



23.xxx

*Fa fede soltanto la versione  
che sarà pubblicata ufficialmente*

## **Messaggio concernente la modifica della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada**

del ...

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di una modifica della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada.

Nel contempo vi proponiamo di togliere dal ruolo il seguente intervento parlamentare:

2021 M 21.4580 Maggiore sicurezza stradale grazie allo scambio di informazioni. Consentire alla polizia svizzera di accedere al sistema ERRU

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

...

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Alain  
Berset

Il cancelliere della Confederazione, Walter  
Thurnherr

## **Compendio**

***La modifica qui proposta della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS) è intesa a consolidare la concorrenza leale nel trasporto stradale e ad armonizzare i criteri per l'accesso alle rispettive professioni con le norme dell'UE.***

### ***Situazione iniziale***

*Dopo l'approvazione, nel 2020, del «pacchetto sulla mobilità I» da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, si applicano nel settore stradale nuove norme giuridiche che hanno per oggetto, tra le altre cose, l'accesso al mercato e alla professione nonché il distacco e l'assistenza amministrativa tra gli Stati membri dell'UE nell'ambito del trasporto stradale nell'area UE. Nel trasporto transfrontaliero riguardano l'introduzione di criteri per l'accesso alla professione (licenza) per le imprese che utilizzano a scopo professionale veicoli merci leggeri (soprattutto autofurgoni) il cui peso totale supera 2,5 tonnellate ma ammonta al massimo a 3,5 tonnellate e l'implementazione di misure per un miglior controllo delle cosiddette «società bucalettere». Il suddetto pacchetto regola inoltre la cooperazione amministrativa e l'assistenza amministrativa tra Stati membri nell'ammissione al mercato e alla professione.*

### ***Contenuto del progetto***

*Il presente progetto mira ad armonizzare il diritto svizzero con le nuove norme dell'UE nonché a introdurre basi giuridiche per la partecipazione della Svizzera al registro europeo delle imprese di trasporto su strada. Entrambi gli obiettivi richiedono una modifica della LPTS.*

## **Indice**

**Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada  
(LPTS) (*Disegno*)**

## Messaggio

### 1 Situazione iniziale

#### 1.1 Norme finora applicabili per l'accesso alle professioni di trasportatore su strada

Il 1° giugno 2002 è entrato in vigore l'Accordo del 21 giugno 1999<sup>1</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, ATT). Sempre il 1° giugno 2002 è entrata in vigore la modifica della Convenzione istitutiva del 4 gennaio 1960<sup>2</sup> dell'Associazione europea di libero scambio (AELS). Questa convenzione disciplina nella sua appendice P allo stesso modo l'accesso al mercato nell'ambito del trasporto terrestre tra gli Stati AELS.

Nel trasporto tra la Svizzera e gli Stati UE o gli altri Stati AELS sono entrate in vigore in tale data modifiche alla prassi precedente per quanto riguarda l'esecuzione dei trasporti di merci o persone su strada tra la Svizzera e l'area UE o AELS. In questo contesto si è provveduto ad allineare le norme nell'ambito dell'accesso al mercato e alla professione alle norme in vigore nell'UE e negli altri Stati AELS.

In questo contesto la Svizzera ha emanato la legge federale del 20 marzo 2009<sup>3</sup> sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS), che disciplina l'accesso alle professioni di trasportatore su strada nel trasporto di viaggiatori e merci e stabilisce i criteri per l'accesso alla professione.

La liberalizzazione e armonizzazione è stata consolidata nel 2009 nell'UE con l'approvazione del primo pacchetto sul trasporto stradale, che comprende i seguenti atti giuridici:

- regolamento (CE) n. 1071/2009<sup>4</sup>,
- regolamento (CE) n. 1072/2009<sup>5</sup>,

<sup>1</sup> RS **0.740.72**

<sup>2</sup> RS **0.632.31**

<sup>3</sup> RS **744.10**

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio, GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

<sup>5</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada, GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72.

- regolamento (CE) n. 1073/2009<sup>6</sup>.

Dal 1° gennaio 2016, a seguito della modifica della LPTS decisa il 26 settembre 2014<sup>7</sup>, sono in vigore regole equivalenti al primo pacchetto stradale UE del 2009. Questo è stato confermato con la decisione n. 1/2015 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità-Svizzera del 16 dicembre 2015<sup>8</sup> che modifica gli allegati 1, 3, 4 e 7 dell'ATT.

Sono state introdotte in particolare regole di ammissione per tutte le imprese di trasporto merci su strada che effettuano a titolo professionale trasporti di merci con autocarri, autoarticolati o combinazioni di veicoli il cui peso totale secondo la licenza di circolazione supera 3,5 tonnellate (in precedenza 6 tonnellate).

In aggiunta alle norme sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada, negli ultimi anni l'UE ha emanato disposizioni sempre più ampie in materia sociale (protezione dei lavoratori, periodi di guida e di riposo armonizzati) e ampie norme tecniche (peso e dimensioni dei veicoli, patente di guida, formazione del conducente, ecc.).

## 1.2 Necessità di agire e obiettivi

La Commissione europea ha presto riconosciuto che le norme giuridiche esistenti non erano sufficienti per contrastare efficacemente il dumping sociale e che era necessario garantire in questo settore una concorrenza leale. Per questo ha predisposto un nuovo pacchetto legislativo dal titolo «pacchetto sulla mobilità», che è stato pubblicato il 31 maggio 2017.

Si tratta di un ampio pacchetto, strutturato in tre parti. Nella prima parte l'obiettivo è soprattutto quello di adeguare o rivedere le regole per l'accesso alla professione («società bucalettere», cabotaggio e veicoli merci leggeri) e le disposizioni in materia sociale (periodi di riposo e di guida dei conducenti, tachigrafi intelligenti, salario minimo per lavoratori distaccati). La seconda parte del pacchetto ha per oggetto i sistemi di pedaggio intelligenti per l'uso delle infrastrutture. La terza parte si occupa infine del miglioramento della compatibilità ambientale e climatica del trasporto su strada, dell'incremento della sicurezza dei trasporti nonché della mobilità automatizzata e digitalizzazione nel trasporto su strada.

Dopo tre anni di negoziati la UE ha approvato l'8 giugno 2020 una riforma cruciale per il trasporto su strada, vale a dire la prima parte del «pacchetto sulla mobilità» (di seguito «pacchetto sulla mobilità I»). Questo pacchetto parziale comprende i seguenti atti giuridici:

<sup>6</sup> Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006, GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88.

<sup>7</sup> RU 2015 3191

<sup>8</sup> RU 2016 433

- regolamento (UE) 2020/1054<sup>9</sup>,
- regolamento (UE) 2020/1055<sup>10</sup>,
- direttiva (UE) 2020/1057<sup>11</sup>.

Nel caso delle nuove disposizioni si tratta di misure per contrastare il dumping sociale e promuovere una concorrenza leale nel settore.

### 1.3 Panoramica sul progetto

Il presente messaggio si occupa della trasposizione nel diritto svizzero della parte del pacchetto sulla mobilità I contenuta nel regolamento (UE) 2020/1055. Inoltre crea le condizioni per la completa attuazione dei regolamenti di esecuzione (UE) 2016/480<sup>12</sup>

- <sup>9</sup> Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1.
- <sup>10</sup> Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 17.
- <sup>11</sup> Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49.
- <sup>12</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione, del 1° aprile 2016, che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada e che abroga il regolamento (UE) n. 1213/2010, GU L 87 del 2.4.2016, pag. 4.<sup>13</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1440 della Commissione, dell'8 agosto 2017, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada, GU L 206 del 9.8.2017, pag. 3.<sup>14</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.<sup>15</sup> Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.<sup>16</sup> **RS 822.221**

e 2017/1440<sup>13</sup> per l'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada in Svizzera.

Il regolamento (UE) 2020/1055 da un lato introduce criteri per l'accesso alla professione (licenza) per le imprese che utilizzano a titolo professionale veicoli merci leggeri di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate, dall'altro prevede misure per un miglior controllo delle cosiddette «società bucalettere». Imponendo di ottenere una licenza alle imprese di trasporto che utilizzano simili veicoli merci leggeri nel trasporto merci, si evita una distorsione della concorrenza nei confronti del trasporto su strada convenzionale (veicoli di peso totale superiore a 3,5 tonnellate), poiché finora non era previsto l'obbligo di autorizzazione per i trasporti con autofurgoni leggeri. Il regolamento è in vigore nell'UE dal 21 febbraio 2022; l'estensione dell'obbligo di autorizzazione alle imprese che utilizzano a scopo professionale nel traffico merci transfrontaliero veicoli merci leggeri (autofurgoni) di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate lo è dal 21 maggio 2022.

#### 1.4 Delimitazione del progetto

La parte del pacchetto sulla mobilità I che si riferisce ai periodi di guida e di riposo nonché ai tachigrafi (regolamento [UE] 2020/1054) è già in vigore negli Stati membri dell'UE dall'agosto 2020, con alcune disposizioni che entreranno in vigore in modo

<sup>13</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1440 della Commissione, dell'8 agosto 2017, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada, GU L 206 del 9.8.2017, pag. 3.<sup>14</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.<sup>15</sup> Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.<sup>16</sup>

scaglionato (2022, 2023, 2025 e 2026). Questo comporta una modifica dei regolamenti (CE) n. 561/2006<sup>14</sup> e (UE) n. 165/2014<sup>15</sup> che fanno entrambi parte dell'ATT. Il presente messaggio non si occupa del recepimento del regolamento (UE) 2020/1054.

