettivi

Nella sua forma attuale introdotta nel 2001, la tassa sul traffico pesante è riscossa per i veicoli a motore e i rimorchi con un peso totale autorizzato superiore a 3,5 tonnellate. Di regola, per i veicoli per il trasporto di merci la tassa è commisurata alle prestazioni (TTPCP) mentre per i veicoli per il trasporto di persone è su base forfettaria (TFTP).

Per la riscossione della TTPCP in caso di veicoli immatricolati in Svizzera (di seguito denominati «veicoli svizzeri») è prescritta l'installazione di un apparecchio di rilevazione («On Board Unit», OBU). Per i veicoli immatricolati all'estero (di seguito denominati «veicoli esteri»), ogni volta che entra in Svizzera il conducente del veicolo registra i dati relativi ai chilometri e al rimorchio trainato in un apposito terminale di trattamento TTPCP. A quel punto, il terminale rilascia un giustificativo sul quale il conducente annota manualmente il dato chilometrico rilevato al momento dell'uscita, prima di consegnarlo all'ufficio doganale.

Da un lato, l'infrastruttura impiegata sui veicoli e sulle strade per la riscossione e il controllo della tassa è in buona parte rimasta invariata dalla sua introduzione. Nel prossimo futuro vari componenti giungeranno al termine della loro vita tecnica e, non potendo più subire interventi di manutenzione, dovranno essere sostituiti. Ciò riguarda in particolare gli apparecchi di rilevazione acquistati e consegnati a titolo gratuito dall'Amministrazione federale delle dogane (AFD; a partire dal 1° gennaio 2022: Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini, UDSC), i terminali di trattamento disponibili al confine per i conducenti di veicoli immatricolati all'estero, gli impianti di radiofari installati presso gli uffici doganali e gli impianti di controllo della TTPCP all'interno del Paese.

Dall'altro lato, il panorama europeo è molto cambiato sul fronte della riscossione dei pedaggi. In passato, i sistemi di telepedaggio stradale dei vari Paesi erano scarsamente interoperabili o non lo erano per nulla. In pratica, per ogni territorio di pedaggio era necessario installare o quantomeno trasportare nel veicolo un OBU diverso. La spinta ad armonizzare le diverse tasse nazionali e a rendere gli apparecchi interoperabili si è fatta sempre più pressante. Queste aspirazioni sono culminate nella direttiva 2004/52/CE<sup>1</sup>, che impone agli Stati membri di adottare il SET (servizio europeo di telepedaggio; in inglese «European Electronic Toll Service», EETS) nei loro territori di pedaggio. Il SET è paragonabile al servizio di roaming della telefonia mobile, che consente all'utente di utilizzare il proprio telefono cellulare in tutto il mondo e di saldare i relativi costi mediante la fattura del proprio fornitore di servizi di telecomunicazione. La Svizzera non ha recepito formalmente la direttiva SET dell'UE. Alle condizioni attuali, non è ancora opportuno recepire formalmente la direttiva per le ragioni esposte qui di seguito.

Per come è attualmente concepito il sistema di riscossione in Svizzera, la persona assoggettata al pagamento della tassa si assume il rischio del mancato pagamento da parte del fornitore del SET. La direttiva SET prevede invece una ripartizione del rischio a scapito dell'esattore di pedaggi: il debito si estingue con il pagamento della tassa al fornitore del SET. L'esattore di pedaggi non può più fare valere il credito nei confronti della persona assoggettata al pagamento della tassa, nemmeno in caso di mancato pagamento da parte del fornitore del SET.

La direttiva SET impone inoltre di designare un punto di contatto nazionale per lo scambio di informazioni tra gli Stati membri. Il suo scopo è consentire lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli affinché i crediti pendenti possano essere rivendicati a livello transfrontaliero. Lo scambio di informazioni presuppone però che l'UE riconosca come soddisfacente il livello di protezione dei dati in Svizzera. A favore della legge federale del 19 giugno 1992<sup>2</sup> sulla protezione dei dati (LPD) attualmente vigente esiste una decisione di adeguatezza dell'UE<sup>3</sup>. Tuttavia, non è ancora chiaro se

<sup>1</sup> Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124; sostituita dalla direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione, GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45.

<sup>2</sup> RS 235.1

<sup>3</sup> Decisione della Commissione, del 26 luglio 2000, riguardante l'adeguatezza della protezione dei dati personali in Svizzera a norma della direttiva 95/46/CE, GU L 215 del 25.8.2000, pag. 1.

anche dopo l'entrata in vigore della revisione totale della LPD<sup>4</sup> (di seguito nLPD) l'UE continuerà a riconoscere la Svizzera come Stato terzo con un livello adeguato di protezione dei dati.

Ulteriori prescrizioni della direttiva SET, come l'istituzione di un organismo di conciliazione, la creazione di un registro nazionale, le prescrizioni sulla contabilità e l'obbligo di relazione degli Stati alla Commissione europea non permettono al momento di recepire tale direttiva.

Sul piano materiale, invece, la Svizzera si attiene fedelmente alla direttiva SET. Ha garantito all'UE di offrire un servizio analogo per i veicoli esteri (di seguito denominato «SET svizzero»). Questo servizio è stato già posto in essere contestualmente alla digitalizzazione e all'ulteriore sviluppo dell'AFD e reso operativo in Svizzera nel 2020. Nel medio periodo, andrà a sostituire i terminali di trattamento al confine.

Il Consiglio federale intende pertanto sostituire, nel 2025, l'attuale tecnologia anche per i veicoli svizzeri e introdurre un nuovo sistema orientato al futuro per la riscossione della TTPCP (TTPCP di terza generazione o TTPCP III). Limitarsi ad aggiornare continuamente i componenti del sistema TTPCP, peraltro giunti quasi al termine del loro ciclo di vita, impedirebbe una profonda modernizzazione tecnica senza vincoli. Senza contare che in tal modo i trasportatori elvetici potrebbero partecipare in misura solo ridotta ai vantaggi dell'armonizzazione tecnica dei sistemi europei di telepedaggio.

Gli obiettivi e il perimetro dell'attuazione della TTPCP III sono stati definiti nei seguenti termini:

- creare un sistema digitale, semplice, conveniente ed efficacemente controllato;
- ridurre gli oneri a carico di tutti i soggetti coinvolti;
- sfruttare al meglio le soluzioni offerte dal mercato;
- permettere di reagire alle evoluzioni future grazie a un'architettura flessibile;
- permettere ai soggetti coinvolti di concentrarsi sulle loro attività principali;
- mantenere i controlli;
- rinnovare il sistema di riscossione della tassa grazie alla TTPCP III, ma non rinnovare il sistema della tassa;
- non modificare i parametri rilevanti per la determinazione della tassa: la formula «prestazione chilometrica x peso x tariffa» è confermata;
- continuare a far dipendere la tariffa dalle emissioni, in base alle categorie attuali;
- non influire sull'entità delle entrate.

## **1.2 Alternative esaminate e opzione scelta**

Nell'ambito di uno studio sono state analizzate le possibilità tecniche del sistema TTPCP di terza generazione e create le basi per la sostituzione del sistema TTPCP di seconda generazione. In questo ambito gioca un ruolo importante la compatibilità con i Paesi partner. Un nuovo sistema deve essere in grado di operare con vari dispositivi di registrazione, consentire l'utilizzo di un unico apparecchio di rilevazione in tutta l'area UE e comportare quindi una significativa semplificazione per i clienti che operano a livello internazionale.

<sup>4</sup> FF 2020 6695

Le seguenti misure sono state esaminate e rigettate:

| Misura                                                                      | Motivo del rigetto                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sviluppo in proprio di un apparecchio di rilevazione per i veicoli svizzeri | Sono disponibili soluzioni in commercio.                                                                                                                                                                                                      |
| AFD come fornitore degli apparecchi di rilevazione per i veicoli svizzeri   | Come sopra.                                                                                                                                                                                                                                   |
| Incasso presso il fornitore autorizzato anche per i veicoli svizzeri        | Di solito i fornitori autorizzati hanno sede all'estero e non hanno il potere di impedire agli assoggettati morosi di continuare a utilizzare i veicoli. La procedura laboriosa di esecuzione dell'incasso continuerebbe a competere all'AFD. |
| Tassazione dei rimorchi in base al peso totale autorizzato                  | Lo standard europeo si basa sul numero di assi. Una tassazione in base al peso totale autorizzato limiterebbe, o addirittura impedirebbe, l'adozione di soluzioni interoperabili.                                                             |

Tabella 1: Misure esaminate

La TTPCP III rappresenta una svolta verso un sistema di riscossione moderno e digitale. Il progetto è teso a semplificare la rilevazione e la dichiarazione della prestazione chilometrica per i detentori dei veicoli e a sollevare l'AFD dal compito di sviluppare e consegnare un apparecchio di rilevazione. Lo Stato deve solo dettare i requisiti ma non gli strumenti per la rilevazione dei dati relativi alla prestazione chilometrica. In linea di principio, in questo settore deve prevalere un regime di libera concorrenza tra i fornitori, la cui esistenza è testimoniata dal SET come soluzione europea. All'inizio del 2021 è stato autorizzato il primo fornitore per il SET svizzero, il quale era stato introdotto per i veicoli esteri nel 2020<sup>5</sup>. È in corso la procedura di autorizzazione per altri fornitori. Affinché i trasportatori svizzeri operanti nel traffico internazionale possano beneficiare dei vantaggi del SET, la TTPCP III deve da un lato basarsi sul SET (ovvero sul SET svizzero) e dall'altro mettere a disposizione delle imprese che non operano nel traffico internazionale un servizio nazionale di telepedaggio analogo al SET.

### 1.3 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 29 gennaio 2020<sup>6</sup> sul programma di legislatura 2019–2023 né nel decreto federale del 21 settembre 2020<sup>7</sup> sul programma di legislatura 2019–2023.

I costi d'investimento attesi nell'ordine di circa 142 milioni di franchi e i costi di esercizio annuali compresi tra 11 e 20 milioni di franchi (vedi numero 4.1.1) non sono stati preventivati come oneri supplementari nella pianificazione finanziaria 2022–2024. Finora venivano già previsti determinati fondi per la tassa sul traffico pesante (infrastruttura, esecuzione). I costi di esercizio attuali della TTPCP ammontano a circa 17 milioni di franchi all'anno, ai quali si aggiungono ulteriori oneri di esecuzione. I costi di esercizio previsti si collocano quindi entro il limite del budget attuale. Nella fase di transizione al nuovo sistema potrebbero scaturire oneri supplementari legati all'esercizio parallelo. I costi d'investimento, di esecuzione e di esercizio attesi saranno precisati con un maggiore grado di dettaglio nel contesto dell'elaborazione del messaggio, e in quella sede si valuterà anche il finanziamento del fabbisogno di mezzi.

La politica svizzera dei trasporti mira, tra le altre cose, a trasferire il traffico merci pesante dalla strada alla ferrovia. Questa politica trova ampio appoggio e gode anche di un largo consenso

<sup>5</sup> RU 2018 1521, RS 641.811.423

<sup>6</sup> FF 2020 1565

<sup>7</sup> FF 2020 7365

nell'elettorato svizzero, che nel 1992 si è espresso a favore della Nuova ferrovia transalpina (NFTA), nel 1994 ha approvato l'articolo sulla protezione delle Alpi e nel 1998 ha accolto l'introduzione della TTPCP e il progetto FTP volto a finanziare la realizzazione dei grandi progetti ferroviari. Con il presente progetto si persegue coerentemente la strategia del Consiglio federale e si ribadisce l'obiettivo del trasferimento su rotaia del traffico merci pesante. Questo trasferimento e la tariffa TTPCP progressiva in base alla classe di emissione comportano, direttamente o indirettamente, la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del traffico pesante. La realizzazione della TTPCP III contribuisce così anche al raggiungimento degli obiettivi climatici e allo sviluppo sostenibile della Svizzera.

Inoltre, il progetto assicura le entrate dalla TTPCP nel lungo periodo e con esse un finanziamento stabile per l'infrastruttura di trasporto. La TTPCP III è strettamente legata alla digitalizzazione e all'ulteriore sviluppo dell'AFD e si colloca nel solco della strategia di e-government del Consiglio federale e della «Svizzera digitale». I processi digitali per la riscossione della TTPCP vengono ottimizzati a vantaggio sia delle persone assoggettate al pagamento della tassa sia dell'Amministrazione federale.

## **2 Punti essenziali del progetto**

### **2.1 Aspetti generali**

Il rinnovo ormai imprescindibile dei componenti tecnici della TTPCP unito alla necessità di adeguarsi allo standard europeo per la riscossione del pedaggio impone un adeguamento delle basi legali. La modifica si sostanzia pertanto in un progetto di impronta tecnica mosso unicamente dall'esigenza di dotarsi di componenti di sistema all'avanguardia. Le altre disposizioni quali l'obbligo fiscale, le esenzioni, la tariffa, gli ordinamenti speciali o l'impiego delle entrate eccetera rimangono invariate. Si apportano lievi modifiche solo riguardo al peso determinante per la determinazione della tassa. I rimorchi devono essere tassati non più secondo il peso totale autorizzato ma, come avviene in altri Paesi europei, in base al loro numero di assi. Queste modifiche non comportano aumenti di entrate per la Confederazione; la revisione deve infatti essere impostata in modo tale da non incidere sulle entrate. Inoltre, alcune disposizioni generali legge del 19 dicembre 1997<sup>8</sup> sul traffico pesante (LTTP) sono integrate nella nuova legge federale sui compiti d'esecuzione dell'UDSC (LE-UDSC), che è stata oggetto di una procedura di consultazione conclusasi il 31 dicembre 2020.

*Excursus: UDSC*

*Dal 1° gennaio 2022 l'AFD prenderà il nome di Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC). Quanto esposto nel presente rapporto esplicativo fa pertanto già riferimento all'UDSC, fatti salvi i passaggi in cui il riferimento è alle prestazioni attualmente fornite dall'AFD. Allo stesso tempo, la legge sulle dogane viene profondamente rivista. In questo contesto viene creata la legge quadro LE-UDSC.*

Contemporaneamente, varie disposizioni contenute nell'ordinanza del 6 marzo 2000<sup>9</sup> sul traffico pesante (OTTP) vengono ora ancorate a livello di legge e integrate nella LTTP. Dato che la legge ha dimostrato la sua validità in passato, sono necessari solo pochi adeguamenti. L'OTTP, invece, viene sottoposta a revisione totale per via della sua natura particolareggiata. Per questo motivo la consultazione verte congiuntamente sul progetto di legge e di ordinanza.

Affinché anche i trasportatori svizzeri possano beneficiare dei numerosi vantaggi derivanti dall'interoperabilità dei servizi, il rinnovo dei componenti tecnici della TTPCP porta all'introduzione di un nuovo sistema di riscossione del pedaggio con le caratteristiche essenziali precisate di seguito.

<sup>8</sup> RS 641.81

<sup>9</sup> RS 641.811



Panoramica dei componenti e confronto tra il sistema attuale e il sistema futuro:

| Sistema TTPCP II                  | Sistema TTPCP III                                                                        |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Apparecchio di rilevazione OBU II | SET o NETS (vedi n. 2.2)                                                                 |
| Terminale di trattamento TTPCP    | NMTS (vedi n. 2.2.), se non SET o NETS                                                   |
| Sistema di radiofari di confine   | Rilevazione stazionaria su strada (al confine e all'interno della Svizzera, vedi n. 2.7) |
| Sistema di controllo stazionario  |                                                                                          |
| Sistema di controllo mobile       | Rilevazione mobile su strada (vedi n. 2.7)                                               |
| Sistema informatico (SI TTPCP)    | Sistema informatico (Camions)                                                            |

Tabella 2: Panoramica dei componenti

## 2.2 Servizi di pedaggio

In futuro la riscossione della TTPCP si baserà su tre servizi di pedaggio:

1. SET: servizio standard per i veicoli svizzeri ed esteri che attraversano diversi territori di pedaggio.
2. NETS: (servizio nazionale di telepedaggio): servizio standard per i veicoli svizzeri ed esteri interessati solo dalla TTPCP e che non necessitano del SET oppure che non vogliono o non possono concludere un contratto con un fornitore del SET.
3. NMTS (servizio nazionale di pedaggio manuale): soluzione per i veicoli privi di contratto con un fornitore del SET o del NETS.

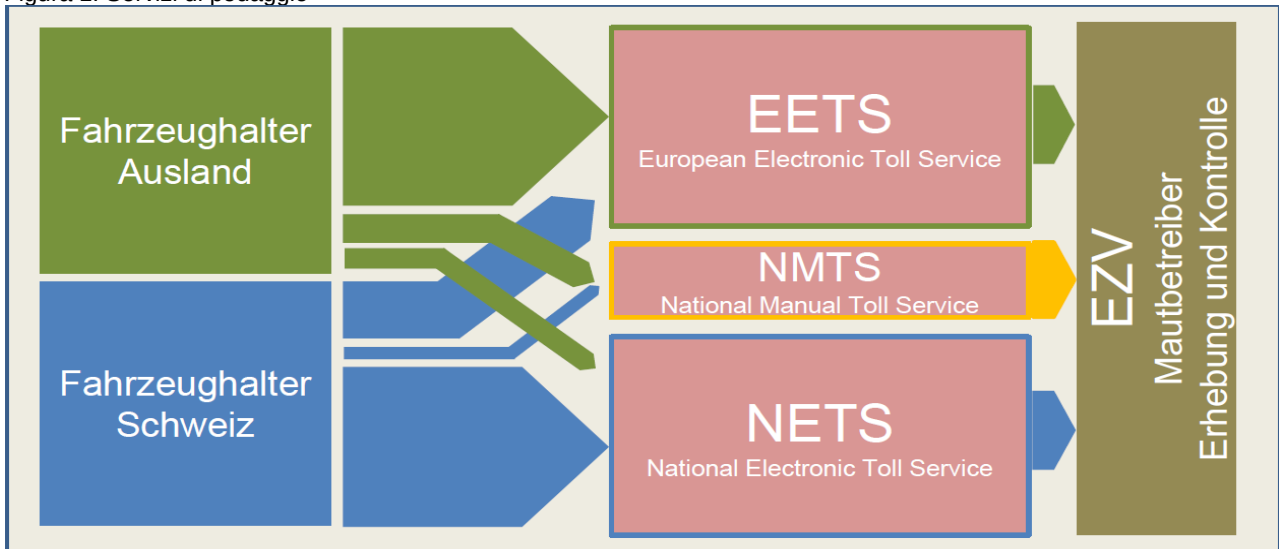
SET e NETS sono analoghi. Entrambi i servizi sono gestiti da fornitori autorizzati che mettono a disposizione dei loro clienti un sistema di rilevazione della prestazione chilometrica per ciascun veicolo e che trasmettono i dati così rilevati all'UDSC ai fini del calcolo della tassa.

Nel caso del SET per i veicoli esteri, l'UDSC fattura la tassa ai fornitori del SET autorizzati, che si assumono il rischio di incasso per i loro clienti. Nel caso del SET per i veicoli svizzeri e del NETS, l'UDSC continua a fatturare la tassa direttamente alla persona, svizzera o estera, assoggettata al pagamento della tassa. Nel NETS è previsto, in aggiunta ai fornitori autorizzati, un fornitore nazionale con il ruolo di «collettore» per tutte le persone assoggettate al pagamento della tassa che non vogliono o non possono concludere un contratto con un fornitore autorizzato.

Il servizio di pedaggio manuale NMTS è gestito dall'UDSC. Si tratta di una soluzione per casi eccezionali. Questo servizio è previsto da un lato per i veicoli a motore svizzeri esonerati dall'obbligo di equipaggiamento con un sistema di rilevazione (p. es. veicoli che circolano poco). Dall'altro lato, esso è previsto per i veicoli a motore esteri che al momento dell'entrata in Svizzera non sono equipaggiati con un sistema di rilevazione o il cui sistema di rilevazione SET è difettoso. In questo caso, tali veicoli vengono trattati come veicoli non equipaggiati. Da ultimo, il servizio NMTS è un'opzione valida per i veicoli a motore nel servizio SET se il loro sistema di rilevazione presenta malfunzionamenti o guasti mentre si trovano nel territorio doganale.

