



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale delle finanze DFF

**Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei  
confini UDSC**

Berna, 27 marzo 2024

# **Revisione totale dell'ordinanza sul traffico pesante (OTTP)**

## Commento

---

## 1 Situazione iniziale

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

Il sistema di rilevazione è rimasto invariato dalla sua introduzione nel 2001 (sistema TTPCP II). Gli apparecchi attualmente utilizzati nei veicoli a motore per la determinazione della prestazione chilometrica e l'infrastruttura presente sulle strade sono ormai prossimi alla fine della loro vita tecnica e devono essere sostituiti al più tardi a fine 2024. Un loro ulteriore utilizzo dopo questa data non è possibile.

Il 17 marzo 2023 il Parlamento ha approvato la modifica della legge del 19 dicembre 1997<sup>1</sup> sul traffico pesante (LTTP), ponendo in tal modo le basi per il rinnovamento del sistema di riscossione della tassa e per la sua armonizzazione con i sistemi di pedaggio esteri (sistema TTPCP III). Il Consiglio federale è stato autorizzato a coinvolgere terzi nella determinazione dei chilometri percorsi.

## 2 Punti essenziali del progetto

L'adeguamento della LTTP impone una revisione totale dell'ordinanza del 6 marzo 2000<sup>2</sup> sul traffico pesante (OTTP). Le disposizioni relative all'oggetto della tassa, alle esenzioni, alla tariffa, al peso determinante, alla tassa forfettaria e all'impiego della tassa rimangono in gran parte invariate. Anche le modalità di calcolo del peso determinante e della tariffa in funzione delle emissioni non subiscono modifiche. La riscossione della tassa avviene anche in futuro sulla base del seguente calcolo: chilometri percorsi per peso determinante per tariffa in funzione delle emissioni.

I chilometri percorsi continuano a essere determinati mediante un sistema di rilevazione nel veicolo, il quale non è più consegnato dall'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) bensì è messo a disposizione delle persone assoggettate al pagamento della tassa dal fornitore incaricato o da un fornitore autorizzato. Le disposizioni relative alla riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni devono pertanto essere completamente rielaborate. In particolare vanno disciplinati la procedura di autorizzazione per i fornitori autorizzati e gli obblighi di collaborazione di tali fornitori.

## 3 Basi legali

Il Consiglio federale è autorizzato, sulla base degli articoli 4, 8, 9 capoverso 2, 10 capoverso 1, 11 capoversi 2 e 4, 11a capoversi 1 e 2, 14 capoverso 1 e 26 capoverso 2 LTTP, a emanare le disposizioni d'esecuzione necessarie.

---

<sup>1</sup> RS 641.81

<sup>2</sup> RS 641.811

## 4 Commento ai singoli articoli

### Titolo primo: Oggetto della tassa e base di calcolo

#### Capitolo 1: Oggetto della tassa

##### Sezione 1: In generale

##### Art. 1 *Oggetto della tassa*

L'articolo 1 definisce l'oggetto della tassa, ovvero gli autoveicoli di trasporto e i rimorchi di trasporto secondo gli articoli 11 capoverso 1 e 20 capoverso 1 dell'ordinanza del 19 giugno 1995<sup>3</sup> concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) con un peso totale massimo autorizzato di 3,5 t ognuno. L'articolo 1 contiene l'elenco esaustivo dei veicoli interessati e rimanda alle disposizioni dell'OETV determinanti per la definizione.

La disposizione corrisponde all'attuale articolo 2, senza modifiche dal punto di vista materiale.

##### Art. 2 *Veicoli esentati dalla tassa*

Il capoverso 1 indica, in maniera esaustiva, i veicoli a motore e i rimorchi (di seguito veicoli) esentati dalla tassa sul traffico pesante. Salvo tre eccezioni, l'elenco rimane uguale a quello attuale. Alla lettera b numero 2 sono state aggiornate le basi legali. Alla lettera c sono stati aggiunti i veicoli della dogana: si tratta dei veicoli d'impiego che sono equiparati a quelli delle organizzazioni di primo intervento. Infine, la lettera o introduce ora i veicoli per invalidi che sono esentati dalla tassa se soddisfano le condizioni relative all'esenzione da dazio secondo l'articolo 18 dell'ordinanza del 1° novembre 2006<sup>4</sup> sulle dogane; ovvero il richiedente deve dimostrare che beneficia di contributi dell'assicurazione invalidità o militare per la manutenzione o per la modifica del veicolo in funzione dell'invalidità oppure di un assegno per grandi invalidi conformemente all'articolo 42<sup>bis</sup> della legge federale del 19 giugno 1959<sup>5</sup> sull'assicurazione per l'invalidità.

Il capoverso 2 prevede la possibilità di autorizzare esenzioni dalla tassa non in base al veicolo bensì in funzione dell'utilizzo o del detentore, e ciò principalmente per motivi umanitari (p. es. invii di soccorsi in zone di crisi) o per corse non commerciali d'utilità pubblica. L'UDSC è competente per le esenzioni; questa soluzione garantisce una valutazione corretta e tempestiva delle domande di esenzione.

Dato che i veicoli di lavoro (macchine semoventi e carri di lavoro) e i rimorchi di lavoro non sono contemplati dalla LTTP, essi non devono essere menzionati espressamente nell'articolo 2 come esentati dalla tassa.

##### Art. 3 *Tassa forfettaria*

Con l'articolo 3 il Consiglio federale esegue quanto disposto dall'articolo 4 capoverso 2 LTTP, che prevede una tassa forfettaria per i veicoli adibiti al trasporto di persone. Si avvale inoltre della sua competenza di riscuotere tasse forfettarie anche in altri casi, così come previsto dall'articolo 9 LTTP. L'articolo 3 stabilisce anche la tassa annuale per ogni categoria di veicoli, che rimane invariata rispetto a quella attuale.

Una modifica formale interessa il capoverso 2 lettera b, al fine di disambiguare la formulazione attuale. Con la nuova formulazione si precisa infatti che la velocità massima di 45 km/h si riferisce unicamente ai veicoli a motore per il trasporto di cose e non alle altre categorie di veicoli menzionate alla lettera b. Dal punto di vista materiale ciò non comporta cambiamenti.

---

<sup>3</sup> RS 741.41

<sup>4</sup> RS 631.01

<sup>5</sup> RS 831.20

Per i veicoli immatricolati provvisoriamente e destinati all'esportazione la tassa continua a essere riscossa in modo forfettario per ogni giorno di permanenza nel territorio doganale (cpv. 3). A seconda del genere di veicolo, finora la tassa ammontava a 20 o 70 franchi per un giorno e a 50 o 200 franchi per tre giorni. La tariffa per tre giorni è soppressa ed è fissato un importo forfettario giornaliero uniforme di 20 (lett. a) o 70 franchi (lett. b).

Grazie al capoverso 4 l'UDSC può, in singoli casi e su domanda, autorizzare la riscossione della tassa forfettaria per altri veicoli. In questo modo è possibile semplificare la riscossione della tassa in rari casi particolari; per esempio per manifestazioni di massa transfrontaliere, come corse ciclistiche, che coinvolgono diversi tipi di veicoli.

## *Sezione 2: Passaggio del confine*

### *Art. 4*

Non tutti i valichi di confine dispongono dell'infrastruttura necessaria alla riscossione della tassa. I veicoli assoggettati alla tassa devono pertanto varcare il confine presso un valico designato dall'UDSC. Questa disposizione corrisponde all'attuale articolo 6 e ha lo scopo di consentire la riscossione della tassa sul traffico pesante in tutto il Paese.

## **Capitolo 2: Base di calcolo**

### *Sezione 1: Peso determinante*

#### *Art. 5 Principio*

Ad eccezione di piccole precisazioni, il nuovo sistema di rilevazione nel veicolo non richiede alcun adeguamento delle disposizioni relative al peso determinante. In linea di principio fa stato il peso totale massimo autorizzato indicato nella licenza di circolazione (cpv. 1), il quale si fonda, anche per i veicoli esteri, sul diritto svizzero sulla circolazione stradale.

Il capoverso 2 lettera a stabilisce che per gli autoarticolati immatricolati come unità la base di calcolo è costituita dal peso totale massimo autorizzato. Poiché per gli autoarticolati immatricolati come unità viene rilasciata una sola licenza di circolazione e una sola targa di controllo, dal punto di vista fiscale sono trattati come un veicolo.

Per gli autoarticolati con trattore a sella e semirimorchio immatricolati separatamente vengono sommati il peso a vuoto del trattore a sella e il peso totale massimo autorizzato del semirimorchio (cpv. 2 lett. b). Tale soluzione permette di evitare di tassare due volte il carico della sella; questo perché tale carico è compreso sia nel peso totale autorizzato del trattore a sella sia in quello del semirimorchio. Assoggettando alla tassa solo il semirimorchio, fa stato solo il suo peso totale. Così come avviene, per esempio, per gli autoarticolati leggeri (i cui elementi sono immatricolati separatamente).

Per le altre combinazioni di veicoli, per esempio gli autotreni, devono essere sommati il peso totale massimo autorizzato secondo il capoverso 1 del veicolo a motore e del rimorchio (cpv. 2 lett. c).