Poiché le modifiche sono di portata diversa e riguardano vari ambiti giuridici, il recepimento nel diritto nazionale avviene tramite tre pacchetti di revisione separati. Il pacchetto di revisione 1 relativo all'ordinanza del 19 giugno 1995<sup>16</sup> per gli autisti (nuove possibilità relative alle prescrizioni sui periodi di lavoro, guida e riposo) è già stato attuato ed è entrato in vigore il 1° gennaio 2022. Per quanto concerne il pacchetto di revisione 2 (adeguamenti sul tachigrafo e sulle carte per il tachigrafo nell'ordinanza del 19 giugno 1995<sup>17</sup> concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali) è stata avviata nel 2022 la procedura di consultazione, mentre l'avvio di quella sul pacchetto di revisione 3 (estensione del campo di applicazione dell'ordinanza per gli autisti nel trasporto transfrontaliero a veicoli e combinazioni di veicoli per il trasporto professionale di merci con un peso totale di oltre 2,5 ma al massimo 3,5 tonnellate) è previsto nel 2023.

Non è oggetto del presente messaggio neanche la parte del pacchetto sulla mobilità I che si riferisce al distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada (direttiva [UE] 2020/1057) (cfr. n. 1.5.2). La direttiva (UE) 2020/1057 introduce regole specifiche per il distacco dei conducenti nel trasporto di merci e viaggiatori su strada, che in parte derogano alla direttiva UE 96/71/CE<sup>18</sup> (direttiva sul distacco). Questa *lex specialis*, che doveva essere attuata nell'UE entro il 2 febbraio 2022, si riferisce alle

<sup>14</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006 , relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.<sup>15</sup>

Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014 , relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.<sup>16</sup> **RS 822.221**

<sup>15</sup> Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014 , relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.<sup>16</sup> **RS 822.221**

<sup>16</sup> **RS 822.221**

<sup>17</sup> **RS 741.41**

<sup>18</sup> Direttiva 96/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi, GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1.

direttive generali sul distacco (direttiva sul distacco e direttiva 2014/67/UE<sup>19</sup>) e all'assistenza amministrativa prevista in caso di distacco.

Le imprese di trasporto svizzere che dal 2 febbraio 2022 effettuano trasporti verso l'UE devono depositare come di consueto la loro notifica secondo le prescrizioni nazionali del Paese ospitante.

L'articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057 adegua la direttiva 2006/22/CE<sup>20</sup>, volta a garantire un'attuazione uniforme ed efficace delle prescrizioni sui periodi di lavoro e di riposo. Con l'adeguamento dell'articolo 2 della direttiva si perseguono controlli su strada uniformi negli Stati membri dell'UE nonché si estendono gli attuali sistemi nazionali di classificazione del rischio. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) non vede alcuna necessità d'intervento per quanto riguarda l'attuazione delle disposizioni dell'articolo 2 e parte dal presupposto che con l'attuale diritto nazionale sia possibile raggiungere l'equivalenza con il diritto UE.

## **1.5 Alternative esaminate e opzione scelta**

### **1.5.1 Accesso alla professione**

L'obiettivo del regolamento (UE) 2020/1055 è quello di estendere i criteri per l'accesso alla professione (autorizzazione) alle imprese di trasporto su strada che utilizzano nel trasporto merci transfrontaliero veicoli con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate. Finora l'autorizzazione era necessaria solo per l'impiego a questo scopo di veicoli di peso totale superiore a 3,5 tonnellate. All'interno dell'UE, l'estensione di questa norma alle imprese che effettuano esclusivamente trasporti nazionali è facoltativa.

Alla luce dei riscontri della procedura di consultazione e delle ripercussioni previste, il Consiglio federale propone di riprendere i contenuti del regolamento (UE) 2020/1055 ed estendere quindi l'obbligo di autorizzazione alle imprese svizzere di trasporto su strada che utilizzano nel trasporto merci transfrontaliero veicoli con un peso totale rispettivo di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate.

In base a stime approssimative, da questa misura saranno interessate circa 1000 imprese. Le nuove imprese che rientrano in quest'obbligo di autorizzazione sono esclusivamente quelle che non utilizzano già oggi veicoli di oltre 3,5 tonnellate per il trasporto commerciale di merci nazionale o internazionale (cfr. n. 6).

<sup>19</sup> Direttiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI»), GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11.

<sup>20</sup> Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio, GU L 102 del 11.4.2006, pag. 35.

Il Consiglio federale ha esaminato e scartato la variante di estendere l'obbligo di autorizzazione a tutte le imprese svizzere di trasporto su strada che utilizzano veicoli con un peso totale rispettivo di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate esclusivamente nel trasporto interno. Il Consiglio federale intende monitorare gli sviluppi negli Stati membri dell'UE riguardo all'introduzione di tale obbligo per il trasporto interno e, su questa base, rivalutare tra qualche anno l'estensione anche per la Svizzera.

Secondo la valutazione dell'Ufficio federale di statistica (UST), si può ritenere che un'estensione dell'obbligo di autorizzazione all'intero trasporto di merci (sia esso transfrontaliero o solo interno) farebbe rientrare nell'obbligo tra 12 000 e 37 000 nuove imprese (cfr. n. 6), in quanto utilizzano veicoli di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate nel trasporto commerciale interno e internazionale. Questo significa un onere supplementare sia per le nuove imprese che rientrano nell'obbligo, sia per l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), autorità competente per il rilascio delle autorizzazioni, la vigilanza e il perseguimento penale in caso di violazioni delle norme di autorizzazione.

### 1.5.2 Distacco di conducenti

L'avamprogetto della legge federale sui trasporti internazionali di viaggiatori e di merci su strada posto in consultazione conteneva, oltre alla modifica della LPTS, un'integrazione della legge dell'8 ottobre 1999<sup>21</sup> sui lavoratori distaccati (LDist) concernente l'assistenza amministrativa da parte delle autorità cantonali di esecuzione nel caso di un distacco di conducenti nel trasporto su strada. Nella LDist sarebbero state recepite alcune parti della direttiva (UE) 2020/1057, che comprende regole specifiche per il distacco di conducenti e, in particolare, stabilisce quando si è in presenza di questa fattispecie e, quindi, si devono rispettare le condizioni salariali e lavorative minime. Tali condizioni rappresentano una *lex specialis* rispetto alla direttiva sul distacco. Il recepimento della direttiva (UE) 2020/1057 avrebbe ripercussioni sulle misure collaterali alla libera circolazione delle persone, poiché nessuna corsa di trasporto, neanche una bilaterale, sarebbe più considerata come distacco, sottoposto a ben precisi requisiti amministrativi e possibilità di controllo. Ne consegue che le norme sul distacco di cui all'Accordo sulla libera circolazione delle persone non sarebbero applicabili nei rapporti tra l'UE e la Svizzera e, quindi, praticamente nessuna corsa dall'UE verso la Svizzera potrebbe essere sottoposta ai controlli previsti, neanche a quelli nell'ambito dell'osservazione della situazione sul mercato di cui all'articolo 360b del Codice delle obbligazioni<sup>22</sup>.

Alla luce di questa situazione, nell'avamprogetto posto in consultazione il Consiglio federale ha presentato tre varianti: recepimento completo della direttiva (UE) 2020/1057 (variante 1), non recepimento (variante 2) e recepimento parziale (variante 3). Di queste ha proposto la terza, secondo cui per il momento la Svizzera recepirebbe la direttiva solo in parte, cioè senza la definizione riguardante il distacco (adegua-

<sup>21</sup> RS 823.20

<sup>22</sup> RS 220

mento del diritto nell'ambito dell'assistenza amministrativa), per il quale continuerebbero pertanto ad applicarsi l'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera, da una parte, e la Comunità europea ed i suoi Stati membri, dall'altra, sulla libera circolazione delle persone (ALC) e la LDist, seppur con l'abrogazione del termine di preannuncio di otto giorni previsto nell'ordinanza del 21 maggio 2003<sup>23</sup> sui lavoratori distaccati in Svizzera. Le modifiche della LDist dovevano tuttavia creare una base per lo scambio di informazioni e l'assistenza amministrativa da parte della Svizzera: il campo di applicazione si sarebbe limitato ai lavoratori distaccati nel settore del trasporto su strada nel quadro della direttiva (UE) 2020/1057 e l'assistenza amministrativa si sarebbe applicata quando uno Stato membro dell'UE intendesse effettuare un controllo e a questo scopo avrebbe necessitato di informazioni o di documenti che l'impresa che si trova in Svizzera non gli fornisce.

Nell'insieme la proposta del Consiglio federale relativa al recepimento parziale non ha riscosso consensi, se non condizionati.

Nell'ambito dei colloqui condotti parallelamente alla procedura di consultazione dall'Amministrazione con la Direzione generale Mobilità e trasporto (DG MOVE), competente per conto dell'UE, e della riunione del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera del 2 dicembre 2022, la DG MOVE ha comunicato che respingeva un recepimento parziale della direttiva (UE) 2020/1057. A suo avviso bisognava garantire un campo di applicazione uniforme: le norme sull'assistenza amministrativa non potevano essere disgiunte dal campo di applicazione ovvero dalla definizione di un distacco, altrimenti l'attuazione nel diritto svizzero avrebbe implicato fattispecie di distacchi espressamente escluse dall'UE nella direttiva (UE) 2020/1057. L'UE e i suoi Stati membri non avrebbero fornito alla Svizzera l'assistenza amministrativa prevista dalla direttiva qualora questa ne avesse fatto richiesta per un controllo nell'ambito delle misure collaterali.

Dopo aver ponderato i riscontri della consultazione (pareri dei partner sociali, di una parte dei Cantoni e dei partiti politici) e la posizione della DG MOVE, il Consiglio federale ha deciso di lasciar cadere per il momento le varianti del recepimento parziale o completo della direttiva (UE) 2020/1057 e di non proporre, con il presente messaggio, alcuna modifica della LDist. Non è escluso che il tema del recepimento della direttiva (UE) 2020/1057 non sarà riaffrontato in un secondo momento, ad esempio nel quadro di future trattative tra la Svizzera e l'UE.

Poiché il progetto qui proposto non riguarda più un atto mantello comprendente la modifica di due leggi, è denominato «messaggio concernente la modifica della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada».

Nonostante l'attuale decisione di non recepire le norme sul distacco dell'UE, nel settore dei trasporti nella pratica la differenza normativa rispetto all'UE non è grande.