I tre servizi di pedaggio sono interoperabili. Sono disponibili per i veicoli sia svizzeri sia esteri (vedi la figura di seguito).

Figura 1: Servizi di pedaggio



La figura seguente illustra il funzionamento dei nuovi servizi di telepedaggio SET e NETS mettendo in evidenza il loro flusso di dati e di denaro:

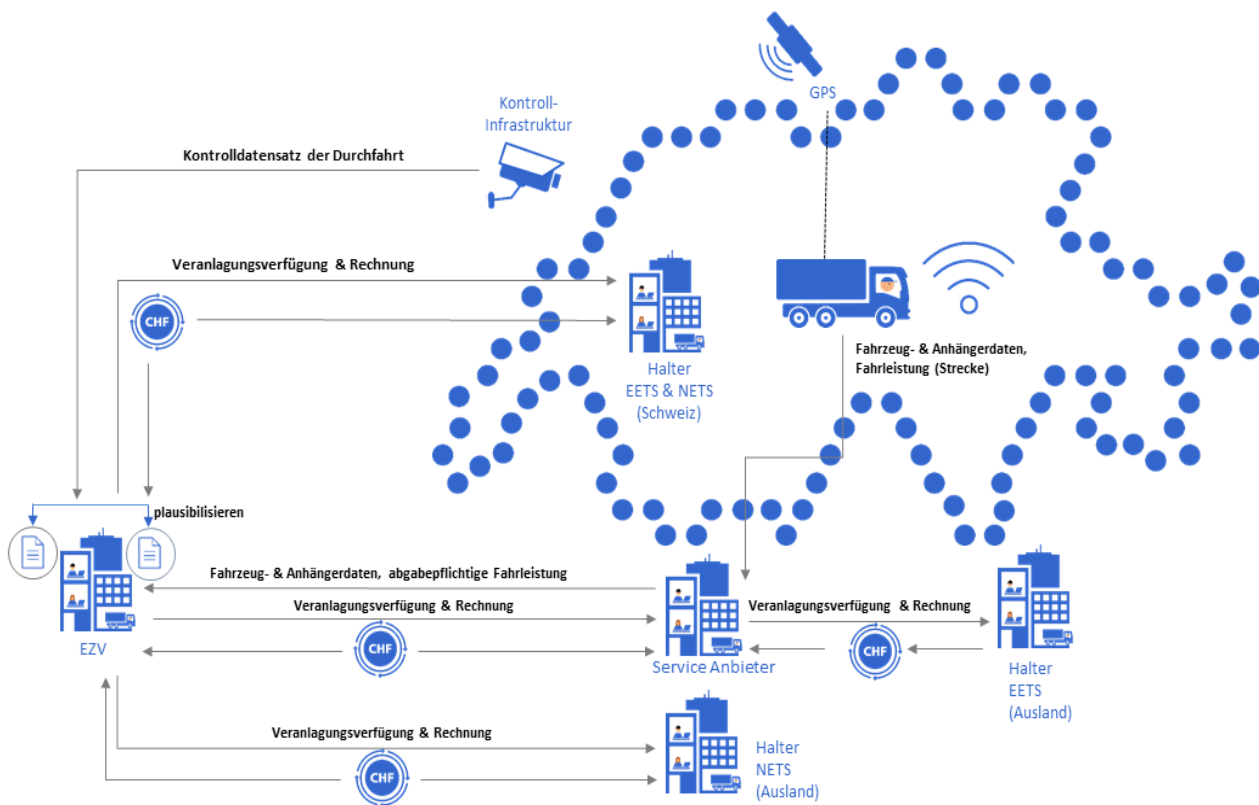


Figura 2: Funzionamento dei servizi di telepedaggio SET e NETS

### 2.3 Fornitori autorizzati / Fornitore nazionale

Per ottenere l'autorizzazione a operare come fornitore del SET e del NETS in Svizzera occorre superare una procedura di autorizzazione di quattro fasi presso l'UDSC. La procedura di autorizzazione e i requisiti per i fornitori sono identici per tutti e non negoziabili, e pertanto vengono definiti nell'OTTP.

Oltre ai fornitori del SET e del NETS autorizzati, nel servizio di telepedaggio NETS occorre incaricare anche un fornitore nazionale. Questo perché, per motivi legati ai costi, ai fornitori del SET e del NETS autorizzati non deve essere imposto un obbligo di accettazione. Solo il fornitore nazionale è obbligato a concludere un contratto con qualsiasi persona, svizzera o estera, assoggettata al pagamento della tassa e a fornirle un sistema di rilevazione. Il fornitore nazionale, diversamente

dai fornitori autorizzati, viene designato attraverso una procedura di aggiudicazione conforme alla legge federale del 21 giugno 2019<sup>10</sup> sugli appalti pubblici (LAPub). Oltre all'obbligo di accettazione, egli deve adempiere gli stessi requisiti di base validi per i fornitori del SET e del NETS autorizzati. La procedura di autorizzazione in quattro fasi è parte, per analogia, della procedura di aggiudicazione conforme alla LAPub.

Tutti i fornitori devono assumere vari compiti che finora competevano all'AFD. Per questo, ricevono un'indennità dalla Confederazione, che dipende dall'entità dei compiti assunti.

## **2.4 Determinazione della prestazione chilometrica assoggettata alla tassa**

Attualmente la tassa viene determinata con un apparecchio di misurazione elettronico autorizzato dall'AFD. Questo apparecchio è costituito da un tachigrafo o da un registratore di impulsi installato sul veicolo nonché da un apparecchio di rilevazione (OBU II) che conteggia e registra la prestazione chilometrica determinante (art. 15 cpv. 1 OTTP). La distanza percorsa viene rilevata in chilometri. L'apparecchio di rilevazione è installato da officine di montaggio autorizzate e collegato con il tachigrafo in modo da impedirne la manipolazione. Il sistema di misurazione deve essere periodicamente calibrato. Questo genera dei costi a carico dei detentori.

Gli apparecchi di rilevazione SET disponibili nel sistema europeo di telepedaggio devono potere essere utilizzati anche per la TTPCP. Hanno il pregio di essere economici e semplici da installare nei veicoli a motore, e non sono collegati al tachigrafo o al registratore di impulsi. La distanza percorsa non viene rilevata direttamente in chilometri, ma registrata sulla base dei punti di riferimento del GNSS («global navigation satellite system», sistema globale di navigazione satellitare) rilevati. Questi vengono trasmessi automaticamente, con frequenza giornaliera, all'UDSC che li usa per conteggiare la distanza assoggettata alla tassa in chilometri.

I punti di riferimento registrati riproducono i tragitti percorsi dai singoli veicoli a motore. La loro analisi ai fini della riscossione della tassa sul traffico pesante non rappresenta una profilazione ai sensi della nLPD. Per motivi legati alla protezione dei dati, questi vengono prontamente cancellati dall'UDSC. La cancellazione è prevista non appena la decisione di tassazione è passata in giudicato.

## **2.5 Peso determinante**

Il peso determinante assoggettato alla tassa continua a basarsi sul peso totale autorizzato. Nel caso delle combinazioni di veicoli, anche in futuro il conducente sarà tenuto a inserire nel sistema di rilevazione i dati relativi al rimorchio trainato, ma dovrà essere indicato solo il numero di assi del rimorchio. Ciò costituisce una semplificazione notevole rispetto al sistema odierno, nel quale invece è prevista l'indicazione della targa di controllo e del peso totale autorizzato del rimorchio.

Questa è una modifica necessaria per permettere alla Svizzera di partecipare al SET e di beneficiare dei relativi vantaggi. Nei territori europei di pedaggio l'utilizzo del numero di assi è lo standard per il calcolo della tassa. Mettere a disposizione sistemi di rilevazione compatibili anche con l'attuale modello di dichiarazione dei rimorchi in base al peso è costoso per i fornitori e potrebbe mettere a rischio l'adozione diffusa del SET in Svizzera per i veicoli svizzeri ed esteri. Per motivi legati alla parità di trattamento, questa modifica deve essere prevista anche per il NETS e il NMTS.

Per stabilire il peso totale del rimorchio, il numero di assi del rimorchio è moltiplicato per il peso per asse stabilito dal Consiglio federale e il risultato viene poi sommato al peso totale autorizzato noto del veicolo a motore. La soglia massima continua a essere il peso autorizzato del convoglio o il limite nazionale di 40 tonnellate.

<sup>10</sup> RS 172.056.1

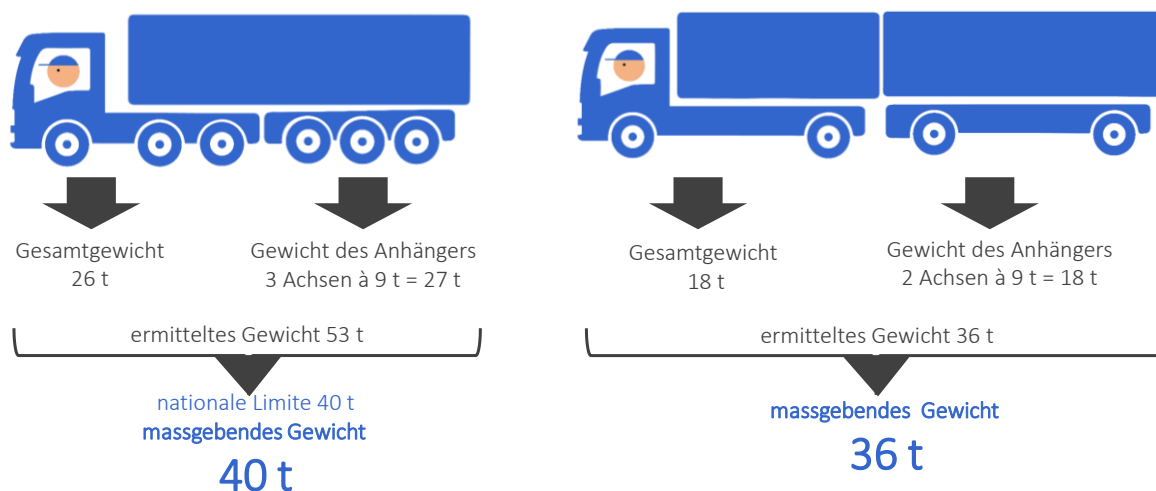


Figura 3: Peso determinante

Di regola, per le combinazioni di veicoli con almeno cinque assi non dovrebbe esservi un onere maggiore, in quanto per il peso determinante è regolato dal peso autorizzato del convoglio o dal limite nazionale di 40 tonnellate.

Per le combinazioni di veicoli a tre e quattro assi è possibile che la TTPCP da pagare possa essere lievemente superiore in taluni casi. Una situazione, tuttavia, che i detentori possono evitare: per esempio intervenendo favorevolmente sulla composizione e sulla selezione del loro parco veicoli o chiedendo all'autorità cantonale d'immatricolazione di limitare il peso totale autorizzato del veicolo a motore o il peso autorizzato della combinazione di veicoli e di registrare tale limite nella licenza di circolazione. In virtù della mozione Hess «Più flessibilità in materia di riduzione e aumento del peso massimo dei veicoli utilitari ai fini di una maggiore efficienza» (13.3572) in futuro sarà sempre possibile aumentare e ridurre il peso. La procedura di consultazione per la necessaria revisione della legge federale sulla circolazione stradale si è conclusa il 12 dicembre 2020.

## 2.6 Panoramica dei servizi di pedaggio e dei loro fornitori

|                            | SET                                                                                                                           | NETS                        |                                   | NMTS |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|------|
| Fornitore                  | Fornitore autorizzato                                                                                                         | Fornitore autorizzato       | Fornitore nazionale               | UDSC |
| Designazione dei fornitori | Procedura di autorizzazione                                                                                                   | Procedura di autorizzazione | Procedura di aggiudicazione LAPub | -    |
| Numero di fornitori        | Indeterminato                                                                                                                 | Indeterminato               | 1                                 | 1    |
| Veicoli esteri             | Sì                                                                                                                            | Sì                          | Sì, obbligatorio                  | Sì   |
| Veicoli svizzeri           | Sì                                                                                                                            | Sì                          | Sì, obbligatorio                  | Sì   |
| Periodo di tassazione      | Veicoli svizzeri: mese civile<br>Veicoli esteri: dall'entrata nel territorio doganale fino all'uscita dal territorio doganale |                             |                                   |      |

|                                                                   |                                                                                                                                         |                                                                 |                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Momento della dichiarazione della prestazione chilometrica</b> | Veicoli svizzeri: giornalmente<br>Veicoli esteri: dopo l'uscita o giornalmente, finché si trovano nel territorio doganale               |                                                                 |                                                                                                                                         |
| <b>Dichiarazione della prestazione chilometrica da parte di</b>   | Fornitore                                                                                                                               | Fornitore                                                       | Persona assoggettata al pagamento della tassa                                                                                           |
| <b>Termine per la segnalazione di malfunzionamenti e guasti</b>   | Veicoli esteri: il giorno stesso<br>Veicoli svizzeri: 5 giorni lavorativi                                                               | 5 giorni lavorativi                                             |                                                                                                                                         |
| <b>Attivazione</b>                                                | Veicoli esteri: subito dopo la trasmissione della dichiarazione<br>Veicoli svizzeri: 10 giorni dopo la trasmissione della dichiarazione | 10 giorni dopo la trasmissione della dichiarazione              | Veicoli esteri: subito dopo la trasmissione della dichiarazione<br>Veicoli svizzeri: 10 giorni dopo la trasmissione della dichiarazione |
| <b>Tassazione</b>                                                 | Per ogni dichiarazione                                                                                                                  |                                                                 |                                                                                                                                         |
| <b>Decisione di tassazione</b>                                    | Veicoli esteri: per ogni dichiarazione<br>Veicoli svizzeri: mensile                                                                     | Mensile                                                         | Veicoli esteri: per ogni dichiarazione<br>Veicoli svizzeri: mensile                                                                     |
| <b>Fattura</b>                                                    | Veicoli esteri: secondo il fornitore<br>Veicoli svizzeri: mensile                                                                       | Mensile                                                         | Veicoli esteri: carta di credito<br>Veicoli svizzeri: mensile                                                                           |
| <b>Incasso e rischio di incasso</b>                               | Veicoli esteri: fornitore<br>Veicoli svizzeri: UDSC                                                                                     | UDSC                                                            | UDSC                                                                                                                                    |
| <b>Dati del detentore acquisiti da</b>                            | Veicoli esteri: fornitore<br>Veicoli svizzeri: SIAC                                                                                     | Veicoli esteri: detentore del veicolo<br>Veicoli svizzeri: SIAC | Veicoli esteri: detentore del veicolo<br>Veicoli svizzeri: SIAC                                                                         |

Tabella 3: Panoramica dei servizi di pedaggio e dei loro fornitori

L'allegato riporta una panoramica delle competenze.

## 2.7 Controlli

I nuovi sistemi di rilevazione non sono più installati nei veicoli a motore e collegati al tachigrafo in modo permanente. Rispetto all'attuale apparecchio di rilevazione, quindi, il rischio di manipolazioni aumenta. Per questa ragione, l'UDSC effettuerà anche in futuro controlli del traffico pesante in varie località e metterà a confronto i dati così raccolti con la prestazione chilometrica registrata dal sistema di rilevazione o dichiarata dai fornitori ai fini della determinazione della tassa.

La rilevazione del traffico pesante avviene per mezzo di:

- impianti stazionari presso i valichi di confine e sui maggiori assi di traffico all'interno del Paese; nonché
- impianti mobili sull'intera rete stradale.

Gli impianti presso i valichi di confine servono a certificare che i veicoli esteri sono entrati nel territorio assoggettato alla tassa. I conducenti di veicoli esteri devono inoltre mettere in conto che possono subire controlli approfonditi da parte dei collaboratori dell'UDSC al momento dell'entrata o dell'uscita.

La maggior parte dei veicoli svizzeri circola solo all'interno del Paese. Questi non vengono quindi rilevati dagli impianti ai valichi di confine. Per verificare che nei veicoli sia trasportato un sistema di rilevazione funzionante e che vengano dichiarati i dati necessari relativi al rimorchio trainato, all'interno del Paese sono previsti impianti stazionari e mobili.

Il numero e l'ubicazione degli impianti stazionari e mobili non sono ancora stati stabiliti. Si stanno elaborando le basi. Al momento l'AFD ha in funzione 84 impianti stazionari presso i valichi di confine, 16 all'interno del Paese e 3 impianti mobili. In futuro, oltre al luogo e all'ora sarà rilevata un'immagine panoramica dalla quale saranno ricavati la targa di controllo e il numero di assi della combinazione di veicoli.

### **3 Commento ai singoli articoli**

#### **3.1 Legge sul traffico pesante**

Il presente progetto è strettamente collegato alla revisione del diritto doganale, nell'ambito del quale la nuova legge sui compiti d'esecuzione dell'UDSC costituisce la legge quadro che riunisce tutto quanto deve essere uniformato sotto il profilo materiale e formale nel settore di compiti dell'UDSC. La LE-UDSC copre anche varie disposizioni della LTTP. Per questo motivo la legge viene sottoposta a una revisione parziale che recepisce già queste modifiche. In tale contesto, nella LTTP vengono abrogati gli articoli 11 capoversi 1, 3 e 4, 13 e 15–18. Vengono invece modificati gli articoli 2a e 2b, 11 capoversi 1 e 3, 14–18, 19b, 20, 20a e b, 22–23 e 25a. Di seguito, le spiegazioni corrispondenti sono presentate su sfondo grigio. Per le ulteriori fasi del processo di revisione sarà necessario coordinare questi due progetti.

##### *Art. 2 Campo d'applicazione*

La tassa è riscossa sull'intera prestazione chilometrica percorsa dopo l'ammissione alla circolazione del veicolo o dopo l'entrata del veicolo nel territorio doganale. Poiché non è possibile distinguere tra utilizzo di strade pubbliche o non pubbliche, come avviene nel sistema attuale, questo articolo viene abrogato. In compenso viene precisato l'articolo 6 capoverso 1.

##### *Art. 2a Applicabilità della legge sui compiti d'esecuzione dell'UDSC*

Varie disposizioni, come l'obbligo di collaborazione, la tassazione d'ufficio o i rimedi giuridici, non sono più sancite nella LTTP ma sono trasferite nella LE-UDSC. L'articolo 2a stabilisce infatti che la LE-UDSC è applicabile, sempre che la LTTP non preveda disposizioni derogatorie. Il rinvio alla LE-UDSC assicura che le disposizioni di tale legge siano valide anche in procedure di natura fiscale e che vengano applicate in modo uniforme. Il capoverso 2 precisa quindi che con dichiarazione delle merci si intende anche la dichiarazione dei dati necessari per la riscossione della tassa sul traffico pesante (di seguito «dichiarazione»). Altri termini della LE-UDSC devono essere interpretati per analogia. Quindi per esempio il termine «merce» nel contesto del presente progetto equivale alla tassa sul traffico pesante.

##### *Art. 2b Autorità competente*

L'articolo 2b precisa che l'UDSC è responsabile dell'esecuzione della LTTP. Finora mancava un articolo corrispondente al riguardo.

##### *Art. 5 cpv. 2*

In linea di principio, assoggettato al pagamento della tassa è il detentore del veicolo a motore. Lo stesso vale anche per i rimorchi. Per ragioni di praticità, la tassa per il rimorchio trainato viene già adesso fatturata al detentore del veicolo a motore. Questa soluzione si è dimostrata valida. Una soluzione diversa avrebbe conseguenze di ampia portata e non potrebbe essere attuata con i nuovi dispositivi e mezzi ausiliari. I dati relativi ai rimorchi trainati dovrebbero necessariamente includere la targa di controllo. Un requisito, questo, inesistente negli altri territori di pedaggio e che

impedirebbe ai detentori di beneficiare dei vantaggi del servizio europeo di telepedaggio. Il detentore di un veicolo a motore è quindi assoggettato al pagamento della tassa anche per eventuali rimorchi trainati appartenenti a terzi. Questo principio ora viene ancorato a livello di legge.