Per le combinazioni di veicoli il peso determinante cambia a seconda che venga agganciato o sganciato un rimorchio. Se i chilometri percorsi devono essere determinati manualmente, ciò aumenta le esigenze poste ai conducenti obbligati a collaborare alla determinazione: oltre a registrare i chilometri percorsi, essi devono infatti registrare correttamente anche tutti i rimorchi trainati e i rispettivi tragitti parziali. Poiché la rilevazione manuale dei chilometri rappresenta una soluzione applicabile quando la rilevazione automatizzata non è possibile o quando il sistema di rilevazione nel veicolo si guasta o presenta un difetto (v. art. 28), aumenta il rischio che il conducente commetta errori e quindi che venga avviato un procedimento penale. È dunque necessaria una soluzione possibilmente semplice per i conducenti. Per questo motivo il capoverso 2 lettera d prevede che per le combinazioni di veicoli per le quali i chilometri percorsi sono determinati manualmente ci si basi sul peso totale più elevato

che può essere preso in considerazione. Nel caso di veicoli svizzeri si tratta del peso totale massimo autorizzato più elevato tra quelli di tutti i rimorchi trainati durante la corsa. I veicoli esteri trainano, generalmente, uno stesso rimorchio dall'entrata nel territorio doganale fino all'uscita dallo stesso. Accade a volte che un rimorchio venga lasciato nel territorio doganale oppure che un rimorchio precedentemente lasciato nel territorio doganale venga riagganciato in occasione di una corsa successiva. Un cambio ripetuto di rimorchio non avviene, in quanto ciò infrangerebbe il divieto di cabotaggio. Pertanto, nel caso di veicoli esteri il peso totale autorizzato della combinazione di veicoli all'entrata o all'uscita è determinante per l'intera corsa all'interno del territorio doganale.

Nel caso di veicoli immatricolati sotto diversi generi di veicolo (p. es. autocarro e trattore a sella) o diverse forme di carrozzeria (p. es. sovrastrutture diverse, come ponti o cassoni), il peso totale autorizzato può essere diverso a seconda del genere di veicolo o della forma di carrozzeria. Anche per questi casi il capoverso 2 lettera d prevede che la tassa venga calcolata sulla base del peso totale più elevato che può essere preso in considerazione.

L'attuale articolo 13 capoverso 7, che rinvia all'articolo 67 dell'ordinanza del 13 novembre 1962<sup>6</sup> sulle norme della circolazione stradale, non viene ripreso. Di conseguenza, non è più possibile effettuare correzioni a posteriori del peso determinante a causa di diversi carichi della sella per i trattori a sella con due assi in combinazione con semirimorchi con tre assi o a causa di diversi carichi d'appoggio per gli autotreni in combinazione con rimorchi ad asse centrale. La correzione del peso determinante finora effettuata manualmente dall'UDSC, in singoli casi e su domanda, era complessa sia per il conducente sia per l'Ufficio. Nella procedura automatizzata simili correzioni risultano difficilmente attuabili, sono costose ed esposte al rischio di abusi: occorre dunque rinunciarvi.

#### *Art. 6 Limitazione del peso determinante*

L'articolo 6 fissa il limite massimo del peso determinante per le combinazioni di veicoli. Il capoverso 1 riguarda gli autotreni e gli autoarticolati pesanti i cui elementi sono immatricolati separatamente. Per queste combinazioni di veicoli il peso determinante è limitato al peso totale massimo autorizzato del convoglio indicato nella licenza di circolazione, se dalla somma secondo l'articolo 5 capoverso 2 lettere b e c risulta un peso determinante superiore.

Il capoverso 2 riguarda gli autoarticolati leggeri i cui elementi sono immatricolati separatamente. Poiché il peso totale determinante del trattore a sella utilizzato corrisponde al massimo a 3,5 t, questo non è assoggettato all'imposta. Il limite massimo assoggettato all'imposta corrisponde quindi al peso effettivo massimo ammesso per un semirimorchio trainato. Per ottenerlo, dal peso totale autorizzato del convoglio deve essere detratto il peso a vuoto del trattore a sella.

Il capoverso 3 stabilisce che, come finora, il peso determinante è limitato in ogni caso a 40 t.

#### *Art. 7 Autorizzazione per deroghe relative al peso determinante*

L'attuale competenza dell'UDSC di stabilire, in casi particolari, un peso determinante diverso per i veicoli a motore e i rimorchi viene ora limitata e stabilita in un apposito articolo. Secondo il capoverso 1 una modifica può avvenire solo su domanda. In questo modo è possibile semplificare la riscossione della tassa in rari casi particolari; per esempio per manifestazioni di massa transfrontaliere, come corse ciclistiche, che coinvolgono diversi tipi di veicoli.

La condizione per autorizzare una deroga è che la fissazione di un peso determinante diverso non riduca la tassa né aumenti i costi di riscossione (cpv. 2).

---

<sup>6</sup> RS 741.11

## Sezione 2: Tariffa

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

L'articolo 8 costituisce la base per il calcolo della tassa commisurata alle prestazioni. Tre fattori sono decisivi ai fini di tale calcolo: il peso determinante, la distanza percorsa e la categoria di tassa. L'articolo è stato ripreso dall'ordinanza attuale e definisce la tariffa per le tre categorie di tassa (cpv. 1).

Per l'assegnazione dei veicoli alle categorie di tassa fa stato l'allegato 1 dell'ordinanza. Il fatto che un veicolo rientri in una categoria deve essere provato, in caso contrario esso è assegnato alla categoria più costosa (cpv. 2).

Il capoverso 3 serve alla protezione degli investimenti. I veicoli assegnati alla categoria 3 rimangono classificati in questa categoria per almeno sette anni. Per il calcolo di tale termine è determinante il momento in cui la rispettiva classe di emissione è diventata obbligatoria per la prima messa in circolazione.

## Capitolo 3: Disciplinamenti speciali per veicoli con scopi d'impiego particolari

### Sezione 1: Veicoli dei trasporti pubblici

#### Art. 9

I veicoli utilizzati nel traffico di linea sono esentati dalla tassa (art. 2 cpv. 1 lett. d). Per le corse fuori dal traffico di linea la tassa è riscossa in modo forfettario ed è calcolata sulla parte dei chilometri percorsi fuori dal traffico di linea rispetto alla prestazione chilometrica complessiva annuale. Il conteggio con l'UDSC è effettuato secondo le disposizioni dell'articolo 76 e seguenti.

### Sezione 2: Trasporti di legname greggio, latte alla rinfusa e animali da reddito

#### Art. 10 *Agevolazioni*

Dal punto di vista materiale l'articolo 10 corrisponde agli attuali articoli 11 e 12. Il capoverso 1 stabilisce che per i veicoli con i quali viene trasportato esclusivamente legname greggio nonché per i veicoli per il trasporto di latte e di bestiame la tassa ammonta al 75 per cento delle aliquote normali. Il capoverso 2 definisce cosa si intende per legname greggio.

#### Art. 11 *Condizioni per la concessione delle agevolazioni*

L'articolo 11 si basa sull'attuale articolo 12a. Secondo il capoverso 1, i detentori dei veicoli per i quali può essere concessa l'agevolazione devono impegnarsi a utilizzare i veicoli in questione esclusivamente per gli scopi definiti all'articolo 10 capoversi 1 (trasporto di legname greggio) e 2 (trasporto di latte alla rinfusa e animali da reddito). A tal fine devono presentare, come finora, una dichiarazione d'impegno all'UDSC. Contrariamente a quanto avviene ora, l'agevolazione non deve essere richiesta per ogni messa in circolazione. L'aliquota ridotta vale dal giorno in cui viene fornito l'impegno ed è valida finché il detentore non ritira la dichiarazione d'impegno (cpv. 2).

Finora non erano previste eccezioni all'impegno fornito, ciò che è stato spesso criticato dal settore dei trasporti, in quanto nella prassi produceva conseguenze inaccettabili. Esempio: un veicolo destinato al trasporto di bestiame era previsto per trasportare un carico di paglia che in seguito veniva utilizzata nello stesso mezzo quale lettiera; in questo caso l'impegno doveva essere sospeso per un determinato periodo di tempo oppure si doveva ricorrere a un altro veicolo. Entrambe le soluzioni sono sproporzionate. Affinché in futuro simili casi eccezionali siano possibili e legali, con il presente progetto si viene incontro alle imprese di trasporto. Per non pregiudicare il requisito dell'utilizzo esclusivo, è possibile rinunciare una volta

al mese all'agevolazione (cpv. 3). La durata della rinuncia non è limitata, ma corrisponde almeno a un giorno civile. L'impegno e la rinuncia all'agevolazione valgono sempre per giorni interi, non è possibile rinunciare all'agevolazione solo per alcune ore (cpv. 4). Come finora, il detentore del veicolo deve conservare per cinque anni tutti i documenti rilevanti per l'agevolazione e presentarli, su richiesta, all'UDSC (cpv. 5). Se constata che un veicolo per il quale è stato fornito un impegno non è stato utilizzato esclusivamente per lo scopo previsto, l'UDSC revoca l'agevolazione. Per evitare che venga fornito subito, e in modo abusivo, un nuovo impegno, l'agevolazione è revocata mediante decisione per 12 mesi dalla constatazione (cpv. 6).