<sup>23</sup> RS 823.201

Secondo una circolare comune delle Segreterie di Stato della migrazione e dell'economia del 28 febbraio 2017<sup>24</sup>, ad esempio, già attualmente il trasporto di merci e il servizio occasionale di trasporto viaggiatori sono esonerati dall'obbligo di notifica, mentre non lo sono i servizi di linea regolari, per i quali i trasportatori dell'UE sono sottoposti all'obbligo di notifica o di autorizzazione. La differenza principale tra i due ordinamenti giuridici rimane pertanto il fatto che non si prevedono l'assistenza amministrativa e lo scambio di determinati dati con gli Stati membri dell'UE e che è mantenuta la definizione di distacco nel settore dei trasporti terrestri. Tuttavia, poiché un recepimento farebbe sì che in pratica non vi sarebbero più distacchi in Svizzera, quest'ultima non avrebbe comunque modo di approfittare della cooperazione amministrativa e dello scambio di informazioni.

## **1.6 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>25</sup> sul programma di legislatura 2019–2023, né nel decreto federale del 21 settembre 2020<sup>26</sup> sul programma di legislatura 2019–2023.

Uno degli obiettivi del programma di legislatura 2019–2023 prevede di contribuire a un solido ordinamento economico mondiale e di garantire all'economia svizzera l'accesso ai mercati internazionali e al mercato interno dell'UE.

Per la prosperità del Paese è particolarmente importante che l'economia possa accedere senza barriere al mercato interno europeo. Nell'ambito del trasporto terrestre, l'UE continuerà a essere il partner economico più significativo della Svizzera. Per approfondire le relazioni della Svizzera con l'UE, il Consiglio federale intende consolidare, stabilizzare e sviluppare ulteriormente la via bilaterale, perseguendo un approccio globale e coordinato che riguardi tutte le questioni aperte con l'UE. La modifica di legge proposta nel quadro del presente messaggio fa parte di questa strategia.

## **1.7 Interventi parlamentari**

Il presente progetto riprende le richieste del seguente intervento parlamentare:

2021 M 21.4580 Maggiore sicurezza stradale grazie allo scambio di informazioni. Consentire alla polizia svizzera di accedere al sistema ERU

<sup>24</sup> [www.sem.admin.ch/dam/sem/it/data/rechtsgrundlagen/weisungen/fza/20170228-rs-transportdienstleistungen-i.pdf.download.pdf/20170228-rs-transportdienstleistungen-i.pdf](http://www.sem.admin.ch/dam/sem/it/data/rechtsgrundlagen/weisungen/fza/20170228-rs-transportdienstleistungen-i.pdf.download.pdf/20170228-rs-transportdienstleistungen-i.pdf)

<sup>25</sup> FF 2020 1565

<sup>26</sup> FF 2020 7365

Il Consiglio federale propone, quindi, di togliere di ruolo questo intervento parlamentare, nell'ambito del messaggio, in quanto adempiuto.

## 2 **Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione**

In data 23 febbraio 2022 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e quello dell'economia, della formazione e della ricerca hanno avviato congiuntamente la procedura di consultazione sull'avamprogetto della legge federale sui trasporti internazionali di viaggiatori e di merci su strada. La consultazione, con 236 destinatari, si è conclusa il 31 maggio 2022. In questo periodo sono pervenuti in tutto 23 pareri<sup>27</sup>.

L'obiettivo dell'avamprogetto di promuovere un trasporto su strada equo e sostenibile e di allineare le norme svizzere ai sensi dell'ATT a quelle dell'UE è sostenuto dalla gran maggioranza dei partecipanti alla consultazione.

Una maggioranza considera opportuna la proposta di estendere l'obbligo di autorizzazione alle imprese svizzere di trasporto su strada che utilizzano veicoli merci con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate. Solo la limitazione al trasporto transfrontaliero è controversa: quasi la metà dei partecipanti ritiene che l'obbligo debba essere esteso anche alle imprese che utilizzano simili veicoli esclusivamente nel trasporto interno.

Le misure volte a contrastare il fenomeno delle cosiddette «società bucalettere» sono sostenute da una chiara maggioranza, che tuttavia si aspetta siano accertati i costi e i benefici del corrispondente modulo del sistema europeo di informazione del mercato interno (IMI) prima che si intraprendano passi ulteriori ai fini della creazione delle condizioni legali per l'accesso a questo modulo.

Gran parte dei partecipanti si è espressa contro un recepimento completo della direttiva (UE) 2020/1057. Anche la variante proposta dal Consiglio federale di un recepimento parziale viene per lo più respinta, o accettata solo a determinate condizioni: alcuni la approvano solo se tra la Svizzera e l'UE non vi sono differenze nella portata dei dati oggetto degli scambi, ossia se l'assistenza amministrativa è prestata reciprocamente alla stessa maniera; altri sono favorevoli, purché la LDist sia determinata per la fattispecie del distacco, ma contrari all'abrogazione del termine di preannuncio di otto giorni per i trasporti su strada e chiedono che sia garantita, mediante controlli, la protezione delle condizioni salariali e lavorative e del divieto di cabotaggio; un altro esige che siano assicurati i controlli dei conducenti stranieri mediante i tachigrafi. Un ultimo partecipante respinge il progetto in sé poiché ritiene che comprometta l'autonomia della Svizzera e implichi costi non controllabili (cfr. n. 1.5.2).

<sup>27</sup> Il rapporto sui risultati della procedura di consultazione è consultabile sotto [www.fedlex.admin.ch](http://www.fedlex.admin.ch) > Diritto federale > Consultazioni > Procedure di consultazione concluse > 2023 > DATEC.

### 3 **Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo**

Con l'adeguamento delle disposizioni sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada, il presente progetto ha come scopo l'armonizzazione con il regolamento (UE) 2020/1055, che è già entrato in vigore nell'UE e si applica agli Stati membri a partire dal 21 febbraio 2022. Attualmente, e fino a nuovo avviso, il cosiddetto obbligo di licenza (obbligo di autorizzazione) non si applica per i veicoli merci con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate immatricolati in Svizzera. Le imprese di trasporto con sede in Svizzera, se e quando sottoposte a un controllo nell'UE, possono esibire un'apposita lettera di conferma dell'UFT, una soluzione provvisoria approvata dalla DG MOVE.

Con gli adeguamenti apportati alla LPTS nell'ambito dell'assistenza amministrativa reciproca e dello scambio di informazioni, si intende inoltre creare un quadro legislativo che possa consentire alla Svizzera, mediante gli accordi necessari, un'eventuale adesione al registro europeo delle imprese di trasporto su strada (*European Register of Road Transport Undertakings*, ERRU) e all'IMI.

Per confermare formalmente l'equivalenza con il diritto UE delle norme recepite, la Commissione europea è invitata dopo l'approvazione della legge e delle ordinanze a effettuare una verifica corrispondente degli atti giuridici svizzeri. Da un primo esame preliminare informale è risultato che l'avamprogetto corrisponde per lo più alle norme dell'UE. Una disposizione mancante è stata introdotta dopo la consultazione (cfr. n. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

## 4 **Punti essenziali del progetto**

### 4.1 **La normativa proposta**

#### 4.1.1 **Estensione dell'obbligo di licenza**

Il numero di veicoli merci con un peso totale fino a 3,5 tonnellate è aumentato notevolmente negli ultimi anni, non solo a livello internazionale ma anche in Svizzera. È lecito ritenere che una parte considerevole di questi veicoli sia utilizzata per il trasporto merci a titolo professionale. Non sono disponibili cifre esatte. Uno dei motivi di questo forte aumento è la differenza normativa per i veicoli di oltre 3,5 tonnellate e per quelli fino a 3,5 tonnellate. I secondi non sono infatti sottoposti al pagamento della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), non sono assoggettati all'ordinanza per gli autisti, né interessati dal divieto di circolazione di notte e di domenica e attualmente non sono neppure soggetti all'obbligo di autorizzazione. In Svizzera i veicoli merci leggeri effettuano oltre la metà delle prestazioni chilometriche nel trasporto merci su strada. In considerazione dei carichi utili ridotti, la loro prestazione di trasporto è però molto minore in termini percentuali.

Ad oggi sono attive nel trasporto merci circa 6000 imprese di trasporto svizzere con veicoli di peso totale superiore a 3,5 tonnellate e necessitano quindi già oggi di un'autorizzazione per i trasporti commerciali nazionali e internazionali.

Al fine di evitare distorsioni della concorrenza tra imprese che utilizzano veicoli di oltre 3,5 tonnellate nel trasporto transfrontaliero e imprese che a questo scopo impiegano esclusivamente veicoli merci leggeri di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate, si intende modificare la LPTS estendendo i criteri per l'accesso alla professione alle imprese che nel trasporto transfrontaliero utilizzano veicoli merci leggeri di oltre 2,5 tonnellate a titolo professionale (cfr. n. 1.5.1).

Le imprese che effettuano trasporti non commerciali con veicoli merci leggeri (ad es. un installatore di impianti sanitari che usa un furgone di peso totale fino a 3,5 tonnellate per il trasporto delle proprie attrezzature) continuano a essere esonerati dall'obbligo di autorizzazione. Le autorizzazioni sono valide per cinque anni e devono poi essere rinnovate.

#### **4.1.2 Società bucalettere**

Al fine di contrastare il fenomeno delle «società bucalettere» e creare pari condizioni di concorrenza tra gli Stati membri dell'UE, occorre assicurare l'esistenza di una sede effettiva e stabile delle imprese di trasporto su strada. Le disposizioni relative alla sede vengono pertanto precisate nel regolamento (UE) 2020/1055. Nel contempo, si intende evitare che ne derivi un onere amministrativo sproporzionato. Per consentire anche tra la Svizzera e l'UE pari condizioni di concorrenza in questo campo, le norme corrispondenti devono essere recepite nel diritto svizzero.