#### *Art. 5a Responsabilità solidale*

Finora, le persone solidalmente responsabili per la tassa sul traffico pesante venivano designate dal Consiglio federale nell'OTTP. Ora queste persone sono designate in modo esaustivo nella LTTP. La relativa competenza del Consiglio federale contenuta nella LTTP viene abrogata.

Anche nella LE-UDSC sono previste disposizioni concernenti la responsabilità solidale (art. 21 segg. AP-LE-UDSC<sup>11</sup>) che tuttavia non sono pienamente applicabili alla tassa sul traffico pesante. Pertanto, alcune disposizioni importanti per l'esecuzione della tassa devono essere riprese dal diritto vigente e recepite nella LTTP.

Viene ripresa la disposizione che prevede che il proprietario, il locatore e il fornitore del leasing di un veicolo a motore rispondono solidalmente con il detentore del veicolo se questo è insolvente o è stato diffidato invano. Essi rispondono per la tassa per il veicolo a motore e i rimorchi eventualmente trainati nonché per gli eventuali interessi ed emolumenti dovuti (cpv. 1). È comunque sempre data loro la possibilità di liberarsi dalla responsabilità solidale nella misura in cui, dietro loro richiesta preventiva alla conclusione del contratto, l'UDSC dovesse informarli che in passato il futuro partner contrattuale non ha sempre pagato la tassa sul traffico pesante oppure è stato insolvente o diffidato invano (cpv. 2).

Questa disposizione è necessaria e si è dimostrata valida sin dalla sua introduzione nel 2008. Le perdite su debitori sono sensibilmente diminuite da quando il proprietario, il locatore e il fornitore del leasing di un veicolo a motore rispondono solidalmente e pertanto verificano meglio la solvibilità dei loro clienti, anche con riferimento alla tassa sul traffico pesante.

#### *Art. 6 cpv. 1 Principio*

Nei sistemi europei di telepedaggio stradale la tassa è determinata sulla base del numero di assi del veicolo. Affinché l'interoperabilità e i vantaggi dei sistemi di rilevazione impiegati possano essere sfruttati anche per la TTPCP e per i detentori svizzeri, il capoverso 1 deve essere integrato.

Segnatamente, dovrà essere possibile riscuotere la TTPCP non più solo sulla base del peso totale autorizzato ma anche sulla base del numero di assi.

Per la tassazione dei veicoli a motore continuerà a fare stato il peso totale autorizzato. La nuova normativa prevede però la tassazione in base al numero di assi per i rimorchi. Il numero di assi viene convertito in un peso totale sulla base di un peso per asse stabilito dal Consiglio federale. Tale peso è fissato in modo tale da non produrre un onere maggiore a carico delle persone assoggettate al pagamento della tassa.

L'articolo 6 capoverso 1 è formulato in modo aperto, tale da consentire alla Svizzera di passare alla tassazione in base al numero di assi anche per i veicoli a motore, in base a come evolverà il sistema europeo di telepedaggio.

La tassa viene riscossa anche nel Principato del Liechtenstein e sul territorio dell'enclave tedesca di Büdingen. Il capoverso 1 viene pertanto integrato con la dicitura «nel territorio doganale» per una formulazione più precisa del campo d'applicazione territoriale per la riscossione della tassa.

#### *Art. 11 Determinazione dei chilometri percorsi*

Con l'entrata in vigore della LE-UDSC l'attuale capoverso 1 può essere abrogato. L'obbligo di collaborare all'accertamento dei fatti rilevanti che incombe ai partecipanti alla procedura è retto dall'articolo 55 AP-LE-UDSC.

In vista di innovazioni future occorre tenere conto del progresso tecnologico nell'ambito dei sistemi di rilevazione. La formulazione attuale fa riferimento alla procedura di rilevazione della corsa assoggettata alla tassa per mezzo di un apparecchio installato nel veicolo a motore. Tuttavia, è ipotizzabile che in futuro saranno disponibili tecnologie che superano la necessità di trasportare nel

<sup>11</sup> Progetto dell'11 settembre 2020 posto in consultazione.

veicolo un apparecchio di rilevazione supplementare. Per tenere conto di questa possibilità sul piano giuridico è opportuno anticipare il progresso tecnologico e continuare ad attribuire al Consiglio federale la competenza di stabilire le modalità di rilevazione della corsa assoggettata alla tassa (cpv. 1). Esso deve pertanto avere la facoltà di prescrivere l'installazione o l'utilizzo di dispositivi speciali o altri mezzi ausiliari a prova di manipolazione per la determinazione dei chilometri percorsi. Il Consiglio federale deve anche stabilire le condizioni affinché i sistemi autorizzati nell'UE possano essere riconosciuti anche nel territorio doganale svizzero (cpv. 2).

La tassazione d'ufficio è ora retta dalla LE-UDSC (art. 18 cpv. 2 AP-LE-UDSC). Il capoverso 3 viene quindi abrogato.

#### *Art. 11a Fornitore di servizi per la determinazione dei chilometri percorsi*

Il capoverso 1 dispone che il Consiglio federale è competente per incaricare un fornitore di determinare la prestazione chilometrica. Questo viene definito «fornitore nazionale». Un fornitore nazionale è necessario in quanto, operando in regime di libero mercato, i fornitori del SET e del NETS autorizzati sono liberi di scegliere i loro partner contrattuali. Tuttavia, affinché tutti i detentori possano utilizzare un dispositivo o mezzo ausiliario prescritto dalla legge, occorre designare un fornitore che, in qualità di «fornitore collettore», serva gli assoggettati al pagamento della tassa che non possono o non vogliono concludere un contratto di servizio con uno dei fornitori del SET o del NETS autorizzati.

Il capoverso 2 attribuisce altresì al Consiglio federale la competenza di autorizzare altri fornitori alla determinazione della prestazione chilometrica assoggettata alla tassa e di stabilire le relative condizioni. Queste sono previste per i servizi di telepedaggio SET e NETS. Come già previsto nella normativa vigente, i fornitori del SET sono responsabili anche dell'incasso per i veicoli esteri (vedi art. 33 AP-OTTP).

Diversamente dai fornitori del SET e del NETS autorizzati, che devono sostenere una procedura di autorizzazione in quattro fasi, il fornitore nazionale deve essere designato mediante una procedura di aggiudicazione conforme alla LAPub. I requisiti per questo fornitore e i suoi dispositivi e mezzi ausiliari sono analoghi a quelli validi per i fornitori del SET e del NETS autorizzati e per i loro dispositivi e mezzi ausiliari.

Alla luce dell'attuale situazione di mercato è ragionevole supporre che i fornitori eroghino le loro prestazioni solo dietro compenso. Al Consiglio federale deve pertanto essere attribuita la competenza di concedere un'indennità ai fornitori autorizzati per le loro prestazioni di servizi.

Il capoverso 3 consente alla persona assoggettata al pagamento della tassa di scegliere se incaricare il fornitore nazionale di cui al capoverso 1 oppure un fornitore autorizzato di cui al capoverso 2 della determinazione dei chilometri percorsi. Se sceglie il fornitore nazionale, quest'ultimo è obbligato a stipulare un contratto con la persona. Questo servizio è gratuito per la persona assoggettata al pagamento della tassa (vedi art. 21 AP-OTTP).

Da parte sua, l'UDSC deve avere la competenza di stabilire le necessarie prescrizioni tecniche e operative che i fornitori sono tenuti a soddisfare (cpv. 4). Il riferimento qui è per esempio agli aspetti prettamente tecnici, come le specifiche per le interfacce, oppure alle prescrizioni operative che dettano in che modo i fornitori autorizzati devono documentare la propria capacità finanziaria o in che modo deve essere garantita la qualità. Si tiene così opportunamente conto dell'evoluzione tecnica futura dei sistemi di rilevazione e della conseguente necessità di adeguare prontamente il sistema di concerto con i fornitori autorizzati, al fine di mantenere l'interoperabilità.

#### *Art. 12 cpv. 2 Inizio e fine dell'obbligo fiscale*

Nel capoverso 2 si precisa che per l'inizio e la fine dell'obbligo fiscale non è determinante il territorio svizzero bensì l'entrata nel territorio doganale e/o l'uscita dallo stesso (vedi art. 6 cpv. 1).

#### *Art. 12a Sorgere del debito fiscale*

L'articolo 12a stabilisce il momento in cui sorge il debito fiscale, segnatamente con l'entrata nel territorio doganale.



## *Art. 12b Estinzione del debito fiscale in caso di veicoli esteri*

Ai fornitori del SET autorizzati compete anche l'incasso della tassa per i veicoli esteri. Diversamente dalla regolamentazione nell'UE, la persona assoggettata al pagamento della tassa non è liberata dal suo debito fiscale già con il versamento al fornitore del SET dell'importo della tassa dovuto, ma solo quando il fornitore autorizzato ha effettivamente trasmesso tale importo all'UDSC. In caso di apertura di una procedura di fallimento a carico del fornitore autorizzato, per esempio, la persona assoggettata al pagamento della tassa si assume il rischio di doppio pagamento.

## *Art. 13 Periodo fiscale*

Il periodo di tassazione è regolamentato in modo uniforme dall'articolo 14 capoverso 5 AP-LE-UDSC. Tale normativa consente al Consiglio federale di determinare la periodicità della dichiarazione. Il periodo di tassazione viene ora disciplinato nell'articolo 26 AP-OTTP, ragione per cui l'articolo 13 è abrogato.

## *Art. 14 Procedura semplificata*

Le norme concernenti i pagamenti anticipati, le prestazioni di garanzia e i provvedimenti cautelativi sono ora disciplinate nel capitolo dedicato alla garanzia dei crediti fiscali dell'AP-LE-UDSC (art. 31 segg.), così che al Consiglio federale deve essere ormai concessa unicamente la possibilità di prevedere procedure semplificate. Nella disposizione si precisa tuttavia che si può trattare solo di semplificazioni procedurali finalizzate alla determinazione dei chilometri percorsi o alla dichiarazione dei dati necessari per la riscossione della tassa.

Per quanto riguarda il rimando alla garanzia dei crediti doganali e alla parificazione delle decisioni passate in giudicato con le sentenze esecutive di cui agli articoli 80 seguenti della legge dell'11 aprile 1889<sup>12</sup> sull'esecuzione e sul fallimento (capoversi 2 e 3) si applicano l'articolo 31 e l'articolo 35 capoverso 2 AP-LE-UDSC. I due capoversi vengono pertanto abrogati.

## *Art. 14a Misure amministrative*

L'attuale articolo 14a disciplina quando è possibile rifiutare o revocare la licenza di circolazione e le targhe di controllo. L'articolo viene integrato. Le attuali lettere a e b vengono recepite nel nuovo capoverso 1. La lettera c necessita di adeguamenti di natura redazionale. L'«apparecchio di rilevazione» viene sostituito con i termini «dispositivi» e «mezzi ausiliari».

La lettera d viene aggiunta per permettere di revocare o di rifiutare la licenza di circolazione e le targhe di controllo qualora l'obbligo di cui all'articolo 23 capoverso 1 AP-OTTP relativo alla sostituzione o alla riparazione del sistema di rilevazione non venisse adempiuto nonostante la diffida.

Per l'identificazione esatta del detentore del veicolo, in occasione dell'ammissione alla circolazione deve essere necessariamente indicato il numero d'identificazione delle imprese (IDI) secondo la legge federale del 18 giugno 2010<sup>13</sup> sul numero d'identificazione delle imprese (lett. e). A questo scopo occorre creare una base nell'ordinanza del 27 ottobre 1976<sup>14</sup> sull'ammissione alla circolazione (vedi art. 64 AP-OTTP). In assenza di un IDI, l'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione deve rifiutare l'immatricolazione del veicolo.

Nei nuovi capoversi 1bis–3 vengono assorbiti gli articoli 50 e 50a OTTP vigenti. L'elevazione al rango di legge è giustificata dalla gravità dell'ingerenza, ma la sostanza non viene modificata. Nei casi per i quali è comminata la revoca della targa di controllo (cpv. 1 lett. a–d), queste disposizioni permettono all'UDSC di impedire il proseguimento del viaggio ai veicoli svizzeri o addirittura di sequestrare il veicolo in casi eccezionali. Nei casi di cui al capoverso 1 lettere a e b l'UDSC può adottare le medesime misure anche per i veicoli esteri.

## *Art. 15–18 Prescrizione, assistenza amministrativa e obbligo di denuncia, condono della tassa, statistica*

Gli articoli 15–18 trattano i temi della prescrizione, dell'assistenza amministrativa e dell'obbligo di denuncia, del condono della tassa e della statistica. In futuro queste norme saranno disciplinate

<sup>12</sup> RS 281.1

<sup>13</sup> RS 431.03

<sup>14</sup> RS 741.51

nella LE-UDSC, più precisamente negli articoli 30 (prescrizione), 108 (assistenza amministrativa nazionale), 41 (condono dei tributi) e 67 capoverso 2 lettera k (statistica). L'obbligo di denuncia da parte delle autorità federali e cantonali può essere abrogato, perché non ha avuto alcuna rilevanza finora e non l'avrà in futuro.

#### *Art. 19a<sup>bis</sup>      Controllo per verificare il versamento della tassa*

L'UDSC viene incaricato di effettuare controlli per verificare la riscossione della tassa. A tale scopo può impiegare impianti e dispositivi mobili per controlli automatizzati. La relativa base giuridica, finora ancorata solo a livello di ordinanza, viene ora creata a livello di legge.

#### *Art. 19a<sup>ter</sup>      Controllo dei chilometri percorsi*

Finora la riscossione della tassa avveniva sulla base di un apparecchio di misurazione composto dall'apparecchio di rilevazione della TTPCP montato sul veicolo e dal tachigrafo o registratore di impulsi a esso collegato. I nuovi dispositivi e mezzi ausiliari non sono più collegati in modo permanente al veicolo e possono essere disattivati. Questo aumenta il rischio di abusi, che devono potere essere contrastati. I tachigrafi rappresentano uno strumento utile per verificare la prestazione chilometrica assoggettata alla tassa effettivamente compiuta. Questi strumenti registrano la distanza percorsa in modo affidabile e ininterrotto. Occorre quindi conferire al Consiglio federale la facoltà di utilizzare i dati del tachigrafo a scopi di controllo. Tale controllo può però avvenire solo a posteriori, quando cioè la tassa è, o dovrebbe essere, già stata determinata da tempo, e di conseguenza risulta particolarmente dispendioso.

#### *Art. 19b e 20–20b      Infrazioni fiscali, sottrazione della tassa, messa in pericolo della tassa, tentativo*

Nel quadro dell'uniformazione degli atti normativi di natura fiscale vengono armonizzate e, se necessario, precisate anche le disposizioni penali. Pertanto, la sottrazione e la messa in pericolo della tassa sono ora disciplinate in due articoli separati (20 e 20a).

Chiunque, intenzionalmente, omettendo la dichiarazione, presentando una dichiarazione falsa, procedendo a occultamenti, presentando una dichiarazione inesatta, non mettendo in funzione il sistema di rilevazione o in qualsiasi altro modo, sottrae tutta o parte della tassa (art. 20) oppure mette in pericolo tutta o parte della tassa o compromette tutta o parte della procedura di tassazione legale (art. 20a) è punito con una multa fino al quintuplo della tassa sottratta o messa in pericolo.

Se l'autore ha agito per negligenza, la multa ammonta fino al triplo della tassa sottratta o messa in pericolo. Anche il tentativo di infrazione fiscale è punibile.

Non è più prevista una multa minima.

Gli attuali capoversi 4 e 5 dell'articolo 20 possono essere abrogati. Il capoverso 4 viene assorbito nell'articolo 132 AP-LE-UDSC. Il capoverso 5 era stato concepito per gli apparecchi di rilevazione attuali, i quali dispongono di un sistema di sensori in grado di riconoscere automaticamente un rimorchio non dichiarato e che permette all'AFD di riscuotere la tassa. I nuovi sistemi di rilevazione non dispongono di questo sistema di sensori del rimorchio. In futuro, l'omessa dichiarazione di un rimorchio potrà essere constatata solo con impianti di controllo stazionari o mobili. Di conseguenza l'omessa dichiarazione deve essere punibile.

#### *Art. 20c      Inosservanza di prescrizioni d'ordine*

Per il futuro si rende necessario creare la fattispecie dell'inosservanza di prescrizioni d'ordine. Questo perché i nuovi dispositivi e mezzi ausiliari non dispongono – al contrario dell'odierno apparecchio di rilevazione dell'AFD – di un collegamento permanente al veicolo e di sistemi di controllo integrati, in grado di riconoscere, per esempio, l'interruzione dell'alimentazione elettrica o il traino di un rimorchio.

Con le multe disciplinari si intende da un lato ridurre l'onere per eventuali procedimenti penali e dall'altro consentire una punizione adeguata senza necessità di calcolare la tassa messa in pericolo o sottratta, con il grande dispendio che ne deriva.

L'obiettivo è evitare che in ogni singolo caso si debba accertare sulla base dei documenti di trasporto e di interrogatori quale distanza è già stata percorsa (sottrazione) e quale sarebbe ancora stata percorsa (messa in pericolo). In caso di rimorchi non dichiarati o dichiarati in maniera errata sono solitamente in gioco importi inferiori a 100 franchi, il che equivale a distanze percorse superiori a 200 km. Per potere applicare l'obbligo di dichiarazione, in particolare al confine, tali casi devono potere essere sbrigati in modo semplice e rapido. Nel caso singolo una multa disciplinare di 100 franchi appare ragionevole.

Allo stesso modo vanno trattati i casi in cui il dispositivo o mezzo ausiliario non viene trasportato nel veicolo a motore previsto o non viene messo in funzione. Anche in questo caso si deve potere rinunciare al calcolo della distanza presumibilmente percorsa, benché qui gli importi in gioco siano superiori. Per questa ragione la multa disciplinare nel caso singolo deve essere pari a 300 franchi in caso di dispositivi o mezzi ausiliari trasportati nel veicolo a motore errato e a 500 franchi in caso di dispositivi o mezzi ausiliari non messi in funzione.

L'ammontare definitivo delle varie multe disciplinari viene stabilito dall'UDSC.

Per i recidivi la multa è aumentata in base alla frequenza dell'inosservanza fino al limite massimo di 5000 franchi. Nei casi gravi l'infrazione è invece punita secondo gli articoli 20 e 20a.

Non vi è ancora un concetto per un'attuazione praticabile dell'articolo 20c AP-LTTP. Essa verrà elaborata in vista del messaggio.

#### *Art. 22 e 23 Perseguimento penale, rimedi giuridici*

L'articolo 22 viene adeguato nel quadro del progetto relativo alla LE-UDSC. Le infrazioni fiscali vengono ora perseguite e giudicate secondo la LE-UDSC e la legge federale del 22 marzo 1974<sup>15</sup> sul diritto penale amministrativo. La competenza per il perseguimento e il giudizio è dell'UDSC.

I rimedi giuridici sono retti dal titolo sesto capitolo 2 AP-LE-UDSC che uniforma il termine di opposizione a un anno. In questo modo il termine di opposizione attualmente vigente viene esteso di dodici volte. Vengono così uniformati i diversi termini applicabili in base all'organo interno all'UDSC che ha emanato la decisione.

L'articolo 23 deve essere abrogato, fatta eccezione per il capoverso 1: visto che il Consiglio federale ha in parte delegato l'esecuzione della LTTP ai Cantoni, le decisioni della prima istanza cantonale devono continuare a essere impugnabili dinanzi all'UDSC. Il termine per i rimedi giuridici viene comunque aumentato a 60 giorni.