*Art. 12 Restituzione per i veicoli non utilizzati esclusivamente per il trasporto di legname greggio*

In caso di trasporto di legname greggio vi è diritto alla restituzione anche se il veicolo in questione non è utilizzato esclusivamente per il trasporto di legname greggio. L'UDSC concede una restituzione di 2.10 franchi per metro cubo di legname greggio trasportato (cpv. 1). Il capoverso 2 stabilisce che per ogni veicolo utilizzato deve essere presentata all'UDSC una domanda di restituzione entro un anno dalla fine del periodo di restituzione in cui è avvenuto il trasporto e che tale domanda deve contenere le indicazioni secondo le lettere a-d. L'UDSC può compensare l'importo della restituzione con la tassa dovuta (cpv. 3). Ciò semplifica il conteggio ed evita la restituzione nei casi in cui il detentore non ha ancora pagato la tassa.

*Art. 13 Periodo di restituzione per i veicoli non utilizzati esclusivamente per il trasporto di legname greggio*

Il periodo di restituzione corrisponde al periodo fiscale per i veicoli svizzeri assoggettati alla tassa commisurata alle prestazioni e per tutti i veicoli assoggettati alla tassa forfettaria, mentre coincide con il mese civile per i veicoli esteri assoggettati alla tassa commisurata alle prestazioni.

*Art. 14 Prova per la restituzione per i veicoli non utilizzati esclusivamente per il trasporto di legname greggio*

L'articolo 14 autorizza l'UDSC a chiedere al richiedente una prova per ogni trasporto per il quale ha diritto alla restituzione. Se i giustificativi presentati non sono sufficienti, l'UDSC può esigere ulteriori documenti (cpv. 1). L'obbligo della prova permane per cinque anni. Durante questo periodo il richiedente deve conservare i documenti e i giustificativi rilevanti (cpv. 2).

*Sezione 3: Corse nel traffico combinato non accompagnato*

*Art. 15 Restituzione per i veicoli utilizzati nel traffico combinato non accompagnato*

L'articolo 15 corrisponde all'attuale articolo 8, ad eccezione degli attuali capoversi 3 e 4 che non sono ripresi. L'obbligo di presentare la domanda di restituzione all'UDSC unitamente alla dichiarazione, previsto dall'attuale articolo 8 capoverso 3, è ora disciplinato all'articolo 13. L'attuale articolo 8 capoverso 4 prevede invece che per ogni periodo fiscale l'importo della restituzione non possa superare la tassa totale computata per i veicoli del richiedente impiegati nel traffico combinato non accompagnato (TCNA). Con sentenza del 18 maggio 2018 (A-4007/2016) il Tribunale amministrativo federale ha chiarito che la fissazione di un limite a livello di ordinanza è illegale e pertanto non applicabile.

L'articolo 15 fissa l'importo della restituzione per ogni unità di carico e semirimorchio trasbordati dal traffico stradale a quello ferroviario o per via d'acqua e viceversa. A seconda della lunghezza dell'unità di carico e del semirimorchio esso ammonta a 15, 22 o 33 franchi.

#### *Art. 16 e 17 Corse iniziali e finali nel TCNA e divieto di cambiare contenitore di trasporto*

L'articolo 16 definisce la corsa iniziale o finale nel TCNA e corrisponde all'attuale articolo 9, con alcuni adeguamenti linguistici. Il termine «scalo ferroviario di trasbordo» non comprende solo le stazioni ferroviarie, bensì tutti i luoghi adatti al trasbordo nel TCNA (p. es. impianti di carico e scarico). Il divieto di cambiare contenitore di trasporto è disciplinato in un articolo separato (art. 17) e ha subito solo alcuni adeguamenti linguistici rispetto al testo attuale.

#### *Art. 18 Domanda di restituzione e compensazione dell'importo della restituzione*

L'articolo 18 disciplina il termine per presentare all'UDSC la domanda di restituzione (cpv. 1) nonché il contenuto della domanda (cpv. 2). Al fine di ridurre il numero di domande e dunque l'onere per il loro trattamento, la domanda deve comprendere tutte le corse iniziali e finali nel TCNA effettuate con tutti i veicoli del detentore (cpv. 3). L'UDSC può conteggiare l'importo della restituzione con la tassa dovuta (cpv. 4). Ciò semplifica il conteggio ed evita la restituzione nei casi in cui il detentore non ha ancora pagato la tassa.

#### *Art. 19 Prova*

L'articolo 19 autorizza l'UDSC a chiedere al richiedente una prova per ogni corsa nel TCNA per la quale ha diritto alla restituzione. Se i giustificativi presentati non sono sufficienti, l'UDSC può esigere ulteriori documenti (cpv. 1). L'obbligo della prova permane per cinque anni. Durante questo periodo il richiedente deve conservare i documenti e i giustificativi rilevanti (cpv. 2).

## **Titolo 2: Riscossione della tassa commisurata alle prestazioni**

### **Capitolo 1: Periodo fiscale**

#### *Art. 20*

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

### **Capitolo 2: Determinazione dei chilometri percorsi**

#### *Sezione 1: Principio*

#### *Art. 21 Determinazione automatizzata dei chilometri percorsi*

L'articolo 21 definisce i veicoli a motore per i quali i chilometri percorsi devono essere determinati in modo automatizzato e che pertanto devono essere equipaggiati con un sistema di rilevazione nel veicolo secondo l'articolo 23. Si tratta di tutti i veicoli a motore assoggettati alla tassa commisurata alle prestazioni (cpv. 1) e dei trattori a sella con un peso totale autorizzato fino a 3,5 t autorizzati a trainare rimorchi assoggettati alla tassa (cpv. 2).

#### *Art. 22 Deroghe alla determinazione automatizzata dei chilometri percorsi*

L'articolo 22 definisce le deroghe al principio della determinazione automatizzata dei chilometri percorsi. Per i seguenti veicoli a motore i chilometri percorsi devono essere determinati manualmente (cpv. 1):

- *veicoli a motore esteri che all'entrata nel territorio doganale non sono equipaggiati con un sistema di rilevazione nel veicolo (lett. a):* per i veicoli esteri non vi è, in linea di principio, alcun obbligo di determinare in modo automatizzato i chilometri percorsi. Un simile obbligo non sarebbe applicabile: da un canto, intralchierebbe fortemente il flusso del traffico presso i valichi di confine, dall'altro, sarebbe sproporzionato dato che la maggior parte dei veicoli a motore entra nel territorio doganale solo una volta all'anno. È però ragionevole supporre che i detentori di veicoli a motore utilizzati nel

traffico internazionale vorranno approfittare dei vantaggi del SET («servizio europeo di telepedaggio», ovvero il servizio europeo per la riscossione elettronica delle tasse sull'uso delle strade) o del NETS («servizio nazionale di telepedaggio», ovvero il servizio nazionale per la riscossione elettronica delle tasse sull'uso delle strade) ed equipaggeranno quindi volontariamente i loro veicoli con un sistema di rilevazione nel veicolo;

- *veicoli a motore che non possono essere equipaggiati con un sistema di rilevazione nel veicolo (lett. b):* determinati veicoli non possono essere equipaggiati con un sistema di rilevazione per motivi tecnici (p. es. assenza di parabrezza, blindatura);
- *veicoli a motore svizzeri che al momento della messa in circolazione non sono ancora equipaggiati con un sistema di rilevazione nel veicolo (lett. c):* di principio, il sistema di rilevazione nel veicolo deve essere funzionante a partire dalla messa in circolazione del veicolo stesso (art. 27). Se il detentore non rispetta questa disposizione, deve determinare manualmente i chilometri percorsi fino al momento dell'adempimento dell'obbligo. In questi casi l'UDSC tollera tuttavia la determinazione manuale solo per un breve periodo di tempo. Se il detentore si rifiuta di ricorrere a un sistema di rilevazione nel veicolo, l'UDSC, previa diffida infruttuosa, incarica l'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione di revocare la licenza di circolazione o di ritirare le targhe di controllo del veicolo in questione.

Per i veicoli che percorrono solo un numero esiguo di chilometri nel territorio doganale l'UDSC può autorizzare su domanda (cpv. 2 lett. a) oppure ordinare (cpv. 2 lett. b) la determinazione manuale dei chilometri percorsi. Quest'ultima opzione può, per esempio, rivelarsi necessaria quando i costi per il compenso dei fornitori sono sproporzionati rispetto ai benefici derivanti dall'obbligo di equipaggiamento o dalla tassa commisurata alle prestazioni pagata (v. anche art. 25).

## *Sezione 2: Sistemi di rilevazione nel veicolo*

### *Art. 23 Sistemi di rilevazione nel veicolo da utilizzare*

La determinazione automatizzata dei chilometri percorsi deve avvenire mediante un sistema di rilevazione nel veicolo del fornitore incaricato (fornitore nazionale) o di un fornitore del NETS o del SET autorizzato (cpv. 1). L'UDSC verifica l'idoneità degli apparecchi di rilevazione e li autorizza. Secondo quanto disposto dal capoverso 2, l'UDSC pubblica sul suo sito web i nomi del fornitore del NETS incaricato e dei fornitori del NETS e del SET autorizzati.