In concreto, un'impresa che intende ottenere un'autorizzazione deve disporre di una sede effettiva e stabile nel rispettivo Paese (in questo caso quindi in Svizzera). Per soddisfare questo requisito, l'impresa deve disporre tra l'altro nello Stato di stabilimento di locali in cui si possa avere accesso agli originali dei suoi documenti aziendali, in formato elettronico o in qualsiasi altro formato. Inoltre l'impresa deve organizzare l'impiego della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli ritornino alla sede aziendale entro otto settimane dalla partenza dallo Stato membro. I nuovi criteri aggiuntivi, determinanti per la dimostrazione relativa alla sede effettiva e stabile, vengono regolati nel quadro della modifica dell'ordinanza (revisione dell'ordinanza del 2 settembre 2015<sup>28</sup> concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada [OATVM]) e non fanno quindi parte del presente progetto.

#### **4.1.3 Modulo IMI 2020/1055**

La cooperazione amministrativa e la mutua assistenza tra le autorità competenti degli Stati membri dell'UE relative alla sede effettiva e stabile dell'impresa avvengono tra-

mite il sistema di informazione del mercato interno, chiamato IMI, istituito con il regolamento (UE) n. 1024/2012<sup>29</sup> (regolamento IMI). IMI è un'applicazione accessibile tramite Internet che è stata sviluppata dalla Commissione europea in collaborazione con gli Stati membri per facilitare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri. Il meccanismo di comunicazione centralizzato è rivolto alle autorità competenti dei rispettivi Paesi. Attualmente nell'UE sono disponibili 17 moduli IMI. Ognuno di questi moduli è indipendente dagli altri. La Svizzera deve quindi richiedere l'accesso singolarmente per ogni modulo di suo interesse.

Ogni Stato che partecipa all'IMI nomina un'autorità competente per lo scambio di informazioni. Il regolamento (UE) 2020/1055 disciplina i termini e le procedure per la richiesta e la fornitura di informazioni. Lo scambio di informazioni tramite l'IMI del regolamento (UE) 2020/1055 si limita alla questione della sede, in modo tale da poter accertare se nel caso dell'impresa in oggetto si possa trattare di una società bucalettera.

Con il presente progetto si intende creare le condizioni perché la Svizzera possa richiedere presso la Commissione europea l'accesso all'IMI secondo il regolamento (UE) 2020/1055. L'integrazione nella LPTS della condizione per l'autorizzazione relativa alla sede stabile ed effettiva finora disciplinata nell'articolo 1 capoverso 1 OATVM (art. 4 cpv. 1 lett. d LPTS) e il recepimento delle disposizioni aggiuntive relative alla sede del regolamento (UE) 2020/1055 a livello di ordinanza (OATVM) significano che la Svizzera soddisfa una delle condizioni per la partecipazione all'IMI previste dal regolamento (UE) 2020/1055. Inoltre devono essere soddisfatte le ulteriori condizioni dell'articolo 23 paragrafo 1 del regolamento IMI per consentire alla Svizzera di partecipare all'IMI. A tal fine lo scambio o la messa a disposizione delle informazioni devono essere disciplinati in un accordo tra la Svizzera e l'UE. Per questo il Consiglio federale deve ottenere con l'adeguamento della LPTS la competenza per poter concludere un accordo corrispondente. Inoltre la Svizzera deve garantire una protezione adeguata dei dati personali.

L'effettiva partecipazione della Svizzera all'IMI dipenderà dalla reale utilità, dai costi, dalla conclusione di un accordo corrispondente con l'UE e da eventuali soluzioni alternative che dovrebbero essere autorizzate dall'UE. Poiché finora la Commissione europea non ha concluso alcun accordo con Stati terzi per la partecipazione all'IMI di cui al regolamento (EU) 2020/1055, nell'ambito dei colloqui tra l'UFT e la DG MOVE non è stato possibile fornire una stima dei costi (cfr. n. 6.1). Il Consiglio federale dovrà stabilire in un momento successivo se il rapporto tra i costi e i benefici è adeguato e la partecipazione all'IMI in questo ambito opportuna. Inoltre, l'UE fa dipendere lo svolgimento di colloqui su un accordo IMI dai progressi compiuti nelle questioni istituzionali.

<sup>29</sup> Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI»), GU L 316 del 14.11.2012, pag.1.

#### 4.1.4 ERRU

Il regolamento (UE) 2020/1055 disciplina lo scambio di informazioni tramite l'ERRU. Con il recepimento del regolamento (CE) n. 1071/2009 è stata creata nel 2016 nella LPTS la base legale (art. 9a cpv. 3 LPTS) perché su richiesta possano essere scambiati con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE o di Stati terzi dati pertinenti del registro per valutare l'affidabilità dei gestori dei trasporti. Lo scambio di informazioni tra la Svizzera e l'UE si basa attualmente sul regolamento (UE) n. 1213/2010<sup>30</sup>, che fa parte dell'allegato 1 dell'ATT ma non è più in vigore nell'UE. Con il regolamento di esecuzione (UE) 2016/480, l'UE stabilisce regole per l'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada tramite l'ERRU. Fino al 2017 la comunicazione tra le autorità poteva avvenire tramite una cosiddetta «configurazione peer to peer». Gli Stati membri avevano così la possibilità di scambiarsi informazioni in modo diretto. Dal 2017, l'UE richiede tuttavia che questo scambio avvenga tramite un ufficio centrale gestito dall'UE, in modo da poter riconoscere gli errori di sistema connessi ai messaggi.

Ora è previsto che anche lo scambio tra la Svizzera e l'UE avvenga tramite l'ERRU. Questo presuppone che la Svizzera partecipi all'ERRU e che recepisca i corrispondenti regolamenti di esecuzione (UE) 2016/480 e 2017/1440<sup>31</sup> affinché anch'essi possano essere integrati nell'allegato 1 dell'ATT.

Con il pacchetto sulla mobilità I, l'UE amplia inoltre il registro nazionale, dove vengono ora riportati il numero d'immatricolazione, il numero delle persone occupate e la classificazione dei rischi. L'USTRA quale autorità competente è giunto alla conclusione che non introdurrà per il momento il sistema di classificazione dei rischi. Di conseguenza, al momento attuale questo sistema non viene recepito nella legge.

#### 4.1.5 Divieto e sanzioni per incarichi di trasporto merci contrari alle norme

Da una prima verifica dell'equivalenza condotta dalla DG MOVE è risultato che l'avamprogetto posto in consultazione non riprendeva una norma fondamentale del regolamento (UE) 2020/1055 e che il diritto svizzero vigente non contiene una corrispondente disposizione: secondo la normativa europea modificata (nuovo art. 14 bis del regolamento (CE) n. 1072/2009) gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III, qualora essi fossero a conoscenza del fatto — o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto esserne a conoscenza — che i servizi di trasporto da essi commissionati hanno comportato infrazioni del regolamento.

<sup>30</sup> Regolamento (UE) n. 1213/2010 della Commissione, del 16 dicembre 2010, che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada, GU L 335 del 18.12.2010, pag. 21.

<sup>31</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1440 della Commissione, dell'8 agosto 2017, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada, GU L 206 del 9.8.2017, pag. 3.

Lo scopo è impedire che le imprese di trasporto su strada subiscano pressioni da parte di imprese con una posizione dominante sul mercato e, per ottenere una commessa, siano costrette ad effettuare trasporti di merci contrari alle norme.

Al fine di evitare differenze normative tra il diritto europeo e quello svizzero, nella LPTS è stato introdotto un apposito divieto (art. 8a) e una corrispondente disposizione penale (art. 11 cpv. 3<sup>bis</sup>).

Poiché finora l'oggetto della LPTS è limitato all'accesso alle professioni di trasportatore su strada, è stato necessario estenderlo agli incarichi di trasporto merci (art. 1 cpv. 1<sup>bis</sup>): un'impresa non può conferire a un trasportatore su strada un incarico di trasporto merci la cui esecuzione violi le disposizioni sul requisito di un'autorizzazione di accesso alla professione o di un attestato di conducente o le prescrizioni sul cabotaggio. È punito con la multa chiunque, intenzionalmente o per negligenza, violi il divieto.

#### **4.1.6 Vari adeguamenti della LPTS**

Oltre al recepimento del regolamento (UE) 2020/1055 il presente progetto contiene altri adeguamenti della LPTS, in particolare precisazioni sulle competenze del Consiglio federale relative alla conclusione di accordi internazionali e a decisioni che rientrano nel campo di applicazione della LPTS. Le osservazioni relative ai vari adeguamenti sono riportate nei commenti (cfr. n. 5).

#### **4.2 Attuazione**

Il regolamento (UE) 2020/1055 contiene varie norme o loro modifiche e precisazioni che in Svizzera oggi sono stabilite a livello di ordinanza (OATVM). Nell'attuare la revisione della LPTS bisogna quindi precisare a questo livello i principi e le disposizioni che sancisce, conformemente al regolamento (UE) 2020/1055. Inoltre, andranno aggiornati i rimandi agli atti normativi dell'UE.

Il Consiglio federale determinerà l'entrata in vigore delle nuove norme. In questo contesto prevede anche un periodo transitorio per quanto riguarda l'obbligo di autorizzazione. Questo consente da un lato di dare alle imprese un certo periodo di tempo per la preparazione e dall'altro di spalmare in parte le nuove domande di autorizzazione che l'UFT è chiamata a evadere quale autorità di rilascio.

### **5 Commento ai singoli articoli**

#### *Titolo*

A seguito del lieve ampliamento dell'oggetto della legge (art. 1 cpv. 1<sup>bis</sup>) e al fine di stabilire una formulazione uniforme con il francese, il titolo dell'atto in italiano è modificato in «legge federale concernente i trasportatori su strada». L'abbreviazione «LPTS» resta immutata.

### *Titolo prima dell'art. 1*

Per motivi di chiarezza sistematica, gli articoli 1 e 2 LPTS sono riuniti sotto il nuovo titolo «Sezione 1: Disposizioni generali».