#### *Art. 23a Disposizione particolare in caso di contestazione della decisione di tassazione per veicoli a motore esteri in caso di ricorso a un fornitore del SET*

La rilevazione della corsa assoggettata alla tassa, la trasmissione dei dati all'UDSC e la fatturazione successiva della tassa alla persona assoggettata al pagamento della tassa sono soggetti a errori. In caso di veicoli a motore esteri che ricorrono ai servizi di un fornitore del SET, le persone assoggettate al pagamento della tassa avanzano le loro contestazioni primariamente al fornitore del SET autorizzato. Se non è in grado di trattare la contestazione, il fornitore del SET la inoltra all'UDSC (cpv. 1) che la tratta come opposizione. Per evitare che questa procedura produca una situazione di svantaggio a danno della persona assoggettata al pagamento della tassa, il termine di opposizione è considerato rispettato con la presentazione puntuale dell'opposizione presso il fornitore del SET (cpv. 2).

#### *Art. 25a Disposizioni transitorie della modifica del ...*

La disposizione transitoria assicura che le procedure pendenti al momento dell'entrata in vigore dell'atto normativo in oggetto siano concluse secondo il diritto anteriore. Consentire al diritto anteriore di coesistere, per un periodo e su materie limitati, parallelamente al nuovo diritto garantisce la certezza del diritto per le parti.

Qualora la LE-UDSC entrasse in vigore dopo la LTTP, in quest'ultima mancherebbero diverse disposizioni previste nella LE-UDSC. È pertanto necessario emanare disposizioni di coordinamento, che devono essere definite in un allegato alla revisione della LTTP e rimanere valide fino all'entrata in vigore della LE-UDSC.

L'allegato alla LTTP verrà redatto solo contestualmente all'elaborazione del messaggio, quando sarà possibile prevedere il testo esatto della LE-UDSC. Ai fini della procedura di consultazione, segue un elenco degli ambiti essenziali che si prevede saranno ancora oggetto di integrazione futura, segnatamente all'interno della LE-UDSC:

- procedura di dichiarazione (obbligo di dichiarazione, attivazione, verifica, decisione);
- riscossione della tassa (debito fiscale, garanzia, restituzione ed esecuzione, autorizzazioni, misure amministrative);
- diritto procedurale (procedura elettronica, obbligo di collaborazione e rimedi giuridici);
- trattamento dei dati, analisi dei rischi e garanzia della qualità;
- controlli e competenze nonché assistenza amministrativa e collaborazione.

Gli articoli che si prevede di abrogare nella LTTP sulla base della LE-UDSC devono essere verificati, e in seguito o non verrebbero abrogati o sarebbero adeguati. Gli articoli che invece devono essere adeguati o inseriti nella LTTP sulla base della LE-UDSC (su sfondo grigio nel disegno della legge) potrebbero essere ripresi senza variazioni (p. es. infrazioni fiscali, sottrazione della tassa, messa in pericolo della tassa, tentativo e inosservanza di prescrizioni d'ordine). Successivamente occorrerebbe ancora integrare gli articoli che mancano nella LTTP, per esempio le disposizioni concernenti il trattamento dei dati.

### 3.2 Ordinanza sul traffico pesante

L'OTTP viene sottoposta a una revisione totale. Alcune disposizioni sono soppresse come conseguenza del progetto della LE-UDSC. Al fine di una migliore comprensione, le procedure di consultazione relative alla LTTP e all'OTTP avvengono contemporaneamente.

#### Capitolo 1: Disposizioni generali

##### Sezione 1 *Altro diritto applicabile*

###### Art. 1 *Applicabilità dell'[ordinanza concernente la LE-UDSC]*

Varie disposizioni in comune, come l'obbligo di collaborazione, la tassazione d'ufficio o i rimedi giuridici, sono ora sancite dalla LE-UDSC e non sono quindi più contenute nella LTTP. Diverse di queste disposizioni vengono concretizzate per l'esecuzione dal Consiglio federale nell'ordinanza concernente la LE-UDSC. L'articolo 1 stabilisce infatti che tale ordinanza è applicabile, sempre che l'OTTP non preveda disposizioni derogatorie. Il rinvio all'ordinanza concernente la LE-UDSC assicura che le relative disposizioni siano valide anche per le procedure di natura fiscale e che vengano applicate in modo uniforme.

##### Sezione 2 *Oggetto della tassa e passaggio del confine*

###### Art. 2 *Oggetto della tassa*

L'articolo 2 designa quale oggetto della tassa gli autoveicoli di trasporto pesanti e i rimorchi di trasporto pesanti e rinvia per la definizione all'ordinanza del 19 giugno 1995<sup>16</sup> concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV). Sono generalmente definiti pesanti i veicoli aventi un

<sup>16</sup> RS 741.41

peso totale autorizzato superiore a 3,5 tonnellate. Il capoverso 2 contiene un elenco esaustivo degli oggetti della tassa. La disposizione corrisponde all'articolo 2 dell'ordinanza attuale e non viene modificata dal punto di vista materiale.

#### *Art. 3           Esenzione dall'obbligo fiscale*

L'articolo 3 capoverso 1 designa in modo esaustivo i veicoli a motore e i rimorchi (veicoli) che sono esclusi dall'obbligo della tassa sul traffico pesante; esso resta invariato rispetto all'ordinanza attuale, a eccezione della lettera b numero 2 e della lettera o. Nella lettera b sono state solo aggiornate le basi legali mentre la disposizione non cambia sul piano materiale.

Con il previsto articolo 11 capoverso 2 lettera e numero 2 OETV, in futuro verrà introdotta una nuova categoria di autofurgoni. Questi potranno avere un peso totale eccedente 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate, purché siano dotati di propulsione alternativa e il superamento delle 3,5 tonnellate sia dovuto unicamente al peso aggiuntivo del sistema di propulsione alternativa. A questo riguardo, l'Ufficio federale delle strade ha svolto una procedura di consultazione che si è conclusa il 12 dicembre 2020<sup>17</sup>. Poiché ai sensi dell'articolo 2 capoverso 2 OTTP gli autofurgoni non sono assoggettati alla TTPCP e per impedire che risultino assoggettati solo in ragione del sistema di propulsione alternativa, l'OTTP deve essere adeguata di conseguenza contestualmente alla revisione dell'OETV. Per ragioni di trasparenza, questa deroga figura già nel capoverso 1 lettera o.

Il capoverso 2 conferisce all'UDSC la competenza di autorizzare altre deroghe in casi giustificati. È stato precisato che ciò avviene su richiesta.

#### *Art. 4           Riscossione della tassa forfettaria*

Con l'articolo 4 il Consiglio federale dà esecuzione al disposto dell'articolo 4 capoverso 2 LTTP, che prevede una tassa forfettaria per i veicoli adibiti al trasporto di persone. Oltre a ciò, si avvale della sua competenza di riscuotere tasse forfettarie anche in altri casi, così come previsto nell'articolo 9 LTTP. La disposizione fissa inoltre la tariffa per l'importo forfettario da versare annualmente. L'unica modifica interessa il capoverso 2 lettera b e si tratta di una modifica di natura formale atta a disambiguare la formulazione attuale. Nella nuova formulazione si precisa infatti che la velocità massima di 45 km/h si riferisce unicamente a veicoli a motore per il trasporto di cose e non alle altre categorie di veicoli citate alla lettera b. Questa modifica non cambia nulla a livello materiale.

#### *Art. 5           Passaggio del confine*

Per varcare il confine, i veicoli assoggettati alla tassa sul traffico pesante devono utilizzare un valico designato dall'UDSC. L'articolo è teso a garantire la corretta riscossione della tassa. Non tutti i valichi dispongono dell'infrastruttura necessaria alla riscossione della tassa. La disposizione riprende l'attuale articolo 6 senza variazioni.

#### *Sezione 3       Basi di calcolo e tariffa*

#### *Art. 6           Peso determinante*

I nuovi sistemi di rilevazione presuppongono l'adeguamento delle disposizioni concernenti il peso determinante.

Per il veicolo a motore resta determinante il peso totale massimo autorizzato indicato nella licenza di circolazione (cpv. 1), mentre per quanto riguarda il peso determinante del rimorchio è necessaria una nuova formulazione al capoverso 2. Il nuovo disciplinamento prevede che per un rimorchio è determinante il numero di assi moltiplicato per un peso di 9000 chilogrammi. Questa è una modifica necessaria per permettere alla Svizzera di partecipare al SET e di beneficiare dei relativi vantaggi. Nei territori di pedaggio europei il numero di assi è lo standard per il calcolo del pedaggio. La messa a disposizione di dispositivi e mezzi ausiliari compatibili anche con l'attuale modello svizzero di dichiarazione del rimorchio in base al peso genera costi maggiori per i fornitori e ostacolerebbe la diffusione in Svizzera dei dispositivi e dei mezzi ausiliari comunemente in commercio per i

<sup>17</sup> La documentazione per la consultazione concernente la revisione della OETV è consultabile sul sito: [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2020 > DATEC > Procedura di consultazione 2020/43.

veicoli svizzeri ed esteri. Il peso per asse considerato di 9000 chilogrammi deriva dal peso totale massimo autorizzato di un rimorchio con due assi, pari a 18 tonnellate (art. 67 cpv. 1 lett. h dell'ordinanza del 13 novembre 1962<sup>18</sup> sulle norme della circolazione stradale). In base alle stime e ai calcoli dell'AFD questo non comporta aumenti di entrate.

Il capoverso 3 stabilisce che per gli autoarticolati immatricolati come unità si considera come base di calcolo il peso totale dell'unità. Per gli autoarticolati immatricolati come unità viene rilasciata una sola licenza di circolazione e una sola targa di controllo. È quindi giustificato considerare questi autoarticolati come un unico veicolo ai fini specifici della tassa. Questo capoverso corrisponde all'attuale capoverso 2, che rimane invariato.

Ai sensi del capoverso 4, per le combinazioni di veicoli vengono sommati il peso totale autorizzato del veicolo a motore (cpv. 1) e il peso determinante del rimorchio (cpv. 2), analogamente a quanto prevede l'attuale regolamentazione per gli autotreni. Per gli autoarticolati immatricolati separatamente questo metodo di calcolo è nuovo. Considerato che per i semirimorchi verrà considerato solo il numero di assi, l'attuale metodo di calcolo (somma di peso a vuoto del trattore a sella e peso totale autorizzato del semirimorchio) darebbe come risultato un peso determinante troppo basso. Il carico della sella incluso nel peso totale autorizzato del semirimorchio verrebbe infatti ignorato e non sarebbe tassato. Ora tale carico viene considerato nel peso totale autorizzato del trattore a sella.

Può accadere che taluni veicoli a motore vengano immatricolati contemporaneamente sotto diversi generi di veicolo (p. es. autocarro e trattore a sella) o diverse forme di carrozzeria (p. es. diverse sovrastrutture come ponti o cassoni). Di conseguenza il peso totale autorizzato è diverso a seconda delle circostanze. In questi casi, il capoverso 5 impone che per il calcolo della tassa si consideri il peso totale più elevato che può essere preso in considerazione. Alla competenza dell'UDSC di stabilire, in casi particolari, un peso determinante diverso per il veicolo a motore e il rimorchio viene ora dedicato un capoverso separato (cpv. 6).

#### Art. 7 *Limitazione del peso determinante*

L'articolo 7 fissa il limite massimo del peso determinante per le combinazioni di veicoli. Il capoverso 1 riguarda gli autotreni e gli autoarticolati pesanti immatricolati separatamente. Per queste combinazioni il peso determinante è limitato al peso totale del convoglio, se dalla somma secondo l'articolo 6 capoverso 4 risulta un peso determinante superiore.

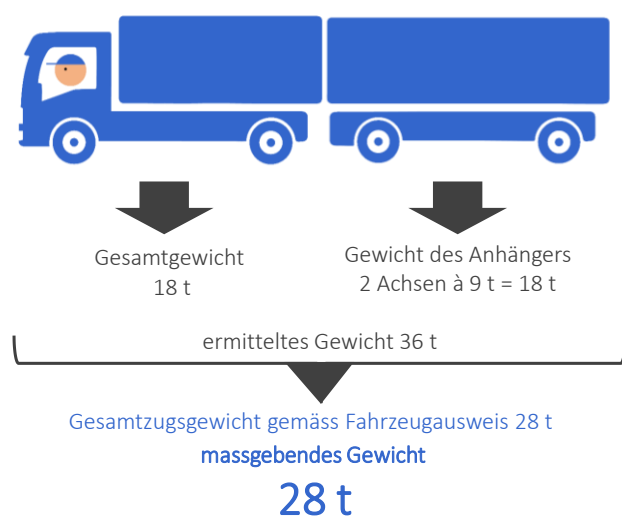


Figura 4: Peso totale del convoglio

Il capoverso 2 riguarda gli autoarticolati leggeri immatricolati separatamente. Avendo un peso totale massimo autorizzato di 3,5 tonnellate, il trattore a sella utilizzato non è assoggettato alla tassa.

<sup>18</sup> RS 741.11

Il limite massimo corrisponde quindi al peso effettivo massimo ammesso per un semirimorchio trainato. A questo scopo, dal peso totale autorizzato del convoglio deve essere sottratto il peso a vuoto del trattore a sella.

Per tutti i casi continua ad applicarsi un peso determinante massimo di 40 tonnellate come da capoverso 3.

#### **Art. 8** *Tariffa applicabile ai veicoli assoggettati alla tassa commisurata alle prestazioni*

Questa disposizione costituisce la base per il calcolo della TTPCP. Tre fattori sono decisivi ai fini di tale calcolo: peso determinante, distanza percorsa e categoria di tassa. Questo articolo è stato ripreso senza modifiche dalla OTTP vigente.

### **Capitolo 2: Ordinamenti speciali**

Questo capitolo contiene le disposizioni applicabili ai veicoli dei trasporti pubblici, alle corse nel traffico combinato non accompagnato (TCNA) e ai trasporti di legname greggio, latte alla rinfusa e animali da reddito. Le disposizioni restano praticamente invariate. L'intero capitolo 2 ha subito adeguamenti di natura redazionale, mentre resta praticamente invariato nella sostanza.

Fatta eccezione per i capoversi 3 e 4 abrogati, l'articolo 10 corrisponde all'attuale articolo 8. Il servizio cui presentare la domanda di restituzione, finora indicato al capoverso 3 OTTP, viene ora disciplinato nella LE-UDSC. Nel capoverso 4 era stabilito che per ogni periodo fiscale l'importo della restituzione non può superare la tassa totale computata per i veicoli del richiedente impiegati nel TCNA. Con sentenza del 18 maggio 2018 (A-4007/2016) il Tribunale amministrativo federale ha chiarito che la fissazione di un tetto a livello di ordinanza è illegittima e pertanto non applicabile.

L'articolo 15 corrisponde all'attuale articolo 12a. Il capoverso 2 è abrogato. L'obbligo di conservazione dei documenti è ora retto dall'articolo 56 AP-LE-UDSC. Al posto del capoverso 2 viene inserito l'attuale capoverso 3, secondo il quale l'UDSC revoca l'agevolazione se constata che il veicolo non è utilizzato correttamente. Viene ora fissata una durata per la revoca. Per impedire che venga immediatamente presentata in modo abusivo una nuova richiesta di agevolazione, l'agevolazione viene revocata per la durata di 12 mesi mediante una decisione.

### **Capitolo 3 Riscossione della tassa commisurata alle prestazioni**

#### **Sezione 1** *Determinazione dei chilometri percorsi*

A seguito del rinnovo dei componenti tecnici della TTPCP, il capitolo destinato alla riscossione della tassa commisurata alle prestazioni viene sottoposto a profonde modifiche. È suddiviso in sette sezioni che disciplinano rispettivamente la determinazione dei chilometri percorsi (art. 16–21), gli obblighi di collaborazione (art. 22–25), il periodo di tassazione, la registrazione, la dichiarazione e la decisione di tassazione (art. 26–33), l'aggiudicazione del mandato al fornitore incaricato (art. 34), l'autorizzazione dei fornitori (art. 35–42), gli obblighi dei fornitori (art. 43–45) e il compenso (art. 46).

#### **Art. 16** *Modalità di determinazione dei chilometri percorsi*

L'articolo 16 stabilisce la modalità di determinazione dei chilometri percorsi. Si distingue tra determinazione automatica (lett. a) o manuale (lett. b). La prima avviene con un dispositivo installato nel veicolo o mediante l'utilizzo di un altro mezzo ausiliario collegato al veicolo (vedi art. 17). La modalità della determinazione manuale non è ancora stata definita e viene disciplinata dall'UDSC (vedi art. 20).

#### **Art. 17** *Dispositivi e mezzi ausiliari autorizzati per la determinazione automatica dei chilometri percorsi*

Per la determinazione automatica dei chilometri percorsi possono essere impiegati dispositivi o mezzi ausiliari messi a disposizione dal fornitore nazionale (fornitore incaricato) o da un fornitore del NETS o del SET autorizzato (cpv. 1). L'idoneità dei dispositivi e dei mezzi ausiliari viene verificata dall'UDSC nel quadro della procedura di aggiudicazione secondo la LAPub o della procedura di autorizzazione. Secondo il capoverso 2 l'UDSC pubblica sul suo sito web l'elenco dei fornitori del SET e del NETS autorizzati.

#### *Art. 18      Veicoli con determinazione automatica*

Questo articolo designa i veicoli a motore svizzeri per i quali i chilometri percorsi devono essere determinati in modo automatico e che pertanto devono essere equipaggiati con un dispositivo o un mezzo ausiliario secondo l'articolo 17. Si tratta di tutti i veicoli a motore assoggettati alla TTPCP (cpv. 1 lett. a) nonché dei trattori a sella d'un peso totale massimo autorizzato di 3,5 tonnellate che sono autorizzati a trainare rimorchi assoggettati alla tassa (cpv. 1 lett. b).

Se un veicolo a motore svizzero non è equipaggiato per la determinazione automatica dei chilometri percorsi, l'UDSC diffida il detentore. Se la diffida è infruttuosa, l'UDSC incarica l'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione di revocare la licenza di circolazione e le targhe di controllo (vedi art. 14a cpv. 1 lett. c AP-LTTP).

I veicoli a motore esteri non sono soggetti ad alcun obbligo di equipaggiamento. Sarebbe infatti pressoché impossibile imporre tale obbligo considerato, da un lato, che la maggior parte dei veicoli a motore esteri entra in Svizzera solo una volta all'anno e, dall'altro, che un obbligo di equipaggiamento generalizzato ostacolerebbe il regolare flusso del traffico ai valichi di confine. Tuttavia, è ragionevole supporre che i detentori di veicoli a motore che circolano nel traffico internazionale vogliano approfittare dei vantaggi del servizio SET o NETS ed equipaggeranno quindi volontariamente i loro veicoli a motore con un dispositivo o un mezzo ausiliario di uno dei fornitori autorizzati in Svizzera. Se i veicoli esteri sono equipaggiati con un dispositivo o un mezzo ausiliario autorizzato di cui all'articolo 17, la determinazione dei chilometri percorsi deve avvenire in modo automatico (cpv. 2). In caso contrario, i chilometri percorsi devono essere rilevati manualmente (vedi art. 20 cpv. 1).

Nel capoverso 3 si conferisce comunque all'UDSC la competenza di prescrivere la determinazione automatica dei chilometri percorsi per alcuni veicoli a motore esteri, segnatamente quelli che circolano frequentemente nel territorio doganale o che vengono impiegati in particolari generi di traffico (p. es. traffico regionale).

#### *Art. 19      Incarico per la determinazione automatica dei chilometri percorsi*

Se i chilometri devono essere determinati in modo automatico, i detentori dei veicoli sono tenuti a incaricare un fornitore secondo l'articolo 11a LTTP di determinare i dati necessari per la riscossione della tassa. Essi possono scegliere tra i fornitori del SET o del NETS autorizzati dall'UDSC nonché il fornitore nazionale incaricato.