### *Art. 24 Requisiti posti al sistema di rilevazione nel veicolo*

L'articolo 24 disciplina i requisiti posti al sistema di rilevazione nel veicolo che può essere utilizzato dai fornitori autorizzati per la determinazione dei chilometri percorsi. Il sistema deve avere le seguenti caratteristiche:

- deve poter essere attribuito in modo univoco al veicolo a motore assoggettato alla tassa, affinché l'UDSC possa fatturare la tassa alla corretta persona assoggettata al pagamento della tassa (lett. a);
- 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 (lett. b);
- deve registrare i punti di riferimento in modo preciso, così che i chilometri determinati dall'UDSC sulla loro base si discostino al massimo del quattro per cento dai chilometri effettivamente percorsi (lett. c). Questa tolleranza nella misurazione corrisponde al disciplinamento attuale. I fornitori devono fissare autonomamente il grado di precisione con il quale registrano i punti di riferimento in modo da poter soddisfare questo

requisito. La relativa verifica è effettuata nel quadro della procedura di autorizzazione. Il calcolo della distanza da parte dell'UDSC avviene per mezzo di un algoritmo verificato su tragitti di riferimento mediante misurazioni di confronto da parte dell'Istituto federale di metrologia;

- deve permettere la rilevazione dei rimorchi trainati. Ciò può avvenire in modo automatizzato oppure mediante l'inserimento dei dati necessari (lett. d).

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

#### *Art. 25 Consegna gratuita di sistemi di rilevazione nel veicolo*

Finora la Confederazione ha finanziato gli apparecchi di rilevazione e li ha messi gratuitamente a disposizione dei detentori. Al fine di tenere conto delle richieste del settore dei trasporti, l'ottenimento gratuito del sistema deve, in linea di massima, essere mantenuto. Il fornitore del NETS incaricato soggiace a un obbligo di accettazione. Ciò significa che egli deve mettere a disposizione dei detentori che lo hanno incaricato di determinare i chilometri percorsi un sistema di rilevazione nel veicolo, gratuitamente per ogni veicolo. La consegna gratuita avviene a condizione che i detentori non abbiano incaricato un fornitore autorizzato (cpv. 1).

La consegna gratuita comprende anche tutti i compiti correlati del fornitore incaricato, per esempio lavori generali di riparazione e manutenzione, registrazione dei chilometri percorsi rilevati manualmente dal conducente del veicolo o trasmissione giornaliera all'UDSC dei dati relativi alla prestazione chilometrica. Le spese sostenute per questi compiti dal fornitore del NETS incaricato sono compensate dall'UDSC. I fornitori del SET e del NETS autorizzati dall'UDSC sono invece liberi di chiedere o meno un compenso ai detentori dei veicoli, secondo le regole del libero mercato.

Benché la consegna gratuita del sistema valga fundamentalmente per tutti i detentori di veicoli, ciò può rivelarsi sproporzionato. Per questo motivo, il Dipartimento federale delle finanze (DFF) può limitare la consegna gratuita dei sistemi di rilevazione nel veicolo oppure vincolarla a condizioni e alla prestazione di garanzie (cpv. 2). Delle limitazioni potrebbero essere previste, per esempio, per i veicoli che circolano raramente nel territorio doganale (v. anche art. 22).

#### *Sezione 3: Obblighi di collaborazione*

#### *Art. 26 Collaborazione alla determinazione dei chilometri percorsi*

La determinazione corretta dei chilometri percorsi costituisce la base della riscossione della tassa. La competenza a questo riguardo spetta sia alla persona assoggettata al pagamento della tassa sia al conducente. La persona assoggettata al pagamento della tassa deve provvedere affinché il conducente utilizzi correttamente il sistema di rilevazione nel veicolo durante la corsa oppure, se i chilometri percorsi sono determinati manualmente, effettui la determinazione secondo le prescrizioni (lett. a). A seconda del genere di determinazione, è necessario rilevare correttamente i rimorchi trainati (lett. b). Ciò può avvenire in modo automatizzato se il sistema di rilevazione nel veicolo riconosce il tipo di rimorchio che è agganciato al veicolo e registra i dati necessari. Se invece i dati non vengono rilevati in modo automatizzato, il conducente deve rilevare manualmente e indicare nel sistema di rilevazione nel veicolo tutti i dati relativi al rimorchio trainato necessari per la determinazione della tassa. Egli deve indicare almeno il peso totale autorizzato del rimorchio trainato.

Questi obblighi implicano che la persona assoggettata al pagamento della tassa deve istruire il conducente in merito all'uso del sistema di rilevazione nel veicolo e che quest'ultimo deve familiarizzarsi attivamente con il relativo funzionamento.

Il detentore del veicolo deve farsi carico di tutti i costi derivanti dall'obbligo di determinare i chilometri percorsi, per esempio quelli sostenuti per incaricare il fornitore o quelli legati alla determinazione manuale dei chilometri percorsi. A tal proposito egli non può far valere alcun diritto nei confronti dell'UDSC (cpv. 2). I costi per il sistema dell'UDSC destinato alla rilevazione e alla trasmissione dei dati necessari non sono interessati.

*Art. 27 Garanzia del funzionamento del sistema di rilevazione nel veicolo*

La responsabilità per il funzionamento ininterrotto del sistema di rilevazione nel veicolo spetta alla persona assoggetta al pagamento della tassa. Non potrebbe essere altrimenti, in quanto essa ha accesso al veicolo e ha contatti regolari con il conducente, e quindi è in grado di constatare un eventuale malfunzionamento.

Il sistema di rilevazione nel veicolo deve essere funzionante a partire dalla prima corsa assoggettata alla tassa, ovvero dalla messa in circolazione per i veicoli a motore svizzeri e dall'entrata nel territorio doganale per i veicoli a motore esteri. Contrariamente alla regolamentazione attuale, le autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione non devono più garantire la presenza di un sistema di rilevazione nel veicolo in occasione della messa in circolazione di un veicolo assoggettato alla tassa. Questo compito spetta ora all'UDSC.

*Art. 28 Difetto e guasto al sistema di rilevazione nel veicolo*

In caso di difetto o guasto al sistema di rilevazione nel veicolo, la persona assoggettata al pagamento della tassa deve farlo verificare e riparare o sostituire senza indugio (cpv. 1).

Se la persona non adempie l'obbligo di riparazione o sostituzione immediata del sistema di rilevazione difettoso secondo il capoverso 1, l'UDSC diffida tale persona. Se la diffida è infruttuosa, l'UDSC, fondandosi sull'articolo 14a LTTP, incarica l'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione di revocare la licenza di circolazione o di ritirare le targhe di controllo. In caso di veicolo a motore estero con un sistema di rilevazione nel veicolo difettoso, l'entrata viene rifiutata o il conducente deve determinare manualmente i chilometri percorsi (art. 22).

La persona assoggettata al pagamento della tassa deve provvedere affinché il conducente determini manualmente i chilometri non registrati durante il periodo del difetto o guasto (cpv. 2). A seconda del fornitore scelto, si applica la soluzione d'emergenza del fornitore del NETS o quella dell'UDSC.

*Art. 29 Concessione dell'accesso al sistema di rilevazione nel veicolo*

La persona assoggettata al pagamento della tassa deve garantire che il fornitore scelto abbia accesso, regolarmente e secondo le proprie direttive, al sistema di rilevazione nel veicolo (cpv. 1). Da un canto, il fornitore deve potere accedere ai dati rilevati nel veicolo in modo da poterli dichiarare all'UDSC ai fini della determinazione della tassa, secondo le prescrizioni e per conto della persona assoggettata al pagamento della tassa. Dall'altro, il fornitore deve essere in grado di poter eventualmente aggiornare il proprio software o, in caso d'emergenza, di bloccare il sistema di rilevazione nel veicolo. Si tratta di un obbligo non particolarmente gravoso per la maggior parte delle persone assoggettate al pagamento della tassa. Dato che quasi tutti i veicoli sono utilizzati regolarmente, se non addirittura giornalmente, i fornitori possono accedere senza problemi. La disposizione è necessaria affinché una persona assoggettata al pagamento della tassa che impedisce intenzionalmente la trasmissione dei dati non rimanga impunita.

Capita tuttavia che temporaneamente i veicoli non vengano utilizzati per un periodo prolungato e che il fornitore non possa accedere al sistema di rilevazione nel veicolo, per esempio a causa di batterie scariche. Per evitare che in questi casi l'UDSC emani invano decisioni d'imposizione d'ufficio, in seguito impugnate dalle persone assoggettate al pagamento della

tassa e poi corrette dall'UDSC, spetta alla persona assoggettata al pagamento della tassa comunicare i chilometri percorsi e le indicazioni relative ai rimorchi trainati entro i termini secondo l'articolo 42 (cpv. 2). In caso di mancata comunicazione l'UDSC si basa sugli articoli 49–51 e procede alla determinazione per i giorni mancanti.