#### *Art. 1, rubrica e cpv. 1<sup>bis</sup>*

A seguito della ristrutturazione della sezione 1, l'*articolo 1* è dotato di una rubrica, che recita «Oggetto e diritto applicabile». L'articolo disciplina l'oggetto della LPTS nei *capoversi 1 e 1<sup>bis</sup>* e, come finora, il rapporto con la legge del 20 marzo 2009<sup>32</sup> sul trasporto di viaggiatori (LTV) nel *capoverso 2*.

Secondo la nuova normativa europea (art. 14 bis del regolamento (CE) n. 1072/2009), gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti che sono a conoscenza del fatto — o avrebbero dovuto esserne a conoscenza — che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni del regolamento. L'oggetto della LPTS, finora limitato all'accesso alle professioni di trasportatore su strada, è ampliato introducendo il *capoverso 1<sup>bis</sup>*, al fine di poter sancire nella legge un corrispondente divieto di conferimento di incarichi contrari alle norme (art. 8a LPTS) e la disposizione penale ad esso correlata (art. 11 cpv. 3<sup>bis</sup> LPTS).

### *Titolo prima dell'art. 2*

Il titolo che finora precede l'articolo 2 è abrogato in questa sede a seguito della ristrutturazione delle disposizioni introduttive e inserito prima dell'articolo 3.

#### *Art. 2*                      Definizioni

L'articolo 2 è stato abbreviato. Le definizioni delle professioni di trasportatore di viaggiatori su strada e di merci su strada (finora lett. a e b) sono state spostate all'articolo 3, ritenendo più opportuna una loro integrazione nella disposizione sull'autorizzazione di accesso alla professione.

Nella presente disposizione permangono pertanto solo tre definizioni essenziali per la presente legge, due delle quali, quella di autoveicolo (*lett. a*) e di gestore dei trasporti (*lett. c*), vengono riprese invariate.

L'attuale revisione è inoltre utilizzata per sancire nella legge la definizione del trasporto professionale di viaggiatori e di merci (*lett. b*). Essa è ripresa dalle spiegazioni dell'UFT relative ai trasporti che possono essere effettuati senza licenza e riproduce la prassi pluriennale dell'UFT. Dal punto di vista del contenuto non cambia quindi niente nella definizione del carattere professionale nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore su strada. Tuttavia, poiché tale definizione deve potersi applicare non solo al trasporto merci ma anche a quello viaggiatori, si è tenuto conto di quella già esistente per quest'ultimo (art. 2 cpv. 1 lett. b LTV). La nozione di prestazione economica ottenuta in compenso viene interpretata in modo molto ampio, com-

prendendo tutte le forme di retribuzione, in particolare il pagamento contante, lo scambio di merci o di prestazione di servizi, ma anche altri vantaggi commerciali diretti o indiretti.

### *Titolo prima dell'art. 3*

Il titolo della sezione 2 (Accesso alle professioni di trasportatore su strada) che precede finora l'articolo 2 è abrogato in questa sede e inserito prima dell'articolo 3.

### *Art. 3 cpv. 1, 1<sup>bis</sup>, 1<sup>ter</sup> e 2, secondo periodo*

Gli adeguamenti della sezione 1 comportano alcune modifiche anche per l'*articolo 3*.

Nel *capoverso 1* è stata abbreviata la formulazione del principio finora vigente. Il contenuto non è modificato. Sia i trasportatori di merci su strada sia quelli di viaggiatori su strada necessitano in linea di principio di un'autorizzazione.

I *capoversi 1<sup>bis</sup> e 1<sup>ter</sup>* riportano le definizioni finora vigenti delle professioni di trasportatore di viaggiatori su strada e di merci su strada (finora art. 2 lett. a e b) e stabiliscono quali trasportatori su strada necessitano di un'autorizzazione e quali imprese sono esonerate dal principio dell'obbligo di autorizzazione.

Nel settore del trasporto viaggiatori non vi è alcun cambiamento rispetto all'attuale situazione giuridica. Non è più necessario esplicitare che il trasporto esclusivo di viaggiatori per fini non professionali non sottostà all'obbligo di autorizzazione, una deroga che scaturisce già *a contrario* dal capoverso 1<sup>bis</sup>.

Nel settore del trasporto di merci è stata apportata una modifica sostanziale: oggi i trasportatori su strada rientrano nell'obbligo di autorizzazione solo se il peso totale dei veicoli o combinazioni di veicoli che utilizzano supera, secondo la licenza di circolazione, 3,5 tonnellate. Con la modifica del diritto UE, nel trasporto merci transfrontaliero è stato ridotto il peso totale determinante per il requisito dell'autorizzazione, così che anche le imprese di trasporto su strada che utilizzano veicoli o combinazioni di veicoli il cui peso totale secondo la licenza di circolazione supera 2,5 tonnellate ma ammonta al massimo a 3,5 tonnellate sono soggette all'obbligo di autorizzazione.

Come già illustrato, l'articolo 1, paragrafo 4, lettera a, del regolamento (CE) n. 1071/2009 modificato dal regolamento (UE) 2020/1055 lascia agli Stati membri la libertà di estendere anche al trasporto merci puramente nazionale il requisito dell'autorizzazione per i veicoli con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate.

Nell'ambito del presente progetto si prescinde da questa possibilità. Le imprese di trasporto su strada che utilizzano veicoli con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate dovranno rientrare nel requisito dell'autorizzazione solo se effettuano trasporti merci transfrontalieri e quindi non esclusivamente nazionali.

Dall'obbligo di autorizzazione sono pertanto esplicitamente esonerati i trasportatori su strada che effettuano il trasporto professionale di merci esclusivamente con autofurgoni e combinazioni di veicoli il cui peso totale supera 2,5 tonnellate ma ammonta al

massimo a 3,5 tonnellate secondo la licenza di circolazione e che impiegano questi veicoli esclusivamente per il trasporto di merci in Svizzera.

In seguito all'estensione del requisito dell'autorizzazione nel trasporto merci ai veicoli merci leggeri, in futuro rientreranno nel campo di applicazione della LPTS anche gli autofurgoni, che quindi sono esplicitamente menzionati nel *capoverso 1<sup>bis</sup> lettera b*.

L'articolo 1, paragrafo 4, lettera c), del regolamento (CE) n. 1071/2009 prevede già che le imprese che impiegano esclusivamente veicoli con una velocità massima autorizzata di 40 km/h non rientrano nel requisito dell'autorizzazione. Si tratta di una prassi comune attualmente già in uso anche in Svizzera. Poiché l'esperienza dell'UFT ha tuttavia dimostrato che a questo riguardo nel settore sono presenti alcune incertezze, questa deroga al requisito dell'autorizzazione deve essere espressamente inclusa nel *capoverso 1<sup>ter</sup> lettera c*.

A prescindere dall'articolo 3 LPTS, rimangono tuttora esonerati dal requisito dell'autorizzazione i trasporti citati nell'allegato 4 dell'ATT (art. 1 cpv. 3 OATVM).

Attualmente la durata di validità quinquennale dell'autorizzazione di accesso non è sancita esplicitamente né a livello di legge né a livello di ordinanza. Finora veniva dedotta dal controllo regolare, che in base all'articolo 8 capoverso 1 LPTS deve essere effettuato almeno ogni cinque anni. Con l'inserimento nel *capoverso 2* si intende creare un'esplicita base legale della prassi già in uso. Per il rinnovo dell'autorizzazione deve essere presentata una nuova domanda.

L'articolo 4, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1072/2009 stabilisce che la licenza è rilasciata a nome di un trasportatore e che non è cedibile. Con questa integrazione nella LPTS il diritto svizzero è adattato alle disposizioni dell'UE. Ciò è già oggi una prassi comune ed è anche riportato sulle autorizzazioni rilasciate dall'UFT.

#### *Art. 3a* Trasporto internazionale di viaggiatori e di merci

L'uso delle espressioni utilizzate per indicare gli accordi con Stati terzi viene uniformato. Finora l'articolo 3a parla di convenzioni, mentre l'articolo 9a capoverso 3 di accordi. Poiché l'oggetto delle due disposizioni è lo stesso, le espressioni scelte devono essere uniformi. L'espressione «convenzioni» è quindi sostituita con «accordi».

La riformulazione del *capoverso 1*, in particolare della lettera b, è volta a chiarire che non esistono solo accordi bilaterali. Con i contingenti decisi dalla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (Protocollo del 17 ottobre 1953<sup>33</sup> concernente la Conferenza europea dei Ministri dei trasporti), dal 1974 (cfr. risoluzione n. 26<sup>34</sup>) esiste anche un sistema multilaterale che sulla base della reciprocità consente la prestazione di servizi di trasporto merci da parte di imprese estere in Svizzera.

Con una decisione corrispondente del Consiglio federale relativa alla partecipazione al sistema multilaterale, viene conferita alla rappresentanza svizzera alla Conferenza dei Ministri dei trasporti la facoltà di partecipare alle decisioni sui rispettivi contingenti reciproci. Le decisioni della Conferenza dei Ministri dei trasporti possono

<sup>33</sup> RS 0.740.1

<sup>34</sup> [www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/quo26e.pdf](http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/quo26e.pdf)

quindi, per quanto siano adeguate allo scopo («self-executing»), essere attuate direttamente in Svizzera.

La modifica del capoverso 1 implica un adeguamento terminologico del *capoverso 2*. Il contenuto resta invariato. In base all'oggetto della LPTS, con «condizioni definite nella presente legge» possono essere intese unicamente le condizioni di autorizzazione. Con questa disposizione si tiene conto del fatto che gli Stati che non appartengono all'UE prevedono altri requisiti per l'autorizzazione delle imprese rispetto alla Svizzera e all'UE. Il trasporto concordato in base agli accordi bilaterali tra la Svizzera e questi Stati può quindi essere comunque effettuato.