A titolo informativo, l'UDSC pubblica l'elenco dei fornitori autorizzati sul suo sito web.

#### *Art. 20      Veicoli con determinazione manuale dei chilometri percorsi*

In linea di principio, i chilometri percorsi devono essere determinati manualmente se non sono determinati in modo automatico (cpv. 1).

Ciò vale per:

- a. i veicoli a motori esenti dall'obbligo di equipaggiamento;
- b. i veicoli a motore esteri che al momento dell'entrata nel territorio doganale non sono equipaggiati con un dispositivo o un mezzo ausiliario o che sono equipaggiati con un dispositivo o un mezzo ausiliario non funzionante.

I chilometri percorsi devono essere determinati manualmente anche in caso di guasto del dispositivo o del mezzo ausiliario installato in un veicolo all'interno del territorio doganale (cpv. 2).

Il capoverso 3 conferisce all'UDSC la competenza di esonerare, in singoli casi giustificati e su richiesta, determinati veicoli a motore svizzeri dall'obbligo di equipaggiamento. L'UDSC deve anche avere la facoltà di esonerare dall'obbligo di equipaggiamento i veicoli a motore svizzeri che circolano solo saltuariamente e di prescrivere la determinazione manuale dei chilometri percorsi (cpv. 4). In questo modo si intende evitare che per retribuire i fornitori l'UDSC sia costretto a sostenere costi superiori rispetto ai benefici che può ricavare dall'obbligo di equipaggiamento.

La modalità di determinazione manuale dei chilometri percorsi deve ancora essere definita. Il libretto di bordo attualmente in uso non verrà mantenuto. È plausibile che l'UDSC o il fornitore metta



a disposizione un semplice sistema digitale (p. es. un'app o un'applicazione web) con il quale la persona assoggettata al pagamento della tassa può rilevare autonomamente i dati relativi alla prestazione chilometrica e quelli relativi al rimorchio, e con il quale l'UDSC può poi trattare automaticamente i dati trasmessi. Nel capoverso 5 viene attribuita all'UDSC la competenza di disciplinare la modalità di determinazione manuale dei chilometri percorsi, che deve essere il più possibile semplice. In caso di guasto di un dispositivo l'UDSC può prescrivere modalità differenti di determinazione manuale, a seconda che si utilizzi il dispositivo di un fornitore del SET o il dispositivo di un fornitore del NETS.

#### *Art. 21 Costi della determinazione dei chilometri percorsi*

Il capoverso 1 pone a carico dei detentori tutti i costi derivanti dall'installazione o dall'utilizzo di un dispositivo o di un mezzo ausiliario e dall'obbligo di determinazione automatica o manuale dei chilometri percorsi, come le spese per la conclusione del contratto con i fornitori oppure i tempi di fermo dei veicoli a motore assoggettati alla tassa necessari per adempiere l'obbligo di equipaggiamento o per controllare/riparare un dispositivo o uno strumento ausiliario difettoso. Questi costi non possono divenire oggetto di pretese nei confronti dell'UDSC. Con l'indennità per i fornitori, l'UDSC si assume già i costi per le loro prestazioni di servizi.

Attualmente la Confederazione finanzia gli apparecchi di rilevazione e li consegna ai detentori a titolo gratuito. Questa gratuità deve in linea di massima essere mantenuta. In questo modo si accoglie una richiesta del settore dei trasporti. Il fornitore nazionale soggetto all'obbligo di accettazione deve pertanto consegnare gratuitamente ai detentori un dispositivo o un mezzo ausiliario per la determinazione dei chilometri percorsi, a condizione che il detentore non abbia incaricato un fornitore autorizzato (cpv. 2).

La consegna gratuita include tutte le relative prestazioni del fornitore nazionale, come i lavori generici di riparazione/manutenzione o la trasmissione giornaliera all'UDSC dei dati relativi alla prestazione chilometrica. Il fornitore nazionale riceve un'indennità dall'UDSC come contropartita. I fornitori del SET e del NETS autorizzati dall'UDSC sono invece liberi di chiedere o meno un'indennità, secondo le regole del libero mercato.

La consegna gratuita deve di regola essere possibile anche per i detentori di veicoli esteri, ma solo per i veicoli a motore che circolano regolarmente nel territorio doganale. Occorre infatti evitare che veicoli che entrano nel territorio doganale una volta sola ricevano dispositivi e mezzi ausiliari a titolo gratuito. Le condizioni esatte saranno definite in un secondo momento (cpv. 3).

I dispositivi e i mezzi ausiliari messi a disposizione dal fornitore nazionale a titolo gratuito sono finanziati dall'UDSC. Quest'ultimo e il fornitore incaricato devono avere la facoltà di esigere la restituzione dei dispositivi e dei mezzi ausiliari o eventualmente di fatturarli. Questa possibilità riguarda principalmente i dispositivi e i mezzi ausiliari nuovi che vengono utilizzati solo per un breve arco di tempo o che sono stati acquisiti in modo abusivo (cpv. 4).

#### *Sezione 2 Obblighi di collaborazione*

##### *Art. 22 Garanzia del funzionamento del dispositivo*

La persona assoggettata al pagamento della tassa è responsabile del funzionamento ininterrotto del dispositivo o del mezzo ausiliario. Non potrebbe essere altrimenti, in quanto ha accesso al veicolo o è in contatto regolare con il conducente, e quindi si trova nella posizione più idonea per constatare un eventuale malfunzionamento.

Il dispositivo o il mezzo ausiliario deve essere funzionante dalla prima corsa assoggettata alla tassa. Per i veicoli a motore svizzeri questo momento coincide con l'ammissione alla circolazione, per i veicoli esteri con il passaggio del confine. Diversamente dalla normativa attuale, le autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione non possono più verificare, per i veicoli a motore svizzeri, il rispetto di questa disposizione all'atto della messa in circolazione. Questo compito spetta ora all'UDSC.

##### *Art. 23 Riparazione e sostituzione del dispositivo*

In caso di difetto o guasto del dispositivo o del mezzo ausiliario, la persona assoggettata al pagamento della tassa deve provvedere senza indugio alla sua verifica, riparazione o sostituzione

(cpv. 1). Per garantire la corretta tassazione della corsa assoggettata alla tassa occorre comunicare all'UDSC la distanza percorsa non registrata così come i dati necessari relativi al rimorchio trainato. La persona assoggettata al pagamento della tassa deve pertanto provvedere affinché il conducente registri questi dati. La comunicazione deve essere fatta direttamente all'UDSC, nel servizio europeo di telepedaggio SET, o al fornitore, nel servizio nazionale di telepedaggio NETS. I fornitori del NETS definiscono appositi processi e inoltrano i dati relativi alla prestazione chilometrica all'UDSC tramite un'interfaccia. Sebbene in linea di principio la competenza per la rilevazione corretta e completa della prestazione chilometrica, compresa l'eliminazione di guasti e malfunzionamenti, dei dispositivi e mezzi ausiliari spetti ai fornitori, i destinatari della comunicazione sono diversi. Questo perché nel SET le segnalazioni di guasto e malfunzionamento devono essere sbrigate direttamente con il rispettivo gestore del pedaggio. L'UDSC prescrive in che modo devono essere determinati i chilometri in questi casi (vedi art. 20).

Il capoverso 2 concede alla persona assoggettata al pagamento della tassa un termine di cinque giorni per la comunicazione. Per i veicoli a motore esteri nel SET la comunicazione deve invece avvenire il giorno stesso. Questo termine è breve perché l'attivazione della dichiarazione avviene immediatamente dopo la sua trasmissione (vedi art. 29). Fino a quel momento la persona assoggettata al pagamento della tassa deve avere la possibilità di comunicare i dati non registrati.

Se l'obbligo, di cui al capoverso 1, di riparazione o sostituzione immediata del dispositivo o del mezzo ausiliario difettoso non viene adempiuto, l'UDSC diffida come prima cosa la persona inadempiente. Se la diffida è infruttuosa, incarica l'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione di revocare la licenza di circolazione e le targhe di controllo (vedi art. 14a AP-LTTP). Per contro, in caso di veicolo a motore estero con un sistema di rilevazione difettoso l'entrata viene rifiutata o il conducente deve determinare manualmente i chilometri percorsi (art. 20).

Le conseguenze di un difetto o di un guasto del dispositivo o del mezzo ausiliario sono a carico della persona assoggettata al pagamento della tassa, la quale non può avanzare richieste di risarcimento nei confronti dell'UDSC (cpv. 3).

#### *Art. 24 Collaborazione alla determinazione dei chilometri percorsi*

La riscossione della tassa poggia sulla determinazione corretta dei chilometri percorsi. L'obbligo a questo riguardo spetta sia alla persona assoggettata al pagamento della tassa sia al conducente. La persona assoggettata al pagamento della tassa deve pertanto provvedere affinché il conducente utilizzi correttamente il dispositivo o il mezzo ausiliario.

Questi obblighi implicano che la persona assoggettata al pagamento della tassa deve istruire il conducente in merito all'uso dei dispositivi e dei mezzi ausiliari e che il conducente deve familiarizzarsi attivamente con il relativo funzionamento.

Il conducente deve garantire, oltre al corretto utilizzo del dispositivo o del mezzo ausiliario, che i rimorchi trainati siano registrati sul dispositivo o sul mezzo ausiliario. Ciò può avvenire in automatico se il dispositivo o il mezzo ausiliario riconosce quale rimorchio è agganciato al veicolo e registra automaticamente i dati necessari. Se invece i dati non vengono rilevati automaticamente, il conducente ha l'obbligo di dichiarare nel dispositivo o nel mezzo ausiliario tutti i dati relativi al rimorchio trainato necessari alla determinazione della tassa. Questa disposizione è formulata in modo aperto per offrire ai fornitori di sistemi di rilevazione un margine per l'attuazione. Al momento è previsto che venga rilevato il numero di assi del rimorchio trainato. Decade così l'obbligo di indicare la targa di controllo e il peso totale autorizzato.

#### *Art. 25 Concessione dell'accesso al dispositivo o al mezzo ausiliario*

La persona assoggettata al pagamento della tassa deve garantire che durante il periodo di tassazione il fornitore possa accedere da remoto al suo dispositivo o al suo mezzo ausiliario secondo le prescrizioni di quest'ultimo (cpv. 1). Da un lato, il fornitore deve potere accedere ai dati rilevati nel veicolo a motore in modo da poterli dichiarare all'UDSC ai fini della determinazione della tassa. Dall'altro, il fornitore deve potere aggiornare i software dei dispositivi o dei mezzi ausiliari o addirittura bloccare i dispositivi o i mezzi ausiliari se necessario. Si tratta di un obbligo non particolarmente gravoso per la maggior parte delle persone assoggettate al pagamento della tassa. Considerato che quasi tutti i veicoli a motore vengono impiegati regolarmente, quando non addirittura

giornalmente, i fornitori possono accedere senza problemi. La norma si rende necessaria affinché una trasmissione di dati intenzionalmente omessa non rimanga priva di conseguenze per la persona assoggettata al pagamento della tassa.

Capita tuttavia che i veicoli a motore non vengano impiegati per un periodo prolungato e che il fornitore non possa accedere al dispositivo o al mezzo ausiliario, per esempio a causa di batterie scariche. Per evitare che in questi casi l'UDSC proceda invano a tassazioni d'ufficio, che sono impugnate dalle persone assoggettate al pagamento della tassa e che l'UDSC deve poi correggere, la persona assoggettata al pagamento della tassa deve comunicare la prestazione chilometrica e i dati relativi a rimorchi trainati in modo analogo a quello previsto nell'articolo 23 capoverso 2 per le comunicazioni in seguito a malfunzionamento (cpv. 2). Se la persona non rispetta questo termine, l'UDSC provvede a determinare automaticamente e nei limiti del suo potere d'apprezzamento la tassa per i giorni civili mancanti (cpv. 3). Una correzione di tale tassazione può essere richiesta successivamente nel quadro di una procedura di opposizione. Ma poiché scaturisce da una violazione delle prescrizioni procedurali, una simile correzione avviene solo dietro fatturazione del tempo impiegato dall'UDSC.

### *Sezione 3 Periodo di tassazione, registrazione, dichiarazione e decisione di tassazione*

#### *Art. 26 Periodo di tassazione*

Il periodo di tassazione per i veicoli svizzeri ed esteri resta invariato. Per i veicoli svizzeri corrisponde al mese civile. Per i veicoli esteri inizia con l'entrata nel territorio doganale e termina con l'uscita dallo stesso.

#### *Art. 27 Registrazione*

Di regola, i detentori devono registrarsi come partner commerciali nel sistema d'informazione dell'UDSC. Per quanto riguarda la TTPCP, questo obbligo interessa da un lato i detentori di veicoli esteri che si avvalgono del servizio di un fornitore del NETS e dall'altro i detentori di veicoli svizzeri. Il capoverso 2 designa i dati che devono essere resi noti. L'obbligo non interessa i detentori di veicoli a motore esteri che si avvalgono del servizio di un fornitore del SET. I loro dati vengono infatti registrati dal fornitore del SET e comunicati all'UDSC con la dichiarazione (vedi art. 45).

I detentori esteri devono inoltre registrare i dati necessari per la riscossione della tassa in relazione ai veicoli a motore utilizzati nel territorio doganale. Il capoverso 3 designa questi dati. L'UDSC ricava i dati relativi ai veicoli a motore svizzeri, per esempio il numero di telaio che deve essere trasmesso con la dichiarazione, dal sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) dell'Ufficio federale delle strade (art. 16 dell'ordinanza del 30 novembre 2018<sup>19</sup> concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione). Allo stesso modo viene richiamato l'IDI del detentore, che quest'ultimo deve indicare all'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione all'atto dell'ammissione alla circolazione del veicolo e che costituisce il collegamento all'interno del sistema di gestione dei partner commerciali dell'UDSC. Se il detentore non dispone di un IDI, l'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione rifiuta di immatricolare il veicolo (vedi art. 14a cpv. 1 lett. e AP-LTTP).

I detentori devono tenere aggiornati i dati registrati (cpv. 3).

#### *Art. 28 Dichiarazione*

L'articolo 28 disciplina la dichiarazione dei dati necessari per la riscossione della tassa. La dichiarazione deve essere effettuata per ogni veicolo a motore (cpv. 1). A tal fine devono essere trasmessi il numero di telaio, i chilometri percorsi determinati con il dispositivo o il mezzo ausiliario (vedi art. 16 e 17) sotto forma di punti di riferimento registrati secondo il sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) nonché il numero di assi di eventuali rimorchi trainati (cpv. 2 lett. a–c).

Nella lettera d vengono indicati i dati ulteriori da dichiarare per i veicoli a motore esteri per i quali i chilometri sono determinati con un dispositivo o un mezzo ausiliario di un fornitore del SET. Si tratta di dati che il fornitore del SET deve registrare secondo l'articolo 45. Fatta eccezione per il nu-

<sup>19</sup> RS 741.58

mero PAN, si tratta dei medesimi dati che i detentori di veicoli a motore esteri che utilizzano un dispositivo o un mezzo ausiliario di un fornitore del NETS devono registrare direttamente presso l'UDSC (vedi art. 27).

La determinazione manuale dei chilometri percorsi deve avvenire nel modo più semplice possibile (vedi art. 20 cpv. 5). Al momento non si conosce ancora la soluzione che verrà adottata. I dati necessari per la determinazione della tassa dipendono dalla soluzione scelta. I dati necessari saranno quindi integrati in un secondo momento (cpv. 3).

Il capoverso 4 detta i termini che i fornitori devono rispettare per la presentazione della dichiarazione. Per i veicoli a motore svizzeri la dichiarazione deve avvenire giornalmente. Per i veicoli a motore esteri la dichiarazione deve avvenire dopo l'uscita dal territorio doganale oppure giornalmente, se il veicolo a motore si trova nel territorio doganale per più di un giorno. L'UDSC disciplina nelle prescrizioni tecniche e operative in che modo i fornitori devono presentare la dichiarazione (vedi art. 11a AP-LTTP). I termini valgono anche per la determinazione manuale dei chilometri percorsi.

Per i veicoli a motore svizzeri ed esteri con un dispositivo o un mezzo ausiliario di un fornitore del NETS che si trovano all'estero, l'UDSC deve potere esigere dal fornitore anche una notifica giornaliera dello stato. In questo modo si garantisce che i dispositivi o i mezzi ausiliari consegnati dal fornitore del NETS rimangano sotto il suo controllo, ostacolandone l'utilizzo abusivo.

#### *Art. 29 Attivazione della dichiarazione*

La dichiarazione viene attivata con la presentazione e diventa vincolante. Le modifiche sarebbero in seguito consentite unicamente nel quadro di una procedura di opposizione. Per questo motivo è prevista una possibilità di correzione.

Per i veicoli a motore esteri con un dispositivo o un mezzo ausiliario di un fornitore del SET o per i quali i chilometri percorsi vengono determinati manualmente la correzione deve avvenire il giorno stesso. Negli altri casi viene concesso un termine di cinque giorni lavorativi.

Questi termini sono coordinati con il termine per la comunicazione di dati mancanti a causa di un difetto o di un guasto (vedi art. 23) o dell'impossibilità di accedere al dispositivo (vedi art. 25).

In assenza di una dichiarazione e di una comunicazione secondo gli articoli 23 capoverso 2 o 25 capoverso 2, l'UDSC determina la tassa d'ufficio.

#### *Art. 30 Consultazione dei dati*

Per le loro prestazioni di servizi, i fornitori ricevono un'indennità dall'UDSC (vedi art. 46). Nel processo di riscossione della tassa beneficiano inoltre di una posizione di fiducia. In cambio, devono garantire all'UDSC la possibilità di consultare tutti i dati necessari per la verifica delle dichiarazioni da loro trasmesse.

#### *Art. 31 Decisione di tassazione*

La determinazione della tassa si basa sulla dichiarazione trasmessa dal fornitore (cpv. 1). La dichiarazione contiene tutti i dati necessari per la riscossione della tassa secondo l'articolo 28. Se in fase di verifica della dichiarazione constata irregolarità o contraddizioni, l'UDSC provvede a correggerle e a indicarle nella decisione di tassazione.

Di regola, ogni tassazione viene decisa e notificata singolarmente. L'UDSC si attiene a questa regola per i veicoli esteri con determinazione manuale dei chilometri oppure con un dispositivo o mezzo ausiliario di un fornitore del SET. Il capoverso 2 deroga a questa regola. Per tutti gli altri veicoli (veicoli svizzeri e veicoli esteri con un dispositivo o un mezzo ausiliario di un fornitore del NETS) le tassazioni determinate nel corso di un mese civile vengono riepilogate in una decisione mensile. In questo modo si semplifica la riscossione della tassa e si accolgono le richieste del settore dei trasporti. In linea di principio, la decisione di tassazione viene notificata alla persona assoggettata al pagamento della tassa (cpv. 3) in forma elettronica nel sistema d'informazione dell'UDSC (vedi art. 52 cpv. 1 AP-LE-UDSC).

Per i veicoli a motore esteri con un dispositivo di un fornitore del SET il fornitore è la persona autorizzata a ricevere le notificazioni. Il fornitore deve quindi ottenere dalla persona assoggettata al pagamento della tassa un'autorizzazione in tal senso e provvedere a inoltrarle la decisione di tassazione.

Il termine di pagamento è stabilito dall'UDSC, come prescritto dall'articolo 28 AP-LE-UDSC. Tale termine viene fissato nell'ordinanza di esecuzione concernente la LE-UDSC.

#### *Art. 32 Riscossione della tassa*

L'UDSC deve avere la facoltà di non fatturare singolarmente ogni decisione di tassazione. In questo modo le decisioni di tassazione riferite a veicoli diversi del detentore possono essere riepilogate in una fattura unica. Allo stesso modo sarebbe per esempio possibile compensare contemporaneamente eventuali accrediti da opposizioni o restituzioni per i trasporti eseguiti nel TCNA.