*Art. 30            Obbligo di dichiarazione dei fornitori del NETS*

Secondo l'articolo 30 il fornitore del NETS deve trasmettere all'UDSC una dichiarazione giornaliera per i veicoli a motore equipaggiati con un suo sistema di rilevazione nel veicolo nei seguenti casi: il veicolo si trova fuori dal territorio doganale (lett. a) o l'accesso al sistema di rilevazione nel veicolo secondo l'articolo 29 non è possibile (lett. b). Il contenuto della dichiarazione si basa sulle prescrizioni tecniche e operative dell'UDSC. La dichiarazione giornaliera semplifica la procedura di determinazione e garantisce che il sistema di rilevazione nel veicolo messo a disposizione dal fornitore del NETS sia costantemente controllato, rendendo così più difficile un suo utilizzo abusivo. Le dichiarazioni sono inoltre anche a vantaggio dei detentori: se non vi è una dichiarazione, l'UDSC parte dal presupposto che il veicolo è utilizzato nel territorio doganale e che la dichiarazione è stata impedita in modo illecito, ragion per cui esso si basa quindi sugli articoli 49–51 e procede alla determinazione per i giorni mancanti.

**Capitolo 3: Trasmissione delle indicazioni relative ai veicoli a motore esteri e ai veicoli di riserva svizzeri**

*Art. 31            Trasmissione di indicazioni relative ai veicoli a motore esteri*

I detentori di veicoli esteri che incaricano un fornitore del NETS di determinare i chilometri percorsi devono comunicare all'UDSC i veicoli a motore utilizzati nel territorio doganale. A tal fine devono trasmettere le indicazioni determinanti per la riscossione della tassa prima di incaricare il fornitore del NETS (cpv. 1). Questa comunicazione è necessaria perché l'UDSC non può consultare tali indicazioni in una banca dati come per i veicoli svizzeri. I detentori devono in seguito tenere aggiornati i dati (v. art. 33).

Il detentore di un veicolo a motore estero deve comunicare all'UDSC anche la fine del mandato con il fornitore del NETS (cpv. 2). In questo modo si evita che in caso di nuova entrata del veicolo nel territorio doganale la tassa commisurata alle prestazioni venga erroneamente fatturata al detentore precedente.

*Art. 32            Trasmissione di indicazioni relative ai veicoli di riserva svizzeri*

I commercianti di veicoli utilitari e i proprietari di parchi veicoli dispongono di veicoli di riserva che mettono a disposizione, a breve termine, dei loro clienti in caso di un guasto al veicolo o che utilizzano essi stessi. Per questi veicoli di riserva possono utilizzare le targhe di controllo del veicolo guasto. Anche i veicoli di riserva devono essere equipaggiati con un sistema di rilevazione nel veicolo. Tuttavia, non sempre le autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione comunicano tali veicoli al sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) e l'UDSC non ha quindi la possibilità di consultare i relativi dati. Per questo motivo, le persone che mettono a disposizione o utilizzano veicoli di riserva devono trasmettere all'UDSC gli stessi dati comunicati dai detentori di veicoli esteri (v. art. 31 cpv. 1). Devono inoltre indicare chi utilizza il veicolo e per quanto tempo è previsto l'utilizzo.

*Art. 33            Adeguamento delle indicazioni trasmesse*

Per la corretta determinazione della tassa è importante che i dati secondo gli articoli 31 e 32 siano sempre aggiornati. La persona che ha trasmesso i dati all'UDSC è dunque tenuta ad adeguare i dati non più attuali.

## Capitolo 4: Dichiarazione

### *Sezione 1: Dichiarazione in caso di determinazione automatizzata dei chilometri percorsi*

#### *Art. 34 Principio*

L'articolo 34 disciplina il principio della dichiarazione, ovvero la dichiarazione deve essere effettuata singolarmente per ogni veicolo.

#### *Art. 35 Contenuto della dichiarazione*

Nel capoverso 1 sono indicati i dati che, in generale, devono essere dichiarati in caso di determinazione automatizzata dei chilometri percorsi. Si tratta dei punti di riferimento secondo il GNSS e del peso totale massimo autorizzato dell'eventuale rimorchio trainato.

Per i veicoli esteri con un sistema di rilevazione nel veicolo di un fornitore del NETS nonché per tutti i veicoli svizzeri, nella dichiarazione devono essere indicati, oltre ai dati secondo il capoverso 1, il numero di telaio, il genere di rimorchio e il numero d'identificazione del fornitore (cpv. 2). In caso di veicoli svizzeri, le informazioni relative al numero di telaio, rilevanti per la determinazione della tassa, possono essere consultate nel SIAC, mentre in caso di veicoli esteri con un sistema di rilevazione nel veicolo di un fornitore del NETS tali dati devono essere forniti all'UDSC dal detentore (v. art. 31 cpv. 1). La dichiarazione del genere di rimorchio (normale o semirimorchio) permette la corretta determinazione della tassa per la combinazione di veicoli (v. art. 5). Grazie alla dichiarazione del numero d'identificazione del fornitore, l'UDSC può identificare il fornitore responsabile per il contenuto della dichiarazione.

Il capoverso 3 disciplina le indicazioni supplementari che devono essere dichiarate per i veicoli a motore esteri nel caso in cui i chilometri percorsi sono rilevati con un sistema di rilevazione nel veicolo di un fornitore del SET. Si tratta, in principio, delle stesse indicazioni che i detentori di veicoli esteri con un sistema di rilevazione di un fornitore del NETS forniscono direttamente all'UDSC. Nel servizio europeo di telepedaggio (SET) la rilevazione dei dati relativi al veicolo e al detentore spetta al fornitore autorizzato. Questi deve trasmettere tali dati all'UDSC nel quadro della dichiarazione di una corsa assoggettata alla tassa. Tra i dati da dichiarare rientra anche il numero PAN («personal account number»): si tratta di un numero univoco che identifica allo stesso tempo il fornitore, il detentore e il veicolo a motore.

#### *Art. 36 Termine per la dichiarazione*

L'articolo 36 disciplina i termini che i fornitori devono rispettare per la presentazione della dichiarazione. Per i veicoli a motore svizzeri la dichiarazione deve essere presentata giornalmente e deve contenere tutti i dati necessari relativi alla giornata. Per i veicoli a motore esteri deve essere presentata dopo l'uscita dal territorio doganale oppure giornalmente se il veicolo si trova nel territorio doganale per più di un giorno. L'UDSC disciplina nelle prescrizioni tecniche e operative le modalità relative alla presentazione della dichiarazione da parte del fornitore (cfr. art. 11a cpv. 4 LTTP).

Il capoverso 2 prevede che l'UDSC possa esigere una dichiarazione giornaliera per i veicoli con un sistema di rilevazione nel veicolo di un fornitore del NETS o del SET anche se il veicolo non è stato spostato. La dichiarazione giornaliera semplifica la procedura di determinazione e garantisce che il sistema di rilevazione nel veicolo messo a disposizione dal fornitore del NETS sia costantemente controllato, rendendo così più difficile un suo utilizzo abusivo.

#### *Art. 37 Consultazione dei dati*

I fornitori del NETS ricevono un compenso dall'UDSC per i loro servizi. Essi godono inoltre di una posizione di fiducia nel processo di riscossione della tassa. In cambio, devono concedere all'UDSC la possibilità di consultare tutti i dati necessari per la verifica delle dichiarazioni da loro trasmesse.

Per quanto riguarda i fornitori con sede in Svizzera, questa disposizione è sempre applicabile. In merito ai fornitori con sede nell'Unione europea (UE) vi sono tuttavia dei dubbi. Le persone con sede nell'UE soggiacciono al regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR) La trasmissione di dati in un Paese terzo è ammessa solo se tale Paese presenta un livello di protezione adeguato. Per quanto riguarda la Svizzera, l'adempimento di questa condizione è stato confermato dall'UE. Il diritto dell'UDSC di controllare la correttezza e completezza della dichiarazione viene tuttavia ulteriormente indicato nel contratto tra l'Ufficio e il fornitore.

## *Sezione 2: Dichiarazione in caso di determinazione manuale dei chilometri percorsi*

### *Art. 38 Principio*

In caso di determinazione manuale dei chilometri percorsi, la persona assoggettata al pagamento della tassa deve effettuare una dichiarazione singolarmente per ogni veicolo a motore (cpv. 1). Il capoverso 2 stabilisce il principio secondo il quale anche per i veicoli a propulsione elettrica per il trasporto di merci è necessaria una dichiarazione.

### *Art. 39 Contenuto della dichiarazione per veicoli svizzeri*

Se per i veicoli svizzeri assoggettati alla tassa e per i veicoli svizzeri a propulsione elettrica per il trasporto di merci i chilometri percorsi sono determinati manualmente, la dichiarazione deve contenere tutte le indicazioni necessarie per la determinazione della tassa. L'articolo 39 disciplina il contenuto della dichiarazione, ovvero i dati relativi alla prestazione chilometrica. L'UDSC riprende i dati concernenti il veicolo dal SIAC.

### *Art. 40 Contenuto della dichiarazione per veicoli esteri*

Per i veicoli esteri assoggettati alla tassa e per i veicoli esteri a propulsione elettrica per il trasporto di merci per i quali i chilometri percorsi sono determinati manualmente sono necessarie due dichiarazioni contenenti indicazioni diverse. La prima deve essere effettuata prima dell'entrata nel territorio doganale (cpv. 2), la seconda al momento dell'uscita dallo stesso (cpv. 3). Entrambe le dichiarazioni sono necessarie per garantire la determinazione della tassa e permettere un pagamento semplice.