La competenza del Consiglio federale, basata sull'articolo 7a capoverso 2 della legge del 21 marzo 1997<sup>35</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA), di procedere in modo autonomo a modifiche di portata limitata nell'ambito di trattati internazionali è interpretata in modo sempre più restrittivo. Nel senso dell'articolo 7a capoverso 1 LOGA si presuppone quindi sempre più spesso la presenza di una base esplicita in una legge federale.

Nella maggior parte dei casi il recepimento nel diritto svizzero dei contenuti del diritto UE revisionato rende necessario, anche nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada e delle disposizioni connesse, un adeguamento degli allegati dell'ATT.

Con la delega delle competenze proposta il Consiglio federale ottiene, nel *capoverso 3*, la base necessaria per potere approvare autonomamente, a conclusione di una revisione della LPTS, le relative modifiche necessarie degli allegati 1, 3 e 4 dell'ATT nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada. In tal modo si può tener conto dell'evoluzione della legislazione nell'UE in questo ambito e sancire l'attuazione equivalente dei regimi correlati.

#### *Art. 4 cpv. 1 lett. d e cpv. 6*

L'articolo 3, paragrafo 1, lettera a, del regolamento (CE) n. 1071/2009 prevede già oggi la sede stabile ed effettiva come una delle quattro condizioni per l'autorizzazione. Anche in Svizzera è questa una condizione per l'autorizzazione. Finora ciò non è tuttavia riportato in maniera esplicita nell'articolo 4 capoverso 1 LPTS, ma è stabilito solo a livello di ordinanza. L'articolo 1 capoverso 2 OATVM stabilisce che un'autorizzazione è rilasciata solo a imprese con sede stabile ed effettiva in Svizzera. Con il recepimento del diritto UE, i requisiti relativi alla prova corrispondente diventano più stringenti per il futuro e acquisiscono quindi un peso maggiore. La sede stabile ed effettiva è pertanto inserita espressamente, come una delle quattro condizioni per l'autorizzazione, nel *capoverso 1 lettera d*. Le modalità e i requisiti della prova, invece, continuano ad essere disciplinati a livello di ordinanza.

La condizione dell'affidabilità (art. 5 LPTS) attualmente deve essere adempiuta esclusivamente dai gestori dei trasporti (art. 4 cpv. 2). Con l'adeguamento dell'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009, la cerchia delle

<sup>35</sup> RS 172.010

persone interessate è estesa agli amministratori con incarichi esecutivi. La designazione di altre persone interessate che devono fornire la prova dell'affidabilità è lasciata alla discrezionalità degli Stati membri.

Il *capoverso 6* crea le basi affinché, oltre al gestore dei trasporti, anche i «responsabili della direzione» di un'impresa debbano fornire la prova dell'affidabilità.

Sotto il profilo terminologico la LPTS differisce dunque dal diritto europeo, ma non si tratta di un inasprimento rispetto all'UE. L'idea dell'estensione del diritto europeo è che la prova dell'affidabilità sia fornita dalle persone responsabili dell'impresa di trasporto su strada. Le denominazioni utilizzate per le persone che nelle imprese di trasporto su strada sono responsabili della direzione possono essere differenti e non si limitano a quella di amministratore con incarichi esecutivi. In ultima analisi non deve essere determinante la denominazione formale all'interno di un'impresa, ma la funzione effettiva che le persone in questione ricoprono. L'espressione scelta tiene maggiormente conto di questa esigenza e concorda con l'articolo 6 dell'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>36</sup> concernente l'accesso alla rete ferroviaria e con l'articolo 8*d* capoverso 1 lettera c della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>37</sup> sulle ferrovie, che nell'ambito delle condizioni per l'accesso alla rete richiedono anch'esse la prova dell'affidabilità per i responsabili della direzione. Con la formulazione scelta risulta anche chiaro che a seconda della struttura organizzativa dell'impresa può essere più di una persona, oltre al gestore dei trasporti, a dover fornire la prova dell'affidabilità. Le altre condizioni per il rilascio dell'autorizzazione riportate nell'articolo 4 LPTS non devono essere adempiute dai responsabili della direzione.

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

Questa modifica concerne soltanto il testo italiano. È stato inserito «seriamente» prima dell'espressione «in dubbio» affinché la disposizione sia uniforme in tutte e tre le lingue (ted. «ernsthafte», fr. «sérieux»).

#### *Art. 6 cpv. 1, secondo periodo*

L'estensione del requisito dell'autorizzazione alle imprese che per il trasporto di merci utilizzano veicoli il cui peso totale supera 2,5 tonnellate ma ammonta al massimo a 3,5 tonnellate è rilevante anche per la prova della capacità finanziaria. L'uso di simili veicoli è meno costoso e non richiede quindi la stessa quantità di capitale proprio e riserve come l'uso di veicoli pesanti. L'adeguamento dell'articolo 7, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009 tiene conto di questo aspetto e fa dipendere gli importi da dimostrare, oltre che dal numero, anche dal rispettivo peso totale dei singoli veicoli utilizzati.

Gli importi di base e il loro adeguamento continuano a essere determinati in base al capoverso 2 dal Consiglio federale a livello di ordinanza (art. 3 OATVM).

#### *Art. 8 cpv. 2*

<sup>36</sup> RS 172.010

<sup>37</sup> RS 742.122

Concerne soltanto il testo tedesco.

*Art. 8a* Conferimento di incarichi a trasportatori di merci su strada

Il divieto qui previsto si applica in primo luogo alle imprese svizzere che conferiscono incarichi di trasporto merci a trasportatori svizzeri. Tuttavia, in considerazione del mercato unico europeo del trasporto merci, un'impresa svizzera è soggetta a sanzioni anche se conferisce incarichi contrari alle norme a trasportatori dell'UE.

Il capitolo II del regolamento (CE) n. 1072/2009 copre solo una parte delle disposizioni relative al requisito di un'autorizzazione o di un attestato di conducente che sono applicabili nel trasporto merci transfrontaliero. È rivolto in primo luogo ai trasportatori su strada dell'UE ma, dopo l'attuazione nel diritto nazionale e sulla base dell'integrazione nell'allegato 1 dell'ATT, si applica anche alle imprese di trasporto svizzere. Disposizioni relative al suddetto requisito sono inoltre contenute anche nella LPTS, nell'ATT stesso nonché nell'OATVM. Di conseguenza gli incarichi conferiti non devono violare neanche queste ultime.

Per quanto concerne il cabotaggio, tra la Svizzera e l'UE si applica tuttora il divieto di cui all'articolo 14 ATT. Il capitolo III del regolamento (UE) n. 1072/2009 stabilisce le condizioni alle quali un trasportatore su strada può effettuare trasporti di cabotaggio all'interno di uno Stato membro dell'UE. Secondo l'allegato 1 numero 1 ATT, questo capitolo non si applica alle imprese di trasporto svizzere. L'esecuzione di un incarico conferito a un trasportatore svizzero non deve pertanto costituire, in prima linea, una violazione dell'ATT. Tuttavia, poiché con il divieto previsto dalla presente disposizione si intende disciplinare anche i casi in cui un'impresa svizzera conferisce un incarico a un trasportatore su strada dell'UE la cui esecuzione rappresenta una violazione del suddetto capitolo, anche quest'ultimo deve essere riportato. Per motivi di equivalenza bisogna evitare che il conferimento di un incarico contrario al capitolo III sia punibile per un committente dell'UE, ma non in Svizzera. Una diversa regolamentazione tra la Svizzera e l'UE comporta il rischio che un'impresa committente si insedi in Svizzera per non incorrere in sanzioni.

Il divieto riguarda esclusivamente le imprese che conferiscono incarichi di trasporto merci a trasportatori su strada. Non si applica pertanto a privati che si rivolgono a un'impresa di trasporto su strada ad esempio per l'invio di un pacchetto.

*Art. 9* Registro delle imprese di trasporto su strada

L'UFT tiene già oggi – diversamente da quanto le rubriche degli articoli finora vigenti 9 e 9a lasciano supporre – un unico registro. Questo registro è però articolato in una parte pubblicamente accessibile (art. 9 finora vigente) e una parte non pubblicamente accessibile (art. 9a finora vigente). Una regolamentazione legale separata delle due parti del registro risulta poco chiara e non necessaria. Poiché il recepimento del diritto UE comporta una serie di adeguamenti nell'ambito del registro delle imprese di trasporto su strada e del relativo scambio di informazioni nonché dell'assistenza amministrativa reciproca, si è proceduto a un'ampia rielaborazione degli articoli 9 e 9a. L'*articolo 9* disciplinerà in futuro l'intero registro delle imprese di trasporto su strada tenuto dall'UFT. Il registro serve per avere il quadro delle imprese di trasporto di viaggiatori e merci su strada e per poter valutare l'affidabilità di tali imprese. Inoltre

deve consentire in generale all'UFT di valutare se un'impresa soddisfa le norme determinanti nell'ambito dell'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada.

Il *capoverso 1* stabilisce, come principio, che l'UFT tiene un registro delle imprese di trasporto su strada e qual è lo scopo della raccolta dei dati. L'affermazione della rubrica finora vigente dell'articolo 9a (valutazione dell'affidabilità dei gestori dei trasporti) è stata integrata nella nuova disposizione sullo scopo ed estesa in modo tale che il registro abbia come funzione generale quella di consentire la verifica del rispetto delle prescrizioni determinanti per l'autorizzazione.

Nel *capoverso 2* sono riportati i dati che l'UFT elabora nella parte pubblicamente accessibile del registro. Dal punto di vista del contenuto non vi sono modifiche rispetto all'attuale situazione giuridica. Tutti i dati menzionati sono raccolti già oggi dall'UFT e possono essere consultati pubblicamente.

Il *capoverso 3* riporta i dati che l'UFT registra nella parte non pubblicamente accessibile del registro. Le lettere a–f sono riprese perlopiù dall'articolo 9a finora vigente.

La *lettera a* viene completata in considerazione del fatto che per la valutazione dell'affidabilità non sono più determinanti solo i gestori dei trasporti, ma anche la cerchia dei responsabili della direzione di cui all'articolo 4 capoverso 6.