#### *Art. 33 Fatturazione e rischio di incasso in caso di fornitori del SET in relazione a veicoli a motore esteri*

Per i veicoli esteri, il fornitore del SET autorizzato riceve dall'UDSC una fattura collettiva. Questa comprende la tassa per tutte le corse assoggettate alla tassa che sono state rilevate dai suoi dispositivi o mezzi ausiliari e trasmesse all'UDSC per la determinazione della tassa. La fattura collettiva viene generata al massimo una volta a settimana (cpv. 1). Il fornitore è libero di stabilire la modalità della fatturazione successiva della tassa ai suoi clienti. Egli si assume il rischio di incasso (cpv. 2).

#### *Sezione 4 Aggiudicazione del mandato al fornitore incaricato*

##### *Art. 34*

Il fornitore nazionale (incaricato) previsto nell'articolo 11a capoverso 1 AP-LTTP ha anche l'obbligo di fornire un dispositivo o un mezzo ausiliario a tutti i detentori di veicoli a motore che non vogliono o non possono optare per un fornitore autorizzato. Tale fornitore nazionale viene designato in una procedura di aggiudicazione secondo la LAPub. Egli deve in linea di principio soddisfare gli stessi requisiti richiesti ai fornitori autorizzati nella procedura di autorizzazione.

#### *Sezione 5 Autorizzazione dei fornitori*

##### *Art. 35 Condizioni per l'autorizzazione*

Chiunque voglia essere autorizzato come fornitore del SET o del NETS deve presentare all'UDSC una domanda di autorizzazione. L'UDSC rilascia l'autorizzazione se il richiedente soddisfa cumulativamente le condizioni elencate al capoverso 2.

Per il momento, l'UDSC non intende esigere dai fornitori le garanzie di cui al capoverso 2 lettera e nell'ambito della procedura di autorizzazione. Tale requisito interesserebbe comunque solo i fornitori del SET autorizzati per i veicoli a motore esteri, perché questi sono responsabili anche dell'incasso della tassa e in questo caso la Confederazione è esposta a un certo rischio di perdita. Le prestazioni di garanzia generano tuttavia dei costi a carico dei fornitori che, in ultima istanza, si ripercuoterebbero sul compenso che la Confederazione versa loro. Attraverso esami periodici della loro capacità finanziaria è possibile contenere il rischio di perdita entro un limite accettabile.

L'UDSC esamina la capacità finanziaria dei fornitori già durante la procedura di autorizzazione. Questo esame deve però essere ripetuto periodicamente anche dopo. I fornitori interessati dovranno dimostrare la loro capacità finanziaria di regola con frequenza annuale. Questa frequenza di esame deve però potere essere modificata in funzione del rischio. I documenti da presentare e l'ampiezza dell'esame periodico sono stabiliti dall'UDSC nelle prescrizioni operative. Il capoverso 3 autorizza pertanto l'UDSC a prevedere condizioni particolari a questo riguardo.

#### *Art. 36      Requisiti per il dispositivo o il mezzo ausiliario*

L'articolo 36 disciplina i requisiti per il dispositivo o il mezzo ausiliario che può essere impiegato dai fornitori autorizzati per la determinazione dei chilometri percorsi. Il dispositivo o il mezzo ausiliario deve avere le seguenti caratteristiche:

- a. Deve potere essere associato in modo univoco a un veicolo a motore assoggettato alla tassa, al fine di consentire all'UDSC di addebitare correttamente la tassa alla persona assoggettata al suo pagamento (cpv. 1).
- b. Deve essere in grado di registrare i punti di riferimento secondo il sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) necessari per la determinazione dei chilometri percorsi (cpv. 2).
- c. La registrazione dei punti di riferimento deve avvenire con una precisione tale da garantire una differenza massima di +/- quattro per cento tra i chilometri determinati dall'UDSC mediante i punti di riferimento e i chilometri effettivamente percorsi (cpv. 3). Viene pertanto confermata la regolamentazione attuale, e quindi il fornitore è libero di stabilire con quale frequenza devono essere registrati i punti di riferimento affinché questo criterio sia soddisfatto. L'adempimento di questo criterio viene verificato nella procedura di autorizzazione. Il calcolo della distanza da parte dell'UDSC avviene per mezzo di un algoritmo verificato sulla scorta di misurazioni di confronto svolte dall'Istituto federale di metrologia (METAS) su tragitti di riferimento.
- d. Deve essere possibile rilevare i rimorchi trainati. Ciò può avvenire in modo automatico oppure mediante l'inserimento dei dati necessari.

L'UDSC stabilisce i dettagli nelle prescrizioni tecniche e operative.

#### *Art. 37      Verifica della soddisfazione delle condizioni*

Nell'ambito della procedura di autorizzazione, l'UDSC verifica se le condizioni di cui all'articolo 35 nonché le prescrizioni tecniche e operative dallo stesso emanate sono soddisfatte. L'UDSC può riconoscere gli esiti di test esteri di uno Stato dello Spazio economico europeo e rinunciare a effettuare test propri se questi provano che le prescrizioni tecniche e operative sono soddisfatte. Questa soluzione riduce i costi e accelera la procedura di autorizzazione (cpv. 1).

L'UDSC disciplina la procedura di autorizzazione (cpv. 2), la quale prevede quattro fasi:

Fase 1: consiste nella verifica delle condizioni formali della domanda, in particolare della capacità finanziaria.

Fase 2: se i requisiti formali sono soddisfatti, il richiedente deve dimostrare in un ambiente di test che le prescrizioni tecniche e operative specifiche della TTPCP, i requisiti legati alla sicurezza informatica e le specifiche dell'interfaccia sono effettivamente soddisfatti. Se necessario, a questo scopo è possibile utilizzare, a pagamento, l'ambiente di test proprio dell'UDSC.

Fase 3: prevede il test di funzionamento su strada con veicoli di prova messi a disposizione dal richiedente. Non si tratta ancora di veicoli assoggettati alla tassa. Con questi veicoli il richiedente deve effettuare diversi tragitti e cicli stabiliti dall'UDSC. L'obiettivo è provare che i punti di riferimento rilevati all'interno del territorio doganale vengono registrati in modo sufficientemente preciso per potere calcolare correttamente la TTPCP dovuta.

Fase 4: segue infine un progetto pilota con un numero prestabilito di veicoli assoggettati alla tassa, al fine di dimostrare l'efficienza del dispositivo o del mezzo ausiliario. Il progetto pilota comprende anche la trasmissione spontanea dei dati necessari per la riscossione della tassa. Per i fornitori del SET, il progetto pilota per i veicoli a motore esteri prevede parimenti la registrazione della persona assoggettata al pagamento della tassa e dei suoi veicoli a motore nonché l'intero processo di incasso.

Le verifiche previste in ciascuna fase e i loro criteri di adempimento vengono stabiliti nelle corrispondenti prescrizioni tecniche e operative dell'UDSC.

#### *Art. 38 Contratto per il progetto pilota*

Se il richiedente soddisfa le condizioni per l'autorizzazione, ossia ha raggiunto la fase 3 nella procedura di autorizzazione e ne soddisfa le condizioni (vedi art. 37), l'UDSC stipula con lui un contratto di diritto pubblico (contratto di autorizzazione) per il successivo progetto pilota (fase 4). Il contratto disciplina il rispetto delle prescrizioni nonché i diritti e gli obblighi legati alla riscossione della TTPCP.

#### *Art. 39 Rilascio dell'autorizzazione*

Se anche il progetto pilota si conclude con esito positivo (vedi art. 37), l'UDSC rilascia al richiedente l'autorizzazione definitiva sotto forma di una decisione di autorizzazione (cpv. 1). Il contratto di autorizzazione di cui all'articolo 38 resta valido anche per l'esercizio regolare (cpv. 2).

Se il progetto pilota fallisce, l'UDSC non rilascia l'autorizzazione e il contratto di autorizzazione si annulla automaticamente senza indennità.

#### *Art. 40 Cambiamento della situazione*

Se la situazione del fornitore o dell'UDSC cambia (p. es. nuovi hardware, modifiche ai software) occorre garantire che tutte le prescrizioni continuino a essere rispettate. Per questa ragione, l'UDSC deve avere la possibilità di ripetere l'intera procedura di autorizzazione o anche solo singole fasi della stessa. Una nuova verifica è però prevista solo in caso di modifiche sostanziali, ossia quando i cambiamenti possono ripercuotersi sull'esecuzione della riscossione della TTPCP (cpv. 1 e 2). La nuova verifica delle condizioni per l'autorizzazione non giustifica alcun diritto a un'indennità (cpv. 3).

#### *Art. 41 Ulteriori condizioni*

Da un lato, l'articolo 11a AP-LTTP autorizza l'UDSC a fissare le prescrizioni tecniche e operative per i fornitori. Dall'altro, il sistema europeo di telepedaggio stradale, e quindi il SET, continuerà a progredire in un modo che potrebbe comportare nuovi requisiti per i fornitori. In quest'ottica, l'articolo 41 conferisce all'UDSC la competenza di vincolare la decisione di autorizzazione di cui all'articolo 39 a condizioni ulteriori rispetto a quelle già previste (cpv. 1) o di stipulare con i fornitori ulteriori obblighi contrattuali (cpv. 2).

#### *Art. 42 Mancata soddisfazione delle condizioni per l'autorizzazione e violazione degli obblighi*

L'articolo 42 stabilisce come procedere se un fornitore non soddisfa più le condizioni per l'autorizzazione o viola gli obblighi contrattuali o di carattere normativo. In questo caso il fornitore è tenuto a rimediare alle mancanze. A tal fine deve coordinarsi con l'UDSC e ottenere il suo consenso (cpv. 1). Se l'UDSC nega il consenso o se i provvedimenti adottati risultano infruttuosi, l'UDSC adotta i propri provvedimenti. Esso fissa un termine entro il quale il fornitore deve rimediare alle mancanze. Se tali mancanze non vengono rimate entro il termine fissato, revoca l'autorizzazione al fornitore (cpv. 2) senza indennità. Il fornitore non può avanzare alcuna pretesa di risarcimento danni.

#### *Sezione 6 Obblighi dei fornitori*

##### *Art. 43 Consegna dei dispositivi*

Il fornitore deve mettere a disposizione della persona assoggettata al pagamento della tassa, con la quale ha assunto obblighi contrattuali, un dispositivo o un mezzo ausiliario funzionante ai fini della riscossione della TTPCP e associabile in modo univoco a un veicolo a motore assoggettato alla tassa.

##### *Art. 44 Registrazione di comunicazioni*

In caso di guasto o malfunzionamento del dispositivo o mezzo ausiliario oppure se la persona assoggettata al pagamento della tassa non è in grado di garantire l'accesso periodico del fornitore al sistema di rilevazione, la persona assoggettata al pagamento della tassa o il conducente deve registrare i chilometri percorsi e i dati relativi ai rimorchi trainati e comunicarli al fornitore o all'UDSC

(vedi art. 23 e 25). L'articolo 44 stabilisce che i fornitori devono registrare queste comunicazioni. Tale obbligo riguarda solo i fornitori del NETS.

*Art. 45 Registrazione dei dati relativi ai detentori di veicoli a motore esteri con dispositivo di un fornitore del SET*

Per i veicoli a motore esteri, l'UDSC non può accedere ai dati del detentore e del veicolo archiviati presso le autorità d'immatricolazione estere. Questi dati devono pertanto essere rilevati dalla licenza di circolazione. Nel servizio europeo di telepedaggio SET la registrazione dei veicoli a motore e del detentore spetta in linea di principio al fornitore autorizzato. Questi deve trasmettere tali dati all'UDSC nell'ambito della dichiarazione di una corsa assoggettata alla tassa. Tra i dati da registrare figura anche il numero PAN. Questo numero è univoco e identifica allo stesso tempo il fornitore, il detentore e il veicolo a motore. Per la determinazione corretta della TTPCP è quindi indispensabile che il fornitore autorizzato registri e tenga aggiornati i dati (cpv. 1–3). Tra questi dati figura anche la lingua di corrispondenza. Le lingue ammesse sono il tedesco, il francese, l'italiano e l'inglese.

I detentori di veicoli a motore esteri che vogliono avvalersi del servizio nazionale di telepedaggio NETS devono registrarsi presso l'UDSC nonché registrare e tenere aggiornati questi dati (vedi art. 27).

*Sezione 7 Compenso*

*Art. 46*

Per l'assunzione delle prestazioni di servizi nel quadro della riscossione della tassa i fornitori autorizzati percepiscono un compenso. Il Dipartimento federale delle finanze (DFF) ne stabilisce l'ammontare (cpv. 1 e 2).

È nell'interesse della Confederazione avere molti fornitori che si sottopongono alla procedura di autorizzazione per i servizi di telepedaggio SET e/o NETS, al fine di consentire all'UDSC di determinare la tassa mediante un processo standard automatizzato e non con un sistema di rilevazione manuale (servizio nazionale di pedaggio manuale NMTS, vedi n. 2.2), soprattutto per i veicoli esteri (oltre 2,5 mio. di entrate nel territorio doganale all'anno). L'indennità deve pertanto essere attentamente calibrata per risultare non eccessivamente bassa ma tuttavia sufficientemente elevata. L'importo è commisurato all'elenco delle prestazioni del rispettivo servizio di rilevazione. In linea di principio, nell'ambito di uno stesso servizio di rilevazione l'indennità è uguale per tutti i fornitori.

Per i veicoli esteri nel servizio europeo di telepedaggio SET il fornitore è anche responsabile della registrazione e dell'aggiornamento dei dati necessari relativi ai veicoli a motore nonché ai detentori. Egli si assume inoltre il rischio di incasso (vedi art. 33 e 45). Per questa ragione la sua indennità è superiore rispetto a quella degli altri servizi.

D'altro canto è importante che i fornitori soddisfino durevolmente le prescrizioni tecniche e operative, garantendo una buona qualità. Per i veicoli esteri è particolarmente importante che i fornitori del SET registrino correttamente e tengano aggiornati i dati relativi al detentore e al veicolo, visto che da questi dati dipende direttamente la corretta determinazione della tassa. Eventuali errori riscontrati generano inutili oneri supplementari per l'UDSC. Per questo motivo l'UDSC deve potere stabilire criteri di qualità che gli consentono di ridurre l'indennità se questi non sono adempiuti dal fornitore (cpv. 3).

L'aliquota percentuale deve essere verificata periodicamente, ma almeno ogni cinque anni e, se del caso, adeguata alla nuova situazione. A fronte della crescita del mercato e dell'utilizzo dei dispositivi o dei mezzi ausiliari in vari territori europei di pedaggio occorre in particolare valutare se sia possibile sfruttare le sinergie che si vengono a creare per ottenere riduzioni di prezzo dai fornitori autorizzati (cpv. 4).

#### **Capitolo 4 Riscossione della tassa forfettaria**

Questo capitolo (art. 47–52) disciplina la riscossione della tassa forfettaria sul traffico pesante (TFTP) per i veicoli svizzeri ed esteri. In linea di principio, la TFTP non cambia. La tariffa della



tassa e i veicoli assoggettati alla tassa restano invariati (vedi art. 4). Le modifiche riguardano il diritto alla restituzione per le corse all'estero effettuate con veicoli svizzeri (art. 50). In futuro, la tassa riferita ai veicoli esteri dovrà essere pagata unicamente per via elettronica tramite l'app «Via» e attraverso un webshop. Di conseguenza si può abolire la possibilità di riscossione per 10 giorni singoli (art. 51). La disposizione concernente la restituzione della TFTP in caso di noleggio di veicoli per l'esercito o la protezione civile è abrogata: dall'entrata in vigore dell'attuale articolo 33a OTTP nel 2016<sup>20</sup> non è mai stata avanzata alcuna richiesta di restituzione. Il diritto alla restituzione della TTPCP viene invece mantenuto.

*Art. 47–49 In generale, riscossione della tassa, restituzione in caso di messa fuori circolazione*

Per i veicoli svizzeri la TFTP continua a essere riscossa dall'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione del Cantone di stanza. La tassa è pagabile in anticipo e diventa esigibile all'atto dell'immatricolazione ufficiale o all'inizio dell'anno. Per il termine e il modo di pagamento fanno stato le disposizioni cantionali disciplinanti la riscossione delle imposte sulla circolazione stradale (art. 47). L'articolo 48 stabilisce la competenza e la procedura in caso di trasferimento del luogo di stanza e di veicoli muniti di targhe intercambiabili. L'articolo 49 fissa l'importo della restituzione in caso di messa fuori circolazione. Gli articoli non subiscono modifiche di natura materiale.

*Art. 50 Restituzione per corse all'estero*

Per ogni giorno per il quale è comprovato che un veicolo svizzero circola all'estero, il detentore ha diritto alla restituzione di 1/360 della tassa annuale. Finora, per i giorni in cui un veicolo circolava sia all'estero sia in Svizzera sussisteva un diritto alla restituzione della tassa per mezza giornata.

In futuro queste mezze giornate non daranno più diritto alla restituzione. Non si comprende infatti perché i detentori di veicoli svizzeri debbano beneficiare del diritto alla restituzione della tassa per mezza giornata, che invece è precluso ai detentori di veicoli esteri, tenuti a versare la TFTP intera per le stesse giornate.

Le domande di restituzione devono essere presentate, come finora, all'UDSC entro un anno dalla scadenza del periodo di tassazione. La differenza è che in futuro non dovranno più essere inviate per posta o tramite e-mail ma in forma elettronica nel sistema d'informazione dell'UDSC. L'importo minimo della restituzione (fr. 50) rimane invariato.

*Art. 51 Riscossione della tassa*

Per i veicoli esteri le persone assoggettate al pagamento della tassa possono attualmente scegliere di pagare la TFTP mediante modulo presso un ufficio doganale occupato o, dal mese di maggio 2019, tramite l'app «Via» ovunque e 24 ore su 24. Visto che la maggior parte degli uffici doganali non è più occupata o lo è solo in determinati orari, rendendo praticamente impossibile il pagamento fisico della tassa, la soluzione di pagamento con il modulo deve essere abolita. In futuro la tassa dovrà essere pagata tramite «Via». Nel quadro del suo sviluppo continuo l'app verrà integrata con una soluzione web.

La tassa può essere pagata per un periodo da un giorno fino a 30 giorni consecutivi, da un mese fino a 11 mesi consecutivi o per un anno intero. L'opzione di dieci giorni a libera scelta per 32.50 franchi (attuale art. 34 cpv. 1 lett. b OTTP) decade con la modifica. Come soluzione basata sul modulo, questa opzione aveva consentito in passato di ridurre sensibilmente l'onere di riscossione per la persona assoggettata al pagamento della tassa e per l'AFD. Con la formula di pagamento elettronico non è più così. Al contrario: essa genererebbe ulteriori costi di sviluppo e gestione.

Con l'abolizione dei moduli la prova del pagamento della tassa è costituita dalla quietanza digitale che viene rilasciata in forma elettronica dopo il pagamento.

*Art. 52 Calcolo della tassa*

Le aliquote per i diversi periodi di tassazione restano invariate. Le aliquote sono inversamente proporzionali al periodo di tassazione, vale a dire che più è breve il periodo di tassazione maggiore è

<sup>20</sup> RU 2016 513

la quota percentuale della tassa annuale da pagare per un giorno. L'obiettivo è promuovere il pagamento della tassa per periodi più lunghi in modo da generare meno oneri amministrativi per l'UDSC. L'attuale articolo 35 capoverso 1 lettera b OTTP decade, poiché i 10 giorni a libera scelta non sono più un'opzione (vedi art. 51). Con la restituzione della prova del pagamento si ha diritto, come finora, a una restituzione proporzionale della tassa. L'importo minimo della restituzione (fr. 50) rimane invariato.

## **Capitolo 5 Responsabilità solidale**

Questo capitolo (art. 53–54) disciplina la responsabilità solidale.