Prima dell'entrata devono essere fornite tutte le indicazioni necessarie all'identificazione del veicolo e alla garanzia della copertura della tassa eventualmente esigibile. Generalmente la tassa è garantita mediante indicazione di una carta di credito o di debito oppure di una carta carburante nonché, eccezionalmente, mediante pagamento in contanti (v. art. 82).

Deve inoltre essere indicato il motivo della determinazione manuale. Questa informazione è necessaria per distinguere i veicoli non equipaggiati con un sistema di rilevazione nel veicolo dai veicoli con un sistema di rilevazione del fornitore del SET che ha subito un guasto o è difettoso (v. art. 22 e 28).

La seconda dichiarazione deve contenere le indicazioni necessarie per determinare in modo corretto la tassa tra il momento dell'entrata del veicolo nel territorio doganale e quello dell'uscita dallo stesso. Si tratta dei dati che non sono ancora noti al momento dell'entrata o che possono cambiare mentre il veicolo si trova nel territorio doganale, ovvero i chilometri effettivamente percorsi o i punti di riferimento registrati nonché il peso determinante al momento dell'uscita.

### *Art. 41 Termine per la dichiarazione*

L'articolo 41 disciplina i termini che la persona assoggettata al pagamento della tassa deve rispettare per la presentazione della dichiarazione. Per i veicoli svizzeri la dichiarazione deve essere presentata giornalmente alla fine della corsa (cpv. 1).

In caso di veicoli esteri assoggettati alla tassa e di veicoli esteri a propulsione elettrica per il trasporto di merci per i quali i chilometri percorsi sono determinati manualmente, la dichiarazione secondo l'articolo 40 capoverso 2 deve essere effettuata prima dell'entrata, al fine di garantire la tassa. La dichiarazione al momento dell'uscita (art. 40 cpv. 3) deve essere effettuata al più tardi cinque giorni dopo l'uscita, in caso di pagamento senza contanti, oppure al momento dell'uscita, se la tassa è pagata in contanti.

Il rispetto del termine per la dichiarazione secondo l'articolo 40 capoverso 3 può essere verificato solo se l'UDSC constatata effettivamente che il veicolo è uscito dal territorio doganale. A causa dei valichi di confine non occupati ciò non è sempre possibile. Se l'uscita non viene constatata, il termine decorre dal momento dell'uscita indicato nella dichiarazione secondo l'articolo 40 capoverso 2. Qualora prima del momento dell'uscita indicato venga dichiarata una nuova entrata, tale entrata è considerata come uscita.

Se non viene effettuata alcuna dichiarazione, l'UDSC procede alla determinazione della tassa sulla base degli articoli 49–51.

#### *Art. 42 Dichiarazione in caso di guasto o difetto del sistema di rilevazione nel veicolo*

In caso di guasto o difetto al sistema di rilevazione nel veicolo, i chilometri percorsi e le indicazioni relative al rimorchio trainato devono essere determinati manualmente (v. art. 28); la persona assoggettata al pagamento della tassa deve trasmettere tali informazioni successivamente all'UDSC o al fornitore del NETS. Nel servizio nazionale di telepedaggio (NETS) la dichiarazione deve essere effettuata al fornitore, mentre nel servizio europeo di telepedaggio (SET) direttamente all'UDSC. Per le dichiarazioni all'UDSC deve essere utilizzato il sistema NMTS. I fornitori del NETS, dal canto loro, definiscono appositi processi e trasmettono i dati relativi alla prestazione chilometrica all'UDSC tramite un'apposita interfaccia. I destinatari della dichiarazione sono diversi perché nel servizio europeo di telepedaggio (SET) le comunicazioni di guasti e malfunzionamenti devono essere sbrigate direttamente con il rispettivo gestore del pedaggio. Alla persona assoggettata al pagamento della tassa è concesso, in linea di massima, un termine di cinque giorni per la dichiarazione (lett. a e b). Di principio il termine inizia a decorrere dal momento del difetto o guasto. Solo nel caso di veicoli a motore esteri equipaggiati con un sistema di rilevazione nel veicolo di un fornitore del SET il termine comincia a decorrere dall'uscita dal territorio doganale.

#### *Sezione 3. Correzione della dichiarazione*

##### *Art. 43*

L'articolo 43 stabilisce il principio secondo il quale la dichiarazione può essere corretta fino al momento in cui diventa vincolante (v. art. 44). In seguito può essere modificata solo nel quadro di una procedura di opposizione.

#### *Sezione 4: Carattere vincolante della dichiarazione*

##### *Art. 44*

L'articolo 44 stabilisce il momento in cui la dichiarazione presentata diventa vincolante e perciò, secondo l'articolo 43, non può più essere corretta. La determinazione della tassa avviene sulla base dei dati della dichiarazione disponibili in quel momento e delle constatazioni effettuate mediante gli impianti di controllo (v. art. 47–51).

## **Capitolo 5: Disciplinamenti speciali per veicoli esentati dalla tassa**

### *Sezione 1: Determinazione dei chilometri percorsi e dichiarazione per i veicoli a motore a propulsione elettrica per il trasporto di merci*

#### *Art. 45*

I veicoli elettrici sono esentati dalla tassa presumibilmente fino al 2030<sup>7</sup>. Il loro numero è in costante aumento e mancano dati statistici affidabili relativi alle prestazioni chilometriche, ai costi d'infrastruttura ad essi imputabili e a quelli a carico della collettività in questo segmento promettente. Per i veicoli a propulsione elettrica per il trasporto di merci svizzeri ed esteri in futuro deve essere rilevata la prestazione chilometrica. Ciò significa che i chilometri percorsi vanno determinati in modo automatizzato. Si applicano pertanto le disposizioni relative alla determinazione automatizzata dei chilometri percorsi (cpv. 1).

Nei casi in cui i chilometri percorsi sono determinati manualmente, si applicano le disposizioni relative alla determinazione manuale dei chilometri percorsi.

Tuttavia, la tassa non è riscossa sui veicoli a propulsione elettrica.

### *Sezione 2: Obbligo di dichiarazione per i veicoli esteri esentati dalla tassa*

#### *Art. 46*

Al fine di poter verificare in modo automatizzato l'adempimento dell'obbligo fiscale al confine e all'interno del Paese, è indispensabile che vi sia un obbligo di dichiarazione generale per tutti i veicoli a motore pesanti che circolano sulla rete stradale sulla quale è riscossa la tassa. Solo così è possibile garantire che l'UDSC riconosca automaticamente i veicoli non assoggettati alla tassa (veicoli di lavoro) o quelli esentati secondo l'articolo 2 che sono rilevati da un impianto di controllo, in modo che esso non avvii un procedimento per sottrazione della tassa (v. art. 90).

È possibile rinunciare all'obbligo di dichiarazione se vi è la possibilità di confrontare i dati del veicolo con quelli di un registro dei veicoli. Un simile registro al quale l'UDSC ha accesso esiste per i veicoli svizzeri (SIAC) ma non per quelli esteri. Per questo motivo, ad eccezione dei veicoli a motore a propulsione elettrica (v. art. 45), vi è un obbligo di dichiarazione per tutti i veicoli esteri d'un peso totale autorizzato superiore a 3,5 t. Sono previste deroghe per i veicoli esteri dell'esercito, della protezione civile e delle organizzazioni di primo intervento, sulla base di motivi legati alla tutela del segreto o all'urgenza degli impieghi. L'obbligo di dichiarazione non vale neanche per i rimorchi, i veicoli cingolati e gli assi di trasporto esteri.

Per i veicoli a motore esteri a propulsione elettrica per il trasporto di persone e per i veicoli a motore esteri esentati dalla tassa i detentori devono trasmettere all'UDSC, prima della corsa, le seguenti indicazioni: targa di controllo con sigla distintiva della nazionalità, data dell'entrata e della prevista uscita. Tuttavia la tassa non è riscossa.

## **Capitolo 6: Determinazione e riscossione della tassa**

### *Sezione 1: Determinazione della tassa*

#### *Art. 47            Decisione d'imposizione*

Secondo il capoverso 1, l'UDSC determina la tassa sulla base della dichiarazione presentata dal fornitore o dalla persona assoggettata al pagamento della tassa (v. art. 35, 39 e 40) nonché delle eventuali registrazioni trasmesse a seguito di un difetto (v. art. 28 e 42) o a causa dell'impossibilità, da parte del fornitore, di accedere al sistema di rilevazione nel veicolo (v. art. 29).

---

<sup>7</sup> Messaggio del 16 settembre 2022 concernente la revisione della legge sul CO<sub>2</sub> per il periodo successivo al 2024; FF 2022 2651.

Di regola, ogni tassa determinata è oggetto di una singola decisione, notificata anche singolarmente. L'UDSC segue questo principio anche per i veicoli esteri con un sistema di rilevazione nel veicolo di un fornitore del SET. Per tutti gli altri veicoli (veicoli esteri con un sistema di rilevazione nel veicolo di un fornitore del NETS e tutti i veicoli svizzeri) le tasse determinate nel corso di un mese civile sono riunite in una decisione mensile (cpv. 2). Ciò permette di semplificare la riscossione della tassa e di venire incontro alle richieste del settore dei trasporti.