La *lettera b* viene adeguata alla terminologia della nuova legge del 25 settembre 2020<sup>38</sup> sulla protezione dei dati (art. 5 lett. c n. 5 LPD) e riunisce ora le lettere b e c finora vigenti. Le lettere successive si spostano quindi in maniera corrispondente.

La *lettera c* viene completata con il termine *seriamente* e si uniforma quindi alla formulazione dell'articolo 5 capoverso 2.

Anche la *lettera d* tiene conto del fatto che la condizione dell'affidabilità deve essere ora soddisfatta, oltre che dal gestore dei trasporti, anche dai responsabili della direzione.

Si aggiungono inoltre le nuove *lettere f e g*. Con il regolamento (UE) 2020/1055, all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009 sono state aggiunte tre ulteriori lettere (g–i; cfr. n. 1.4 e 4.1.4). Si tratta di informazioni aggiuntive che devono essere registrate per consentire un miglior controllo delle imprese di trasporto su strada. In primo luogo si tratta del numero di persone occupate nell'impresa al 31 dicembre dell'anno precedente (lett. f). L'UFT deve inserire questo dato rispettivamente entro il 31 marzo dell'anno successivo nel registro, mentre spetta alle imprese di trasporto su strada fornire queste informazioni all'UFT. In secondo luogo l'UFT registrerà in futuro anche i numeri d'immatricolazione dei veicoli utilizzati (lett. g). Anche queste informazioni dovranno essere fornite in futuro all'UFT dalle imprese di trasporto su strada.

Il *capoverso 4* riprende il contenuto dell'articolo 9a capoverso 4 finora vigente.

Il *capoverso 5* corrisponde all'articolo *9a* capoverso 5 lettere b–d finora vigenti. Tuttavia, nella *lettera c* l'espressione «termini» è sostituita con «dettagli». Poiché il termine per la distruzione dei dati è già disciplinato a livello di legge, non è necessario prevedere una delega di competenze a questo proposito.

*Art. 9a* Assistenza amministrativa reciproca e scambio di informazioni

L'*articolo 9a* contiene le basi disciplinate finora nell'articolo *9a* capoverso 3 LPTS sull'assistenza amministrativa reciproca e sullo scambio di informazioni con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE da un lato e con Stati terzi dall'altro. L'assistenza amministrativa e lo scambio di informazioni con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE si basano sugli articoli 16, paragrafo 2, commi 2–5, e 18, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009, revisionati tramite il regolamento (UE) 2020/1055, mentre l'assistenza amministrativa e lo scambio di informazioni con le autorità competenti degli Stati terzi sono retti dagli accordi bilaterali sul trasporto su strada applicabili nei singoli casi.

Il *capoverso 1* disciplina l'assistenza amministrativa reciproca con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE e di Stati terzi, la quale è limitata a informazioni che riguardano il requisito della sede effettiva e stabile nel rispettivo Stato. L'UFT fornisce alle autorità richiedenti l'informazione circa l'adempimento di questo requisito in Svizzera da parte di un'impresa di trasporto su strada. A sua volta l'UFT può richiedere simili informazioni per questa via.

Il *capoverso 2* disciplina lo scambio di informazioni relativo a tutti i dati che le autorità degli Stati membri dell'UE e l'UFT devono registrare nei loro rispettivi registri nazionali delle imprese di trasporto su strada. Lo scambio di informazioni relativo ai dati di cui all'articolo 9 capoversi 2 e 3 lettere a nonché d–g avverrà in futuro tramite il sistema di informazione ERRU (cfr. n. 4.1.4) e continuerà ad essere finalizzato all'attività amministrativa e di controllo delle autorità competenti descritta al capoverso 1.

Con il capoverso 3 si intende da un lato dare al nostro Consiglio la possibilità di concludere gli accordi necessari per una futura adesione della Svizzera ai sistemi di informazioni elettronici dell'UE (ERRU, IMI) già illustrati in precedenza, mentre dall'altro è sancita qui la nostra competenza di poter disciplinare, come finora, le modalità dell'assistenza amministrativa reciproca e dello scambio di informazioni.

I *capoversi 4 e 5* disciplinano l'assistenza amministrativa reciproca e lo scambio di informazioni con Stati terzi, entrambi retti dagli accordi bilaterali applicabili nei singoli casi<sup>39</sup>. Una regolamentazione separata per l'assistenza amministrativa e lo scambio di informazioni con Stati terzi risulta opportuna perché lo scambio con Stati terzi – a differenza dello scambio istituzionalizzato con l'UE (via ERRU) – è organizzato in modo più individuale e avviene tuttora sulla base degli accordi applicabili nei singoli casi. La regolamentazione ha potuto quindi essere ripresa dall'articolo *9a* capo-

<sup>39</sup> Si veda ad esempio l'Accordo del 1° dicembre 2000 tra il Consiglio federale svizzero e il Consiglio dei Ministri di Bosnia e Erzegovina relativo ai trasporti internazionali su strada di persone e di merci (RS 0.741.619.191).

verso 3 finora vigente, fermo restando che la portata dei dati forniti o delle informazioni richieste rimane anch'essa limitata ai dati di cui all'articolo 9a capoversi 2 e 3 lettere a e d-g. Una regolamentazione differente rispetto allo scambio con Stati membri dell'UE non appare giustificata.

Come finora (art. 9a cpv. 3 e 5 lett. b LPTS e art. 13 OATVM finora vigenti) l'UFT può rendere tali dati accessibili mediante procedura di richiamo.

Secondo il *capoverso 5* il nostro Consiglio disciplina le modalità dell'accesso mediante tale procedura. Inoltre, deve disporre come finora (art. 9a cpv. 6 finora vigente) della competenza di poter concludere con Stati terzi trattati internazionali concernenti la comunicazione dei dati.

#### *Art. 11 cpv. 3<sup>bis</sup>*

Le disposizioni penali sono integrate con il *capoverso 3<sup>bis</sup>* in modo da poter pronunciare sanzioni in caso di violazione del divieto ora previsto nell'articolo 8a. Secondo l'articolo 106 capoverso 1 del Codice penale<sup>40</sup> il massimo della multa è di 10 000 franchi.

#### *Art. 12a* Disposizioni transitorie concernenti la modifica del ...

Poiché le disposizioni transitorie della modifica del 26 settembre 2014 sono superate, possono essere abrogate e le nuove disposizioni transitorie introdotte sotto lo stesso numero di articolo.

Il *capoverso 1* riprende il periodo transitorio finora vigente. Una regolamentazione corrispondente è tuttora necessaria, poiché la prova dell'affidabilità dei responsabili della direzione deve essere fornita solo al momento del rinnovo delle autorizzazioni già concesse.

Nel *capoverso 2* è introdotta una disposizione transitoria per i trasportatori su strada che all'entrata in vigore della presente modifica sono già in possesso di un'autorizzazione rilasciata secondo il diritto anteriore, ma che ora necessitano di un'autorizzazione anche per i veicoli il cui peso totale supera 2,5 tonnellate ma ammonta al massimo a 3,5 tonnellate. Al fine di evitare che un'impresa di trasporto su strada debba rinnovare le due autorizzazioni in momenti differenti, la durata di validità della nuova autorizzazione rilasciata per i veicoli merci leggeri corrisponde alla durata residua dell'autorizzazione già esistente. La sincronizzazione delle due autorizzazioni evita un notevole onere di lavoro sia alle imprese di trasporto su strada sia all'UFT.

Il *capoverso 3* contiene una disposizione transitoria che disciplina lo scambio di informazioni con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE finché la Svizzera non avrà aderito al sistema ERRU menzionato all'articolo 9a capoverso 2 sulla base dei necessari accordi separati. Fino all'entrata in vigore di questi ultimi, lo scambio di informazioni avverrà come finora. Questa disposizione corrisponde al diritto finora vigente (art. 9a cpv. 3) nonché alla disposizione che si applica tuttora allo scambio con Stati terzi.

<sup>40</sup> RS 311.0

## 6 Ripercussioni

### 6.1 Ripercussioni per la Confederazione

Attualmente sono poco più di 7000 le imprese svizzere di trasporto merci e passeggeri soggette all'obbligo di licenza. Poco più di 1000 imprese effettuano trasporti di viaggiatori, le restanti operano nel trasporto merci. Se nell'obbligo di licenza si fanno rientrare le imprese di trasporto che effettuano il trasporto transfrontaliero di merci con veicoli con un peso totale di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate, ne dovrebbero essere interessate circa 1000 imprese. Queste cifre si basano sulla rilevazione dell'UST del 2013, ma occorre tener conto che in quella rilevazione l'unità di campionatura era il veicolo e non l'impresa. Risulta quindi difficile accertare il numero esatto di ditte o imprese di trasporto che rientrerebbero in futuro nell'obbligo di licenza. A questo si aggiunge il fatto che la rilevazione non distingueva tra trasporto professionale e trasporto per conto proprio. Questa distinzione è a sua volta un criterio decisivo per stabilire se un'impresa di trasporto è soggetta all'obbligo di licenza (trasporto professionale) o no (trasporto per conto proprio). Occorre inoltre notare che l'industria dei trasporti è dinamica, che la rilevazione statistica risale ormai a otto anni fa e che nel frattempo sono cambiate anche le basi legali per l'autorizzazione. Nel 2016, l'obbligo di licenza valido fino ad allora per i veicoli di peso totale superiore a 6 tonnellate è stato esteso ai veicoli da oltre 3,5 tonnellate. Poiché, oltre ai gestori dei trasporti, in futuro dovranno fornire la prova dell'affidabilità anche tutti gli amministratori con incarichi esecutivi, questo comporta un onere supplementare per l'esame delle domande. Ciò si riflette su tutte le imprese di trasporto soggette all'obbligo di licenza. Con i presenti adeguamenti vengono raccolti dati aggiuntivi dalle imprese di trasporto. La registrazione di questi dati nel registro corrispondente rappresenta un onere amministrativo supplementare per l'UFT, che dipenderà dal numero di nuove imprese di trasporto soggette all'obbligo di licenza.