Le persone solidalmente responsabili sono numericamente di meno rispetto a quelle designate nell'OTTP attuale e vengono ora definite a livello di legge (articolo 5a AP-LTTP). Inoltre, le persone che in generale rispondono solidalmente sono rette dalla LE-UDSC (vedi art. 21 segg. AP-LE-UDSC). In futuro la targa di controllo del rimorchio trainato non dovrà più essere indicata nel sistema di rilevazione. Questo rende impossibile per l'UDSC rivendicare la tassa presso il detentore di un rimorchio quando il detentore del veicolo a motore è insolubile o è stato diffidato invano. Sono invece solidalmente responsabili per la tassa sul traffico pesante, quindi anche per quella dovuta in relazione a un rimorchio trainato, il proprietario, il locatore e il fornitore del leasing di un veicolo a motore.

Il proprietario, il locatore e il fornitore del leasing di un veicolo a motore restano solidalmente responsabili per la TTPCP e per eventuali interessi ed emolumenti dovuti se il detentore è insolubile o è stato diffidato invano.

### **Art. 53      *Richiesta all'UDSC***

Allo scopo di stimare il rischio, i proprietari, i locatori e i fornitori del leasing di un veicolo a motore possono chiedere all'UDSC, prima della conclusione di un contratto, se la parte contraente potenziale onora i suoi impegni di pagamento. La richiesta deve contenere i dati menzionati nel capoverso 2. Se la risposta dell'UDSC è negativa, il richiedente è libero di concludere comunque il contratto. In questo caso però diventa immediatamente responsabile in solido.

### **Art. 54      *Comunicazione successiva dell'UDSC***

Se ha dato una risposta positiva alla richiesta di cui all'articolo 53, l'UDSC informa la persona che ha presentato la richiesta quando la sua controparte è diventata insolubile o è stata diffidata invano. L'UDSC avverte la persona che in futuro la riterrà solidalmente responsabile delle tasse dovute nonché di eventuali interessi ed emolumenti per il veicolo a motore e gli eventuali rimorchi trainati. È fatto salvo il caso in cui la persona solidalmente responsabile adotti le misure citate nell'articolo 54 per declinare la sua responsabilità. Essa è libera di disdire il contratto entro 60 giorni o di provvedere affinché le tasse e gli eventuali interessi ed emolumenti dovuti vengano pagati entro lo stesso termine.

## **Capitoli 6–8 Impiego della tassa, controlli e disposizioni finali**

A eccezione delle disposizioni transitorie, gli altri articoli non hanno subito modifiche di natura materiale rispetto al diritto attuale. Sono stati adeguati unicamente i rinvii ad altri articoli.

### **Art. 55      *Provento netto***

L'articolo 55 definisce il provento netto della tassa sul traffico pesante.

### **Art. 56–58      *Ripartizione della quota dei Cantoni***

In virtù dell'articolo 19 capoverso 1 LTTP, i Cantoni ottengono un terzo del provento netto della TTPCP. Con gli articoli 56–58 il Consiglio federale attua le prescrizioni di legge secondo gli articoli 19 e 19a LTTP. Queste si sono dimostrate valide e vengono confermate.

## *Art. 59            Controlli*

L'articolo 59 assegna alle autorità d'esecuzione il diritto di effettuare controlli presso le persone che collaborano all'esecuzione.

Quanto attualmente disposto nei capoversi 2 e 3 (diritto di entrare nei fondi e di fermare i veicoli a motore, obbligo di collaborazione e di informazione delle persone controllate) è ora retto dagli articoli 84, 93 e 94 AP-LE-UDSC e pertanto tali disposizioni possono essere abrogate.

Dato che i nuovi sistemi di rilevazione non sono più collegati in modo permanente con il veicolo e possono essere disattivati, l'UDSC deve avere la possibilità di confrontare la prestazione chilometrica dichiarata e tassata con i dati registrati dal tachigrafo. Le officine autorizzate per l'installazione, l'esame successivo e la riparazione di tachigrafi nonché i detentori sono pertanto tenuti a presentare questi dati all'UDSC su richiesta (cpv. 2). Tale verifica non deve avvenire in modo sistematico ma a campione, in base alle analisi dei rischi o in presenza di indizi o sospetti.

## *Art. 60            In generale*

Il capoverso 1 è stato adeguato alla prassi e integrato. Al momento dell'introduzione della TTPCP la competenza per la comunicazione dei dati necessari per la riscossione della tassa era unicamente delle autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione. Al fine di ridurre il numero di interfacce, nella maggior parte dei casi di applicazione questo compito è stato successivamente assunto dall'Ufficio federale delle strade, visto che è questo ufficio a gestire il SIAC. Le summenzionate autorità cantonali rimangono comunque responsabili, perché sono loro a effettuare la registrazione dei dati e le modifiche nel SIAC. In futuro i dati non verranno più trasmessi, ma solo messi a disposizione dell'UDSC in una procedura di richiamo.

Le autorità alle quali è affidata l'esecuzione della LTP e dell'OTTP continuano a ricevere un'indennità per le loro spese (cpv. 2). Le corrispondenti ordinanze del DFF devono essere riviste.

## *Art. 61            Competenze*

L'articolo 61 corrisponde sostanzialmente alla regolamentazione attuale dell'articolo 4 OTTP. Ripartisce le competenze per l'esecuzione della legislazione concernente la TTPCP tra la Confederazione e i Cantoni. Con riferimento ai veicoli svizzeri, ai Cantoni è confermata la competenza di riscuotere la tassa forfettaria e di rilevare i dati necessari relativi al detentore e al veicolo al momento della messa in circolazione di un veicolo. Tra questi dati necessari figura ora anche l'IDI. Sulla base dell'esperienza fin qui maturata si è constatato che i detentori immatricolano i loro veicoli con indirizzi diversi o non sempre comunicano alle autorità cantonali d'immatricolazione i cambiamenti di indirizzo. La rilevazione dell'IDI ha quindi lo scopo di determinare in modo univoco la persona assoggettata al pagamento della tassa nonché di semplificare la fatturazione, in quanto permette di emettere una fattura collettiva nel caso in cui tale persona abbia immatricolato più veicoli.

In cambio, i Cantoni vengono sgravati da alcuni compiti nell'ambito della tassa commisurata alle prestazioni. All'atto della messa in circolazione di un veicolo assoggettato alla tassa non devono più controllare che lo stesso sia equipaggiato con un sistema di rilevazione. Questo compito diventa superfluo poiché i sistemi di rilevazione non sono più installati in modo permanente sul veicolo.

## *Art. 62            Contributi ai controlli del traffico pesante*

La Confederazione compensa i Cantoni per l'esecuzione dei controlli del traffico pesante. Questi sono molto aumentati nell'intento di trasferire su rotaia il traffico merci transalpino assoggettato alla tassa. L'ammontare è stabilito negli accordi di prestazioni tra il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e i Cantoni. La disposizione corrisponde all'attuale articolo 46 OTTP.

## *Art. 63            Conteggio e tenuta dei controlli*

L'articolo 63 definisce la procedura di conteggio con i Cantoni che riscuotono la TFTP per i veicoli svizzeri. Visto che si è dimostrata valida, l'attuale procedura viene ripresa senza variazioni.

Con l'entrata in vigore della revisione totale dell'OTTP, l'ordinanza del 6 marzo 2000<sup>21</sup> sul traffico pesante attualmente in vigore è abrogata.

Secondo l'articolo 61 lettera b numero 2 AP-OTTP, i Cantoni devono rilevare i dati di base e ora anche l'IDI. A norma dell'articolo 14a capoverso 1 lettera e AP-LTTP, le autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione rifiutano la targa di controllo se in occasione dell'ammissione alla circolazione l'IDI del detentore non è noto o non viene indicato. Questo implica l'obbligo per i detentori dei veicoli assoggettati alla TTPCP di comunicare l'IDI in occasione dell'ammissione alla circolazione.

L'ammissione alla circolazione è disciplinata nell'ordinanza del 27 ottobre 1976<sup>22</sup> sull'ammissione alla circolazione (OAC). Nell'articolo 71 capoverso 1 lettera e OAC sono stabilite le condizioni per il rilascio della licenza di circolazione e delle targhe di controllo per i veicoli assoggettati alla tassa sul traffico pesante. Questo articolo deve essere adeguato. Da un lato deve essere indicato l'obbligo per il detentore di esibire un IDI, dall'altro viene a cadere l'obbligo per l'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione di controllare la presenza dell'apparecchio di rilevazione.

### *Sezione 3: Disposizione transitoria*

Il 2024 sarà un anno di transizione per garantire ai detentori di veicoli a motore svizzeri abbastanza tempo per equipaggiare i loro veicoli a motore con il nuovo sistema di rilevazione di un fornitore. Gli apparecchi di rilevazione consegnati a titolo gratuito dall'AFD possono quindi essere utilizzati ancora fino alla fine del 2024. Finché un veicolo a motore non è equipaggiato con un nuovo sistema di rilevazione, la TTPCP viene riscossa secondo le disposizioni di diritto anteriore (art. 25a AP-LTTP)

### *Art. 65*

Nella fase transitoria dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2024 i sistemi TTPCP II e TTPCP III saranno in funzione parallelamente. L'articolo 65 è teso a garantire che gli apparecchi di rilevazione attuali possano essere utilizzati ancora fino al 31 dicembre 2024 secondo il diritto anteriore nella sua versione del 31 dicembre 2023. Su richiesta, gli apparecchi devono essere restituiti all'UDSC o a un ufficio da esso designato. Questo è di particolare importanza nei casi in cui la persona assoggettata al pagamento della tassa omette la dichiarazione. Con la restituzione degli apparecchi di rilevazione l'UDSC può leggere o fare leggere i dati e determinare la tassa sulla base degli stessi.

*Disposizioni abrogate:*

*Revisione e condono (art. 51 e 52) e Protezione dei dati (art. 53–57)*

L'OTTP rivista non contiene più norme sulla revisione, sul condono o sulla protezione dei dati. Queste sono ora contemplate, conformemente al livello di competenza, nella nuova LE-UDSC (art. 57, 41 e 64–66 AP-LE-UDSC).

*Enclave doganale di Samnaun (art. 60)*

L'articolo 2 AP-LE-UDSC fa ora coincidere il campo d'applicazione con il territorio doganale. Samnaun non vi fa parte. L'articolo può quindi essere abrogato.

## **4 Ripercussioni**

### **4.1 Ripercussioni per la Confederazione**

#### **4.1.1 Ripercussioni finanziarie**

Con l'introduzione della TTPCP III non ci si aspetta né un aumento né una riduzione delle entrate dalla TTPCP, in quanto i parametri di calcolo della tassa (chilometri x peso determinante x tariffa) restano sostanzialmente invariati.

<sup>21</sup> RS 641.811

<sup>22</sup> RS 741.51

La presente modifica della LTTP e dell'OTTP è strettamente collegata al messaggio del 15 febbraio 2017<sup>23</sup> concernente il finanziamento della modernizzazione e digitalizzazione dell'Amministrazione federale delle dogane (Programma DaziT). In esso sono già riportati i costi per la realizzazione della TTPCP III e i relativi vantaggi (a questo scopo sono stati iscritti costi d'investimento pari a 8,2 mio. fr.<sup>24</sup>). Il vantaggio derivante dalla TTPCP III non è esposto in dettaglio. Esso deve essere letto piuttosto all'interno del vantaggio complessivo che scaturisce dalla digitalizzazione e dall'ulteriore sviluppo dell'AFD e che deve concretizzarsi in una stabilizzazione dei costi di esercizio al livello attualmente raggiunto. Nei costi di esercizio della TTPCP III rientrano anche i compensi che in futuro dovranno essere corrisposti ai fornitori autorizzati.

Il messaggio DaziT non contempla i costi per l'acquisto dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo relativi alla TTPCP III né quelli per lo smantellamento delle parti del sistema non più necessarie.

Le ripercussioni finanziarie della presente modifica riguardano quindi unicamente il necessario rinnovo complessivo dell'infrastruttura sulle strade.

| <b>Panoramica dei costi del sistema attuale<br/>1999–2019</b>                | <b>Costi<br/>d'investimento</b> | <b>Costi<br/>di esercizio</b> |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
|                                                                              | Mio. CHF                        | Mio. CHF                      |
| Apparecchio di rilevazione (OBU I)                                           | 119                             | 81                            |
| Apparecchio di rilevazione (OBU II)                                          | 88                              |                               |
| Terminale di trattamento TTPCP                                               | 5,5                             |                               |
| Sistema di radiofari di confine                                              | 16                              |                               |
| Sistema di controllo stazionario                                             | 50                              |                               |
| Sistema di controllo mobile                                                  | 3,5                             |                               |
| Costi di costruzione (terminale e sistemi di controllo)                      | 21                              |                               |
| Sistema informatico                                                          | 68                              | 75                            |
| Consulenti (fase di sviluppo)                                                | 77                              |                               |
| Stampa di fatture e materiale di consumo                                     |                                 | 63                            |
| Costi del personale                                                          |                                 | 800                           |
| Altri costi (servizi condivisi), come costi per gli edifici o la burocratica |                                 | 440                           |
| <b>Totale</b>                                                                | <b>448</b>                      | <b>1303</b>                   |

Tabella 4: Panoramica dei costi del sistema attuale

## Costi d'investimento

Visto che i nuovi sistemi di rilevazione non sono più installati nei veicoli a motore e collegati al tachigrafo in modo permanente, il rischio di abusi aumenta (vedi n. 2.7). Occorre tenerne conto nella configurazione dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo, che viene acquistata in conformità con la procedura di aggiudicazione secondo la LAPub. A questo riguardo si predilige una struttura modulare che permetta di definire il numero esatto di pezzi in un secondo momento. Le stime approssimative dei costi vanno da 50 a 90 milioni di franchi a seconda della configurazione e dell'entità dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo.

Le spese di smantellamento per le parti del sistema divenute superflue si aggirano attorno ai 10–20 milioni di franchi.

Al fine di mettere in sicurezza le entrate dalla TTPCP nel lungo periodo è necessario rinnovare l'infrastruttura per la rilevazione e il controllo. Tale rinnovo deve essere realizzato mediante un credito d'impegno di 142 milioni di franchi composto dalle posizioni elencate nella tabella qui di seguito:

<sup>23</sup> FF 2017 1473

<sup>24</sup> Nell'allegato al messaggio le tabelle delle tappe 1E e 2E sono invertite (pag. 1557).

| <b>Spese di investimento per l'acquisto e la realizzazione</b>          | Mio. CHF     |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Acquisto di impianti stazionari al confine e all'interno del Paese      | 30,0         |
| Acquisto di impianti mobili                                             | 60,0         |
| Spese di smantellamento                                                 | 20,0         |
| Gestione di progetto / servizio di accompagnamento dei lavori (incluso) | -            |
| Riserve per imprecisioni dei costi (20 %)                               | 22,0         |
| Imposta sul valore aggiunto 7,7 %                                       | 10,0         |
| <b>Investimenti per acquisto e realizzazione</b>                        | <b>142,0</b> |

Tabella 5: Spese di investimento per l'acquisto e la realizzazione

## Costi di esercizio

I costi per l'infrastruttura per la rilevazione e il controllo calcolati su un arco temporale di esercizio di dieci anni (CAPEX / OPEX) ammontano a 11–20 milioni di franchi all'anno, a seconda di come sarà configurata l'infrastruttura. Questo dato deve essere messo a confronto con i costi odierni, pari a circa 17 milioni di franchi. Non sono compresi i costi del personale e dei servizi condivisi (risorse umane, immobili, burocratica ecc.) sui quali il rinnovo tecnico previsto della TTPCP ha effetti trascurabili.

Oltre ai costi di esercizio occorre considerare le spese di manutenzione. Mentre l'esercizio dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo viene garantito dall'UDSC, la manutenzione degli impianti viene affidata a partner esterni. Anche queste spese di manutenzione devono essere considerate nel credito d'impegno, se si assume un impegno finanziario di oltre un anno pari ad almeno 10 milioni di franchi. Non è ancora possibile stimare queste spese, che verranno precisate in vista del messaggio.

## Stima dei costi

Gli oneri indicati sono basati su una stima approssimativa dei costi realizzata dall'AFD e da esperti incaricati a tale scopo nonché sui valori empirici di 20 anni di applicazione della TTPCP.

In vista dell'elaborazione del messaggio al Parlamento, si provvederà a riesaminare i costi d'investimento e di esercizio e la loro ripartizione, e a ridurre il più possibile la riserva per imprecisioni dei costi. A quel punto si disporrà di informazioni più precise per la configurazione e la procedura di aggiudicazione conforme alla LAPub dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo.

## Costi supplementari della mancata realizzazione

Considerato che tutti i componenti del sistema TTPCP stanno per giungere al termine della loro vita tecnica e che pertanto il loro rinnovo è inderogabile, i costi menzionati sorgono a prescindere dalla modifica qui prospettata. In caso di rifiuto del progetto, a questi costi si aggiungerebbero i seguenti costi supplementari:

| <b>Costi supplementari per l'acquisto e la realizzazione</b>                                            | Mio. CHF     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Sviluppo e acquisto di apparecchi di rilevazione della TTPCP da installare sui veicoli (OBU)            | 65,0         |
| Sviluppo e acquisto di terminali di trattamento TTPCP o alternativa per veicoli esteri non equipaggiati | 10,0         |
| Sviluppo del sistema informatico                                                                        | 10,0         |
| Gestione di progetto / servizio di accompagnamento dei lavori (incluso)                                 | -            |
| Riserve per imprecisioni dei costi (20 %)                                                               | 17,0         |
| Imposta sul valore aggiunto 7,7 %                                                                       | 7,8          |
| <b>Costi supplementari per l'acquisto e la realizzazione</b>                                            | <b>109,8</b> |
| <b>Costi di esercizio riferiti agli investimenti supplementari</b>                                      | <b>17,0</b>  |

Tabella 6: Costi supplementari per l'acquisto e la realizzazione

## **Compenso della Confederazione**

Per l'esecuzione della TTPCP la Confederazione continuerà a ricevere un compenso sotto forma di un importo forfettario annuo a valere sulle entrate dalla TTPCP. Attualmente il compenso è pari al cinque per cento del ricavo lordo della TTPCP, il che equivale a circa 83 milioni di franchi all'anno compresi i costi del personale e i costi dei servizi condivisi (vedi il consuntivo 2020 parte II pag. 83 o l'ordinanza del DFF del 5 maggio 2000<sup>25</sup> concernente il compenso all'amministrazione delle dogane per l'esecuzione della legislazione sulla tassa sul traffico pesante). L'aliquota del compenso deve rimanere stabile per più anni. L'importo forfettario deve coprire a lungo termine i costi di esercizio annuali e i costi d'investimento. Non è escluso che la copertura possa temporaneamente risultare eccessiva o insufficiente. Occorre quindi valutare se adeguare l'ordinanza del DFF al termine del rinnovo tecnico e dopo l'introduzione della TTPCP III.

### **4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

Il messaggio DaziT riferisce delle ripercussioni che la digitalizzazione e l'ulteriore sviluppo dell'AFD, e quindi la realizzazione della TTPCP III, hanno sull'effettivo del personale. Per effetto di procedure di lavoro più efficienti si prevede uno sgravio per il personale.

Le ripercussioni sull'effettivo del personale dovute al rinnovo dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo dipendono in larga parte dalla sua configurazione. Non è ancora possibile stimare queste ripercussioni, che verranno precisate in vista del messaggio.

Queste risorse vengono inserite nella valutazione concernente l'evoluzione degli effettivi di personale nel quadro dell'attuazione del programma DaziT e di altre decisioni del Consiglio federale nonché dell'ulteriore sviluppo dell'AFD verso l'UDSC.

### **4.1.3 Ripercussioni per il programma DaziT**

La realizzazione della TTPCP III è parte integrante del programma DaziT (vedi messaggio DaziT). Per garantire il massimo coordinamento, anche il rinnovo dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo viene pianificato e attuato dall'organizzazione di progetto di DaziT.