La decisione d'imposizione è generalmente notificata alla persona assoggettata al pagamento della tassa. Per i veicoli esteri equipaggiati con un sistema di rilevazione nel veicolo di un fornitore del SET essa è notificata al fornitore (cpv. 3), considerato come mandatario autorizzato. Ciò significa che il fornitore deve essere debitamente autorizzato dalla persona assoggettata al pagamento della tassa e deve provvedere a inoltrarle la decisione d'imposizione nella forma adeguata.

La notifica della decisione d'imposizione avviene fondamentalmente attraverso il portale, a condizione che il destinatario abbia previamente acconsentito alla notifica elettronica (cpv. 4).

*Art. 48            Decisione d'imposizione per i veicoli esteri con determinazione manuale dei chilometri percorsi*

Per i veicoli esteri per i quali i chilometri percorsi sono determinati manualmente deve essere presentata una dichiarazione sia prima dell'entrata nel territorio doganale (art. 40 cpv. 2) sia al momento dell'uscita dallo stesso (art. 40 cpv. 3), indicando in entrambi i casi il peso determinante nonché il numero di chilometri percorsi. L'articolo 48 stabilisce quale delle due indicazioni è presa in considerazione per calcolare la tassa. In caso di determinazione della tassa sulla base del peso determinante, viene preso in considerazione il peso più elevato (cpv. 1 lett. a; v. art. 5 cpv. 2 lett. d). Se si prendesse in considerazione il peso determinante, l'onere che ne consegue sarebbe sproporzionato sia per il conducente sia per l'UDSC. In caso di determinazione sulla base dei chilometri percorsi ci si basa sull'indicazione fornita con la dichiarazione secondo l'articolo 40 capoverso 3 (cpv. 1 lett. b). Ciò corrisponde al principio secondo il quale i chilometri percorsi nel territorio doganale sono determinanti per il calcolo della tassa (v. art. 6 cpv. 1 LTTP).

Per i veicoli esteri per i quali i chilometri percorsi sono determinati manualmente, in assenza di destinatario l'UDSC mette a disposizione nel sistema NMTS solo una quietanza relativa al pagamento della tassa. Esso emana una decisione d'imposizione solo successivamente e su richiesta della persona assoggettata al pagamento della tassa. Questa ha 30 giorni di tempo per presentare una simile richiesta (cpv. 2).

*Art. 49            Base per la determinazione in mancanza di punti di riferimento nella dichiarazione*

Se la persona assoggettata al pagamento della tassa non adempie i propri obblighi di collaborazione secondo gli articoli 26–29, la dichiarazione può mancare per un intero periodo fiscale oppure può presentare lacune, più o meno grandi, tra due punti di riferimento GNSS. Ciò emerge chiaramente dalle esperienze fatte con il SET, introdotto nel 2020 per i veicoli esteri. Spesso i conducenti staccano il sistema di rilevazione nel veicolo dall'alimentazione elettrica. Questo capita per lo più durante le pause, per esempio quando vogliono utilizzare una macchina per il caffè attaccandola alla stessa presa nella cabina del conducente e poi dimenticano di riattaccare il sistema di rilevazione al momento della ripresa del viaggio. Se il conducente se ne accorge troppo tardi, la batteria integrata nel sistema di rilevazione nel veicolo si scarica e la corsa registrata presenta delle lacune. Non è da escludere che l'interruzione di alimentazione elettrica venga provocata intenzionalmente, al fine di nascondere i chilometri percorsi. Attualmente simili lacune sono corrette d'ufficio e la determinazione della

tassa avviene di conseguenza. In futuro questa operazione avviene in modo automatizzato secondo regole predefinite.

A tal fine l'UDSC può ricorrere ai dati registrati dagli impianti di controllo stazionari e mobili (v. art. 90) nonché a metodi di routing (cpv. 1). I metodi di routing sono noti perché utilizzati nei navigatori dei veicoli: gli algoritmi calcolano il percorso più adatto sulla base di determinati criteri (p. es. il percorso più veloce, più breve o con più curve).

Nell'interesse delle imprese di trasporto, l'UDSC prende in considerazione il percorso più breve adatto al traffico pesante (cpv. 2). Per contrastare gli abusi, esso calcola inoltre la velocità media per il percorso determinato grazie ai metodi di routing. In questo modo può capire se un tragitto è stato percorso con o senza interruzioni oppure se le interruzioni sono state eventualmente intenzionali. Più la velocità media è bassa, più è elevato il rischio di abuso. Una velocità media di 50 km/h è plausibile tenendo conto del normale traffico giornaliero. Tuttavia l'UDSC applica il supplemento solo in caso di una velocità media uguale o inferiore a 45 km/h (cpv. 3). Una velocità media bassa può però dipendere anche dalle pause effettuate per rispettare i periodi di riposo o dal trasbordo della merce. Questo aspetto non è però preso in considerazione in caso di dichiarazione mancante o lacunosa. Spetta al conducente fare in modo che il sistema di rilevazione nel veicolo funzioni ininterrottamente durante la corsa nonché determinare manualmente i chilometri percorsi in caso di difetto o guasto e trasmettere questi dati secondo le prescrizioni (v. art. 28 e 42).

*Art. 50 Base per la determinazione in caso di dichiarazione errata del rimorchio trainato*

Chiare regole sono necessarie anche per i casi di dichiarazione errata del rimorchio trainato. L'articolo 50 stabilisce pertanto che in questi casi la tassa è determinata sulla base del peso totale massimo autorizzato del convoglio. Se tale peso non è noto, viene preso in considerazione un peso di 40 t.

*Art. 51 Base per la determinazione in mancanza di dichiarazione*

Nel sistema attuale, in caso di mancata dichiarazione la persona assoggettata al pagamento della tassa riceve una decisione d'imposizione d'ufficio. Tuttavia, una simile procedura è onerosa, richiede risorse di personale, comporta interventi manuali nel processo di determinazione della tassa, rallentandolo notevolmente, e, infine, porta spesso a opposizioni. Il sistema TTPCP III si basa su un processo di determinazione della tassa possibilmente automatizzato. Per questo motivo, se manca la dichiarazione in futuro si rinuncia all'imposizione d'ufficio e si applicano regole predefinite.

Il capoverso 1 disciplina la procedura da applicare se manca la dichiarazione dei chilometri percorsi (lett. a) e del peso determinante (lett. b). Nel primo caso, l'UDSC si basa sui passaggi registrati dagli impianti di controllo: se sono stati constatati dei passaggi, calcola i chilometri mediante i metodi di routing e gli eventuali supplementi secondo l'articolo 49. Se invece gli impianti non hanno registrato alcun passaggio, l'UDSC calcola 300 km al giorno.

La determinazione della tassa si basa sempre sul peso massimo determinante; per i veicoli che non possono trainare rimorchi, essa si basa sul peso totale. Nel caso dei veicoli che possono trainare rimorchi, l'UDSC non fa distinzione tra il fatto che un rimorchio venga trainato o meno: se manca la dichiarazione, esso determina la tassa sulla base del peso totale del convoglio. Per i veicoli svizzeri il peso è ripreso dal SIAC. Per quelli esteri si applica il peso comunicato all'UDSC secondo l'articolo 31. Nel caso degli altri veicoli esteri, il peso totale o il peso totale del convoglio determinante non è noto e la determinazione avviene sulla base del peso massimo possibile per la tassa commisurata alle prestazioni, ovvero 40 t.

Se vi sono indizi che fanno supporre che 300 km al giorno sono troppo pochi, i chilometri percorsi sono determinati d'ufficio, entro i limiti del potere di apprezzamento (cpv. 2). Questa situazione si verifica però raramente. In genere i veicoli che circolano nel territorio doganale

sono rilevati al confine e da uno o più impianti di controllo all'interno del Paese, ciò che rende possibile applicare i metodi di routing.

## *Sezione 2: Riscossione della tassa*

### *Art. 52 Fatturazione*

L'UDSC deve avere la possibilità di non fatturare singolarmente ogni decisione d'imposizione. In questo modo le decisioni d'imposizione relative ai diversi veicoli di un detentore possono essere riunite in una fattura. Allo stesso tempo è per esempio possibile conteggiare contemporaneamente eventuali accrediti da opposizioni o restituzioni per trasporti nel TCNA. L'UDSC può quindi fatturare la tassa su base periodica, ma almeno una volta al mese (cpv. 1).

Il fornitore del SET è debitore della tassa per tutti i veicoli esteri che ricorrono ai suoi servizi. Non avrebbe pertanto senso fatturgli separatamente la tassa relativa a ogni singolo veicolo. Per questo motivo l'UDSC gli fattura la somma di tutte le tasse. La fatturazione avviene al massimo una volta a settimana (cpv. 2).

Il termine di pagamento è di 60 giorni dalla fatturazione. Per i fornitori del SET il termine è di 30 giorni (cpv. 3).

### *Art. 53 Garanzia*

Se il pagamento della tassa è a rischio o in ritardo, l'UDSC può richiedere una garanzia per la tassa stessa nonché per gli interessi e i costi collegati. Questa possibilità vale anche nei casi in cui la tassa non è ancora stata stabilita con una decisione passata in giudicato (cpv. 1). L'UDSC emana a tal fine una decisione di richiesta di garanzia che vale come decreto di sequestro (cpv. 2).

Il ricorso contro la decisione di richiesta di garanzia è retto dall'articolo 23 LTTP e non ha effetto sospensivo (cpv. 3).