Un'estensione dell'obbligo di licenza alle imprese che effettuano a titolo professionale trasporti transfrontalieri con autofurgoni comporta per l'UFT un fabbisogno di personale supplementare pari a un tasso di occupazione del 200 per cento. A seguito della modifica della legge si deve partire dal presupposto che con l'introduzione delle nuove norme e al momento del rinnovo delle licenze l'aumento del volume di lavoro sarà a tratti più consistente. In base a una valutazione dell'UST, se l'obbligo di licenza fosse esteso a tutte le imprese che trasportano a titolo professionale merci con veicoli con un peso totale di oltre 2,5 ma al massimo 3,5 tonnellate, indipendentemente dal fatto che operino esclusivamente nel traffico interno o anche in quello transfrontaliero, sarebbero tra 12 000 e 37 000 le nuove imprese a rientrare in questo obbligo. Per l'esame delle domande aggiuntive sarebbe da mettere in conto per l'UFT un aumento del fabbisogno di personale fino a un tasso di occupazione pari a 1000 per cento. Per far fronte ai compiti aggiuntivi, questa alternativa comporterebbe inoltre maggiori spese per beni e servizi pari a oltre 500 000 franchi all'anno.

L'ammontare degli emolumenti relativi al rilascio aggiuntivo di prime autorizzazioni e rinnovi per le imprese di trasporto su strada (durata di validità della licenza: cinque anni) dipenderà dal numero di nuove imprese soggette all'obbligo di licenza e dal numero di veicoli impiegati. Per ogni veicolo è inoltre richiesta una copia certificata

conforme della licenza, anch'essa soggetta al pagamento di emolumenti. L'UFT calcola che l'aumento dei costi per il personale sarà più che compensato dalle entrate derivanti dalle multe e dagli emolumenti connessi ai compiti aggiuntivi.

Se la Svizzera intende partecipare al modulo IMI di cui al regolamento (UE) 2020/1055, deve pagare ogni anno un contributo per l'uso di questa applicazione informatica. Poiché finora l'UE non ha concluso alcun accordo internazionale con altri Stati terzi per la partecipazione a questo modulo, fino all'avvio della consultazione la Commissione europea non ha potuto fornire cifre riguardo ai costi annuali (cfr. n. 4.1.3). L'UFT parte dal presupposto che si tratti di un importo a cinque cifre di entità contenuta. Il presente progetto non comporta tuttavia alcuna partecipazione all'IMI, ma crea unicamente le condizioni legali per consentirla in un secondo momento mediante un accordo separato.

In base a stime iniziali, in caso di adesione della Svizzera a ERU sono previsti costi di investimento una tantum pari a 155 000 franchi, ai quali si aggiungono costi annuali pari a 61 000 franchi.

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

Un aumento delle imprese di trasporto soggette all'obbligo di licenza significa che le autorità di controllo cantonali dovranno controllare un maggior numero di imprese di trasporto, il che comporta un carico maggiore.

## **6.3 Ripercussioni sull'economia**

L'attività come impresa di trasporto su strada deve essere soggetta per tutti i fornitori di servizi del settore del trasporto su strada a regole uguali e comuni. L'estensione delle regole in vigore alle imprese di trasporto che utilizzano nel trasporto transfrontaliero veicoli commerciali leggeri significa che l'accesso alla professione è disciplinata in maniera uniforme, il che garantisce non ultimo la qualità delle imprese di questo settore e anche la competitività tra le imprese di trasporto.

## **6.4 Ripercussioni sulla società**

Non si prevedono ripercussioni particolari per la società.

## **6.5 Ripercussioni sull'ambiente**

Il progetto promuove la concorrenza leale tra veicoli commerciali leggeri e pesanti. Come menzionato al numero 4.1.1, in Europa i veicoli commerciali leggeri sono da anni in forte aumento. In Svizzera, pur se le prestazioni chilometriche di questi ultimi

corrispondono all'incirca a quelle dei veicoli commerciali pesanti, il loro contributo alle prestazioni di trasporto è molto minore in termini percentuali.

Il forte aumento di autofurgoni è dovuto, in primo luogo, alle differenze normative per i veicoli di oltre 3,5 tonnellate e i veicoli fino a 3,5 tonnellate. L'obiettivo del presente messaggio è, tra gli altri, creare condizioni eque in materia di obbligo di licenza per le imprese svizzere attive a livello internazionale e quindi anche consentire trasporti più ecologici.

## **7 Aspetti giuridici**

### **7.1 Costituzionalità**

Il progetto riguarda la LPTS e in secondo luogo gli adeguamenti dell'OATVM. La LPTS ha la sua base costituzionale negli articoli 63 capoverso 1, 92 e 95 capoverso 1 della Costituzione federale<sup>41</sup> (Cost.). Le modifiche richieste s'iscrivono nella cornice delimitata da questi articoli. Il progetto è conforme alla Costituzione.

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

L'ATT non contiene obblighi espliciti riguardo a un recepimento integrale del nuovo diritto rilevante dell'UE nel proprio campo di applicazione. L'obiettivo dell'Accordo è tuttavia il più ampio allineamento possibile delle norme in vigore nel trasporto terrestre in Svizzera e nell'UE, in modo tale da garantire il buon funzionamento dell'Accordo (cfr. in particolare art. 52 cpv. 4 ATT). Nell'ambito dell'accesso al mercato la Svizzera ha tutto l'interesse a mantenere l'equivalenza delle condizioni quadro giuridiche. Se non si tenesse conto dei corrispondenti sviluppi del diritto inerente al pacchetto sulla mobilità, le divergenze tra le disposizioni vigenti in Svizzera e nell'UE impedirebbero la congrua applicazione dell'ATT. Il presente progetto persegue pertanto l'obiettivo di adeguare le disposizioni svizzere a quelle dell'UE e di creare così pari condizioni di concorrenza nel trasporto su strada.

Dopo l'avvenuto screening da parte della Commissione europea (cfr. n. 3) e una volta confermata l'equivalenza, verrebbe preparata e adottata una decisione del Comitato misto dei trasporti terrestri Comunità-Svizzera per la modifica degli allegati corrispondenti dell'ATT (art. 52 cpv. 4 ATT).

Il recepimento parziale del pacchetto sulla mobilità I comporta una serie di adeguamenti degli allegati dell'ATT: da un lato il regolamento (UE) 2020/1055, mediante il quale sono stati revisionati i due regolamenti (CE) n. 1071/2009 e 1072/2009, deve essere recepito nella lista delle disposizioni applicabili nell'allegato 1, sezione 1, ATT e allegato P alla Convenzione AELS. Dall'altro, l'articolo 9, paragrafo 3, ATT esonera i trasporti menzionati nel suo allegato 4 da tutte le regole relative alla licenza e

<sup>41</sup> RS 101

da altri obblighi di autorizzazione nel settore dei trasporti. L'allegato 4 menziona al suo numero 3 il trasporto merci con autoveicoli la cui massa totale ammissibile, compresa la massa totale dei rimorchi, non supera 3,5 tonnellate. Con l'estensione del requisito dell'autorizzazione alle imprese di trasporto su strada che per il trasporto merci transfrontaliero utilizzano veicoli e combinazioni di veicoli con un peso totale ammesso di oltre 2,5 tonnellate ma al massimo 3,5 tonnellate, il numero 3 deve essere modificato conseguentemente. Nel trasporto merci transfrontaliero continuano a rimanere esonerati dall'obbligo di licenza tutte le imprese che utilizzano per il trasporto merci esclusivamente veicoli il cui peso totale ammissibile non supera secondo la licenza di circolazione 2,5 tonnellate.

### **7.3 Forma dell'atto**

Secondo l'articolo 164 capoverso 1 Cost., tutte le importanti disposizioni legislative devono essere emanate sotto forma di legge federale. Ed è quanto prevede il presente progetto.

### **7.4 Subordinazione al freno alle spese**

Il progetto non contiene né disposizioni in materia di sussidi né crediti d'impegno o limiti di spesa che comportano spese superiori a una delle soglie previste dall'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost.

### **7.5 Protezione dei dati**

Con il recepimento del diritto UE vengono raccolti dati aggiuntivi (art. 9 cpv. 3 lett. f e g LPTS) delle imprese di trasporto su strada ed elaborati nella parte non pubblicamente accessibile del registro dell'UFT (art. 9 cpv. 3 LPTS). L'assistenza amministrativa reciproca e lo scambio di informazioni con le autorità competenti degli Stati membri dell'UE comprende anche questi dati. Tutte le informazioni sui dati della parte non pubblicamente accessibile del registro o sui dati riguardanti la prova della sede effettiva e stabile continueranno a essere concesse esclusivamente alle autorità designate e competenti degli Stati membri dell'UE nell'ambito dell'esercizio della loro attività amministrativa e di controllo.

## Elenco delle abbreviazioni

AELS	Associazione europea di libero scambio
ALC	Accordo del 21 giugno 1999 sulla libera circolazione delle persone, RS 0.142.112.681
ATT	Accordo del 21 giugno 1999 sui trasporti terrestri, RS 0.740.72
CE	Comunità europea
Cost.	Costituzione federale, RS 101
DG MOVE	Direzione generale Mobilità e trasporto
Direttiva sul distacco	Direttiva 96/71/CE del 16 dicembre 1996
ERRU	European Register of Road Transport Undertakings
IMI	Sistema di informazione del mercato interno ( <i>Internal Market Information</i> )
LDist	Legge dell'8 ottobre 1999 sui lavoratori distaccati, RS 823.20
LOGA	Legge del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione, RS 172.010
LPTS	Legge federale del 20 marzo 2009 sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada, RS 744.10
LTV	Legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori, RS 745.1
Misure collaterali	Misure di accompagnamento alla libera circolazione delle persone
OATVM	Ordinanza del 2 settembre 2015 concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada, RS 744.103
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UE	Unione europea
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade

## Allegati (disegno)