## **4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna**

I Cantoni possono contare su entrate dalla TTPCP immutate in quanto le modifiche proposte non sono tali da produrre un significativo aumento o una significativa riduzione delle entrate.

Allo stato attuale, sulla base dell'ordinanza del DFF del 5 maggio 2000<sup>26</sup> concernente il compenso alle autorità cantonali per l'esecuzione della tassa sul traffico pesante, le autorità cantonali ricevono compensi pari a ben 8,6 milioni di franchi all'anno. La TTPCP III produrrà una riduzione dell'aggravio per le autorità cantonali d'immatricolazione. Al momento della messa in circolazione di un veicolo non dovranno infatti più verificare se nello stesso è installato un sistema di rilevazione. Si aggiunge invece per loro l'onere di rilevare il numero IDI. È quindi opportuno verificare il compenso di tali autorità cantonali.

Il progetto non ha ripercussioni specifiche sui Comuni, sulle città, sugli agglomerati e sulle regioni di montagna.

## **4.3 Ripercussioni sull'economia**

Interessato da questo progetto è essenzialmente il settore dei trasporti con le sue oltre 10 000 imprese. Si tratta prevalentemente di piccole e medie imprese con un numero esiguo di veicoli.

<sup>25</sup> RS 641.811.912

<sup>26</sup> RS 641.811.911

L'ammontare della tassa resta sostanzialmente invariato per le imprese interessate, nonostante gli adeguamenti in materia di dichiarazione dei rimorchi. La migrazione verso un nuovo sistema di rilevazione genera per le persone assoggettate al pagamento della tassa un certo onere amministrativo ed eventualmente costi supplementari per l'utilizzo dei servizi di telepedaggio. Esse sono libere di scegliere il fornitore nazionale, che deve offrire il suo servizio di telepedaggio a titolo gratuito, o un fornitore del SET o del NETS autorizzato, che può offrire loro ulteriori prestazioni. I detentori beneficiano di alcuni sgravi. I veicoli non devono più sostare in officina per il montaggio e il controllo degli apparecchi di rilevazione della TTPCP. In futuro per la dichiarazione dei dati relativi alla prestazione chilometrica si potrà fare a meno delle carte chip, perché non sarà più necessario leggere i dati dell'apparecchio di rilevazione mediante tali carte e inviarli all'AFD. La responsabilità della trasmissione dei dati è del fornitore del sistema di rilevazione. Il processo di trasmissione è interamente automatizzato e non richiede l'intervento della persona assoggettata al pagamento della tassa. A ciò si aggiunge che i detentori non sono più solidalmente responsabili. Nel complesso per il settore dei trasporti è possibile prevedere una diminuzione dei costi legati alla regolamentazione. Scegliendo un fornitore a pagamento, i vantaggi dovrebbero compensare i costi leggermente superiori. L'ammontare dei costi della regolamentazione effettivamente risparmiati verrà quantificato nel messaggio. Tali risparmi sono tuttavia principalmente riconducibili alla digitalizzazione e all'ulteriore sviluppo dell'AFD e sono già sommariamente contenuti nel messaggio DaziT.

A livello economico generale il progetto mira anzitutto a semplificare la riscossione della tassa. Grazie alla rilevazione, alla dichiarazione e alla tassazione automatica nonché all'armonizzazione con i sistemi europei di rilevazione, l'onere amministrativo complessivo si riduce, con effetti positivi sulla competitività.

Negli obiettivi del progetto della TTPCP III, l'AFD mira a ridurre di almeno l'85 per cento l'onere operativo degli stakeholder, segnatamente attraverso l'affidamento esterno, al fornitore nazionale e ai fornitori autorizzati, del compito di rilevazione della prestazione chilometrica. In questa logica rientrano anche i sistemi di rilevazione che non devono più essere installati in modo permanente nel veicolo dalle officine, la semplificazione della dichiarazione dei rimorchi e l'abolizione della dichiarazione mensile della prestazione chilometrica mediante carte chip, che in futuro sarà automatica.

Tutto questo avrà effetti positivi sulla produttività dello Stato e dei privati, ragione per cui il progetto deve essere giudicato positivamente sotto il profilo economico. Un'analisi d'impatto della regolamentazione non è necessaria vista la portata normativa del progetto e la sua rilevanza per l'economia nazionale.

#### **4.4 Ripercussioni sulla società**

Gli adeguamenti conseguenti alla modifica delle basi legali sono talmente esigui da non essere di fatto avvertiti nella società elvetica.

#### **4.5 Ripercussioni sull'ambiente**

Il progetto non ha alcuna ripercussione diretta sull'ambiente. Si tratta di una sostituzione tecnica dell'attuale sistema di rilevazione con uno più moderno e interoperabile.

Gli effetti positivi già prodotti dalla TTPCP sull'ambiente vengono mantenuti. L'ammontare della tassa dipenderà anche in futuro dalla prestazione chilometrica e dalla norma sui gas di scarico, secondo il principio di causalità. I veicoli a motore con valori di gas di scarico elevati pagano tasse superiori. Questo sistema di incentivazione ha dimostrato la sua efficacia. Dalla sua introduzione è possibile constatare una chiara tendenza a preferire veicoli a motore meno inquinanti. La Confederazione rafforza la politica di trasferimento, adeguando periodicamente le tariffe della TTPCP e le classi. L'ultimo declassamento dei veicoli EURO 4 e 5 è avvenuto il 1° luglio 2021.



## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità**

Il progetto si fonda sull'articolo 85 capoverso 1 della Costituzione federale (Cost.)<sup>27</sup>, che assegna alla Confederazione la competenza per riscuotere la TTPCP.

### **5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

La modifica della LTTP e dell'OTTP non influenza il rapporto con il diritto europeo. A livello materiale, la riscossione della TTPCP svizzera è sancita nell'Accordo del 21 giugno 1999<sup>28</sup> fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri). La Commissione europea ritiene che la direttiva UE concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale (direttiva [UE] 2019/520) ricada nel campo d'applicazione dell'Accordo sui trasporti terrestri e che debba essere recepita dalla Svizzera. Finora, invece, la delegazione svizzera nel Comitato misto dell'accordo si è rifiutata di recepire la direttiva perché, a suo avviso, toccherebbe anche i veicoli svizzeri. In più, la modifica della LTTP e dell'OTTP non influisce su tale Accordo, poiché l'oggetto degli adeguamenti non è l'ammontare della tassa bensì la migrazione tecnica verso un nuovo sistema di riscossione. La Svizzera ha tuttavia accettato di offrire ai veicoli esteri una soluzione equivalente a quella della direttiva. Si tratta di un impegno politico e non di un impegno vincolante ai sensi del diritto internazionale pubblico. La Svizzera si conformerà comunque alla direttiva in quanto perseguire una politica isolata per i veicoli svizzeri sarebbe insensato. Inoltre, nell'articolo 39, l'Accordo prevede l'obiettivo di un livello adeguato di interoperabilità dei sistemi di telepedaggio nell'UE e in Svizzera.

Nel territorio di riscossione della TTPCP sono compresi anche l'enclave tedesca di Büsingen e il territorio del Principato del Liechtenstein. Entrambi sono parte del territorio doganale svizzero. La riscossione della TTPCP è disciplinata nell'accordo con la Germania (Büsingen)<sup>29</sup> e nel trattato con il Principato del Liechtenstein<sup>30</sup>. Entrambi i Paesi ricevono delle indennità per la tassa presumibilmente inerente al territorio di loro pertinenza. Il Principato del Liechtenstein ha emanato normative proprie che devono essere coerentemente adeguate al diritto svizzero. La delegazione del Liechtenstein nella Commissione mista TTPCP Svizzera–Liechtenstein è stata informata in merito a queste modifiche, affinché possa avviare le misure necessarie. Il Liechtenstein è stato accolto nel quadro della consultazione degli uffici e della procedura di consultazione.

### **5.3 Subordinazione al freno alle spese**

Il decreto federale concernente il finanziamento del rinnovo dell'infrastruttura per la rilevazione e il controllo della tassa sul traffico pesante è soggetto al freno delle spese secondo l'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost. poiché implica spese uniche di oltre 20 milioni di franchi. Il credito d'impegno di 142 milioni di franchi necessita pertanto del consenso della maggioranza dei membri di entrambe le Camere.

### **5.4 Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale**

I fondamenti del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale sono rispettati. La ripartizione dei compiti garantisce un disciplinamento uniforme. Nulla cambia nell'attuale ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni sotto il profilo sostanziale.

<sup>27</sup> RS 101

<sup>28</sup> RS 0.740.72

<sup>29</sup> Accordo TTPCP Büsingen del 7 dicembre 2004, RS 0.631.112.136.2

<sup>30</sup> Trattato dell'11 aprile 2000 tra la Confederazione Svizzera e il Principato del Liechtenstein concernente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni nel Principato del Liechtenstein, RS 0.641.851.41

## **5.5 Delega di competenze legislative**

L'articolo 11 capoversi 2 e 5 nonché l'articolo 11a capoversi 1, 2 e 4 del disegno di modifica della LTTP recano disposizioni concernenti la delega di competenze legislative. Il Consiglio federale deve essere autorizzato a stabilire le modalità di rilevazione della corsa assoggettata alla tassa, a determinare l'autorizzazione di fornitori di sistemi di rilevazione, a incaricare un fornitore e a fissare l'indennità dei fornitori autorizzati. L'UDSC ha la competenza di emanare le prescrizioni tecniche e operative per l'autorizzazione dei fornitori di prestazioni.

La delega al Consiglio federale e all'UDSC è motivata, da un lato, dal progresso tecnologico che esige una capacità tempestiva di risposta e, dall'altro, dall'esigenza di prevedere norme di dettaglio a livello di ordinanza.

## **5.6 Protezione dei dati**

### **5.6.1 Dati personali**

L'esecuzione dei presenti atti richiede il trattamento di dati personali da parte dell'UDSC. Oltre ai dati relativi alla persona assoggettata al pagamento della tassa e al veicolo, i fornitori trasmettono quotidianamente all'UDSC anche i dati relativi alla prestazione chilometrica sotto forma di punti di riferimento del GNSS, inclusi i dati relativi a un rimorchio trainato. Il calcolo dei chilometri percorsi necessario per la determinazione della tassa implica il collegamento dei punti di riferimento registrati. Questo collegamento riproduce un profilo del tragitto. Il trattamento dei punti di riferimento del GNSS non costituisce tuttavia una profilazione ai sensi dell'articolo 5 lettera f nLPD. Per una profilazione manca infatti da un lato il requisito della possibilità di identificazione della persona fisica che conduce il veicolo: non è infatti possibile collegare automaticamente un profilo del tragitto con una persona fisica. Dall'altro manca anche la condizione secondo cui la creazione del profilo del tragitto deve avvenire per analizzare il comportamento di una persona: il profilo del tragitto viene creato unicamente per la finalità di riscossione della tassa sul traffico pesante. Una base legale in una legge in senso formale secondo l'articolo 34 capoverso 2 nLPD non è quindi necessaria per il trattamento di dati personali. Non sussistono nemmeno altre condizioni che impongono una simile base legale: né vengono trattati dati personali degni di particolare protezione né si verifica un'ingerenza grave nei diritti fondamentali delle persone interessate. Per questa ragione, le necessarie basi legali possono essere create a livello di ordinanza.

### **5.6.2 Posizione giuridica dei fornitori**

Ai sensi dell'articolo 5 lettera i nLPD sono organi federali le persone alle quali sono affidati compiti federali. Se queste persone operano in adempimento di questi compiti, a esse si applicano le disposizioni concernenti il trattamento dei dati da parte di organi federali (art. 33 segg. nLPD).

Il Consiglio federale stabilisce, a norma dell'articolo 11 AP-LTTP, le modalità di rilevazione della prestazione chilometrica assoggettata alla tassa e può prescrivere l'installazione di dispositivi speciali o altri mezzi ausiliari, a prova di manipolazione, per la determinazione dei chilometri percorsi. Può incaricare un fornitore di servizi di mettere a disposizione delle persone assoggettate alla tassa un servizio per la determinazione dei chilometri percorsi nel territorio doganale (art. 11a cpv. 1 AP-LTTP) e autorizzare altri fornitori di servizi a determinare i chilometri percorsi (art. 11a cpv. 2 AP-LTTP). Al fine di garantire la correttezza e la disponibilità dei dati necessari per la riscossione della tassa, vengono fissati requisiti dettagliati per i fornitori dei sistemi di rilevazione, che vengono esaminati nel dettaglio nel quadro della procedura di autorizzazione e in seguito continuamente monitorati. Il mandato legale alla collettività pubblica di garantire la rilevazione corretta dei dati necessari per la riscossione della tassa prosegue quindi anche se l'UDSC non lo adempie più direttamente attraverso la consegna in prima persona degli apparecchi di rilevazione. I fornitori di sistemi di rilevazione devono pertanto essere qualificati come organi federali per l'adempimento dei rispettivi compiti. I principi del trattamento dei dati seguono pertanto le prescrizioni degli articoli 33–42 nLPD.

### 5.6.3 Comunicazione di dati

Nell'ambito della rilevazione dei dati necessari per la riscossione della tassa da parte dei fornitori si configura una comunicazione di dati all'estero. Tale comunicazione deve rispettare le prescrizioni dell'articolo 16 nLPD. Poiché la cerchia dei fornitori è limitata a quelli con sede in uno Stato membro dello Spazio economico europeo o in Svizzera (art. 35 cpv. 2 lett. a AP-OTTP), l'attenzione è puntata su eventuali procedure di trattamento dei dati eseguite dai fornitori al di fuori di questi Stati. Le prescrizioni di cui all'articolo 16 nLPD vengono considerate nell'ambito della procedura di autorizzazione.

Al contrario, per i fornitori esteri anche la trasmissione all'UDSC dei dati necessari per la riscossione della tassa è considerata come comunicazione di dati all'estero. A questo specifico riguardo, i fornitori esteri soggiacciono alle prescrizioni del regolamento (UE) 2016/679<sup>31</sup> (regolamento generale europeo sulla protezione dei dati, RGPD).

### 5.6.4 Sistema di controllo

Nel traffico stradale i passaggi dei veicoli assoggettati alla TTPCP vengono rilevati per finalità di controllo. Questi punti di rilevazione si trovano sia presso i valichi di confine sia presso ubicazioni fisse o mobili all'intero della Svizzera.

In aggiunta alla rilevazione del luogo e dell'ora del passaggio, viene acquisita anche un'immagine panoramica del veicolo o della combinazione di veicoli dalla quale è possibile evincere il genere di veicolo, il numero di assi e la targa di controllo con la sigla distintiva di nazionalità. Questa targa e il numero di assi della combinazione di veicoli vengono riconosciuti e analizzati automaticamente, e confrontati con la dichiarazione trasmessa dal fornitore.

I dati relativi al passaggio vengono di regola conservati fino a un anno dopo la notifica della decisione di tassazione. In caso di impugnazione della decisione, i dati relativi al passaggio possono essere conservati fino al passaggio in giudicato della decisione stessa.

### 5.6.5 Rapporto con il regolamento generale europeo sulla protezione dei dati

Il regolamento generale europeo sulla protezione dei dati si applica al trattamento dei dati di persone fisiche a prescindere dalla cittadinanza o dal luogo di domicilio di queste persone. Ciò significa che se i dati personali di una persona fisica con domicilio in Svizzera vengono trattati in uno Stato membro dell'UE, questi ricadono nel campo d'applicazione del regolamento.

Un fornitore con sede in uno Stato membro dell'UE che tratta dati personali in relazione alla riscossione della TTPCP ricade nel campo d'applicazione di tale regolamento. Quando un fornitore ha sede in Svizzera e viene tassata una corsa assoggettata alla tassa in Svizzera, il trattamento dei dati personali ricade nel campo d'applicazione del diritto svizzero in materia di protezione dei dati. Un eventuale trattamento di dati personali di un fornitore svizzero nell'UE ricadrebbe prevedibilmente nel campo d'applicazione del regolamento europeo.

<sup>31</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati), versione della GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1.

## 1 Abbreviazioni

|            |                                                                                                                |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AFD        | Amministrazione federale delle dogane                                                                          |
| AP-LE-UDSC | Avamprogetto della legge sui compiti d'esecuzione dell'UDSC                                                    |
| AP-LTTP    | Avamprogetto della legge sul traffico pesante                                                                  |
| AP-OTTP    | Avamprogetto dell'ordinanza sul traffico pesante                                                               |
| CAPEX      | Spese di investimento                                                                                          |
| DaziT      | Programma di trasformazione digitale dell'AFD                                                                  |
| GNSS       | Sistema globale di navigazione satellitare                                                                     |
| IDI        | Numero d'identificazione delle imprese                                                                         |
| LAPub      | Legge federale sugli appalti pubblici                                                                          |
| LE-UDSC    | Legge sui compiti d'esecuzione dell'UDSC                                                                       |
| LPD        | Legge federale sulla protezione dei dati                                                                       |
| LTTP       | Legge sul traffico pesante                                                                                     |
| METAS      | Istituto federale di metrologia                                                                                |
| NETS       | Servizio nazionale di telepedaggio                                                                             |
| NFTA       | Nuova ferrovia transalpina                                                                                     |
| nLPD       | Nuova legge federale sulla protezione dei dati                                                                 |
| NMTS       | Servizio nazionale di pedaggio manuale                                                                         |
| OAC        | Ordinanza sull'ammissione alla circolazione                                                                    |
| OBU I      | Apparecchio di rilevazione Tripon                                                                              |
| OBU II     | Apparecchio di rilevazione emotach                                                                             |
| OPEX       | Spese d'esercizio                                                                                              |
| OTTP       | Ordinanza sul traffico pesante                                                                                 |
| PAN        | Numero che identifica contemporaneamente il fornitore del SET, il detentore e il veicolo                       |
| RGPD       | Regolamento generale europeo sulla protezione dei dati (in inglese «General Data Protection Regulation», GPDR) |
| SET        | Servizio europeo di telepedaggio (in inglese «European Electronic Toll Service», EETS)                         |
| SIAC       | Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione                                                       |
| TCNA       | Traffico combinato non accompagnato                                                                            |
| TFTP       | Tassa forfettaria sul traffico pesante                                                                         |
| TTPCP      | Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni                                                        |
| UDSC       | Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini                                                    |

|                                              | SET                         |                | NETS                        |                | NMTS                        |                | TFTP                        |                |
|----------------------------------------------|-----------------------------|----------------|-----------------------------|----------------|-----------------------------|----------------|-----------------------------|----------------|
|                                              | Veicoli svizzeri            | Veicoli esteri | Veicoli svizzeri            | Veicoli esteri | Veicoli svizzeri            | Veicoli esteri | Veicoli svizzeri            | Veicoli esteri |
| Registrazione dei dati del veicolo/detentore | Servizio della circolazione | Fornitore      | Servizio della circolazione | Detentore      | Servizio della circolazione | Detentore      | Servizio della circolazione | Detentore      |
| Consegna del dispositivo                     | Fornitore                   | Fornitore      | Fornitore                   | Fornitore      | -                           | -              | -                           | -              |
| Determinazione dei chilometri percorsi       | Fornitore                   | Fornitore      | Fornitore                   | Fornitore      | Detentore                   | Detentore      | -                           | -              |
| Dichiarazione                                | Fornitore                   | Fornitore      | Fornitore                   | Fornitore      | Detentore                   | Detentore      | Detentore                   | Detentore      |
| Tassazione                                   | UDSC                        | UDSC           | UDSC                        | UDSC           | UDSC                        | UDSC           | Servizio della circolazione | UDSC           |
| Incasso                                      | UDSC                        | Fornitore      | UDSC                        | UDSC           | UDSC                        | UDSC           | Servizio della circolazione | UDSC           |
| Controlli                                    | UDSC                        |                |                             |                |                             |                |                             |                |
| Creazione dell'infrastruttura                | UDSC e terzi                |                |                             |                |                             |                |                             |                |

Tabella 7: Competenze