Se la garanzia non viene fornita, l'UDSC, dopo diffida infruttuosa, incarica il l'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione di revocare la licenza di circolazione e di ritirare le targhe di controllo. Qualora il veicolo in questione non sia stato ancora ammesso alla circolazione, l'Ufficio può incaricare detta autorità di rifiutare l'ammissione alla circolazione fino alla prestazione della garanzia (art. 14a cpv. 1 lett. a e b LTTP).

### *Art. 54 Pagamenti anticipati e garanzie per veicoli con determinazione manuale dei chilometri percorsi*

Per i veicoli per i quali i chilometri percorsi sono determinati manualmente l'UDSC deve avere la possibilità di richiedere pagamenti anticipati o garanzie (soprattutto mediante carte di credito o di debito oppure carte-carburante; v. art. 82), al fine di impedire che i conducenti entrino nel territorio doganale e poi escano senza aver pagato la tassa. Esso deve inoltre poter riscuotere la tassa in importi parziali (cpv. 1). Su domanda, l'UDSC restituisce gli importi riscossi in eccesso per i pagamenti anticipati e le garanzie (cpv. 2).

### *Art. 55 Rischio legato all'incasso dei fornitori del SET in caso di veicoli esteri*

Il fornitore del SET autorizzato a offrire servizi per i veicoli esteri riceve una fattura collettiva dall'UDSC. Questa comprende la tassa per tutte le corse assoggettate alla tassa rilevate dai suoi sistemi di rilevazione nel veicolo e trasmesse all'UDSC per la determinazione. La fattura collettiva è generata al massimo una volta a settimana (v. art. 52 cpv. 2). Il fornitore è libero di stabilire le modalità della fatturazione successiva ai suoi clienti. Egli si assume il rischio legato all'incasso qualora i suoi clienti non saldino il credito.

## **Titolo terzo: Fornitori del NETS e del SET**

### **Capitolo 1: Autorizzazione**

#### *Art. 56 Domanda di autorizzazione*

Chi vuole ottenere un'autorizzazione come fornitore del NETS o del SET deve presentare un'apposita domanda all'UDSC (cpv. 1). Il richiedente deve provare che le condizioni formali sono soddisfatte. Inoltre deve rendere verosimile di essere in grado di soddisfare in modo duraturo le prescrizioni tecniche e operative stabilite dall'UDSC nonché di poter mettere a disposizione un sistema di rilevazione nel veicolo che soddisfa i requisiti secondo l'articolo 24 (cpv. 2).

#### *Art. 57 Condizioni per il rilascio dell'autorizzazione*

L'UDSC rilascia l'autorizzazione se il richiedente soddisfa le condizioni formali di cui all'articolo 58 e supera tutte le fasi di verifica della procedura di autorizzazione secondo l'articolo 59.

#### *Art. 58 Condizioni formali*

L'articolo 58 elenca le condizioni formali che il richiedente deve soddisfare (lett. a e b). Il richiedente deve inoltre designare un recapito in Svizzera (lett. c). Un simile indirizzo è necessario poiché in base al principio di sovranità del diritto internazionale la Svizzera non può né notificare decisioni né trasmettere atti amministrativi in territorio straniero.

#### *Art. 59 Fasi di verifica della procedura di autorizzazione e costi*

La procedura di autorizzazione si svolge in quattro fasi consecutive.

- Fase 1: l'UDSC verifica se le condizioni formali sono soddisfatte e se il contenuto della documentazione presentata è completo, chiaro e comprensibile.
- Fase 2: il richiedente deve provare, in un ambiente di test, che soddisfa le prescrizioni tecniche e operative per le interfacce tra il suo sistema d'informazione e quello dell'UDSC. A questo scopo egli può utilizzare, dietro pagamento di un emolumento, l'ambiente di test dell'UDSC.
- Fase 3: prevede un test di funzionamento su strada con veicoli di prova non assoggettati alla tassa e messi a disposizione dal richiedente. Mediante corse di prova su tragitti predefiniti dall'UDSC il richiedente deve provare che le prescrizioni tecniche e operative poste al sistema di rilevazione nel veicolo sono soddisfatte e che i punti di riferimento vengono rilevati con la precisione necessaria al corretto calcolo della tassa commisurata alle prestazioni.
- Fase 4: prevede un progetto pilota con un numero predefinito di veicoli assoggettati alla tassa al fine di verificare l'efficienza del sistema di rilevazione nel veicolo. Il richiedente deve dimostrare che tutte le prescrizioni tecniche e operative sono soddisfatte e che in condizioni reali il sistema fornisce una qualità di esercizio sufficiente affinché la determinazione e la riscossione della tassa avvengano correttamente in modo duraturo. Il progetto pilota comprende pertanto anche la trasmissione dei dati necessari per la riscossione della tassa. Nel caso dei fornitori del SET, il progetto pilota comprende anche, per i veicoli a motore esteri, i dati del veicolo e del detentore nonché l'intero processo di incasso.

Nelle fasi 1–3 l'UDSC comunica ogni volta al richiedente se ha superato la verifica. Il superamento di una fase costituisce la condizione per il passaggio alla verifica della fase successiva (cpv. 2). L'UDSC comunica al richiedente anche il mancato superamento di una fase di verifica. Su richiesta, l'UDSC emana una decisione impugnabile (cpv. 3).

Il richiedente si assume i propri costi legati alla procedura di autorizzazione (cpv. 4).

*Art. 60 Rinuncia alla verifica della soddisfazione di singole condizioni per l'autorizzazione o a singole fasi di verifica*

L'UDSC può rinunciare alla verifica di singole condizioni per l'autorizzazione oppure a intere fasi di verifica se i risultati ottenuti nell'ambito di una procedura di autorizzazione svolta in uno Stato dello Spazio economico europeo, nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord o in Svizzera provano che il richiedente soddisfa le prescrizioni. Questa soluzione riduce i costi e accelera la procedura di autorizzazione.

*Art. 61 Contratto per il progetto pilota*

Se il richiedente soddisfa le condizioni poste per la fase 3 (v. art. 59), l'UDSC stipula con lui un contratto di autorizzazione per il progetto pilota della fase 4 (cpv. 1). Il capoverso 2 disciplina il contenuto minimo del contratto. Dato che il fornitore autorizzato assume compiti sovrani, viene stipulato un contratto di diritto pubblico.

*Art. 62 Rilascio dell'autorizzazione*

Se anche il progetto pilota (fase 4) si conclude con successo, l'UDSC emana una decisione relativa all'autorizzazione del fornitore (cpv. 1). In questo modo il contratto per il progetto pilota secondo l'articolo 61 vale anche come contratto per l'esercizio regolare (cpv. 2).

L'UDSC emana una decisione anche quando il progetto pilota si conclude senza successo. Il contratto per il progetto pilota è allora considerato terminato a partire da questo momento.

**Capitolo 2: Cambiamento della situazione nonché non adempimento degli obblighi e condizioni non soddisfatte**

*Art. 63 Cambiamento della situazione e nuova verifica delle condizioni per l'autorizzazione*

Se la situazione del fornitore o dell'UDSC cambia (p. es. nuovi hardware, modifiche ai software) occorre garantire che tutti i requisiti continuino a essere soddisfatti.

In caso di cambiamenti che potrebbero ripercuotersi sull'autorizzazione, il fornitore autorizzato, oltre ad adempiere l'obbligo di informazione secondo il capoverso 1, deve presentare all'UDSC un'analisi dell'impatto. Sulla base delle possibili ripercussioni egli deve illustrare misure atte a sventare o ridurre i rischi identificati (cpv. 2). Si tratta di una soluzione logica, visto che il fornitore autorizzato può valutare meglio di chiunque altro quali possono essere le conseguenze degli adeguamenti al suo sistema di rilevazione.

Affinché la riscossione della tassa sia sempre garantita, il capoverso 3 autorizza l'UDSC a verificare nuovamente se le condizioni per l'autorizzazione sono soddisfatte, qualora sulla base di un'analisi dell'impatto giunga alla conclusione che ciò è necessario. Esso può verificare se le condizioni per l'autorizzazione sono soddisfatte anche indipendentemente da un cambiamento della situazione. Può decidere se ripetere l'intera procedura di autorizzazione o solo singole fasi. La nuova verifica delle condizioni per l'autorizzazione non dà diritto a un indennizzo del fornitore (cpv. 4).

*Art. 64 Misure in caso di condizioni per l'autorizzazione non soddisfatte e di violazione degli obblighi*

L'articolo 64 disciplina la procedura nei casi in cui un fornitore non soddisfa più le condizioni per l'autorizzazione oppure viola gli obblighi contrattuali o legali. D'intesa con l'UDSC egli deve adottare delle misure atte a garantire nuovamente la soddisfazione delle condizioni per

l'autorizzazione o l'adempimento degli obblighi (cpv. 1 e 2). Se l'UDSC non approva le misure o se le misure adottate non sono efficaci, l'Ufficio ordina delle misure e stabilisce un termine per la loro attuazione (cpv. 3).

### **Capitolo 3: Prestazioni di garanzia del fornitore del SET**

#### *Art. 65*

Il fornitore del SET è debitore della tassa dovuta da tutte le persone assoggettate al pagamento della tassa che ricorrono ai suoi servizi per i veicoli esteri (cfr. art. 11b cpv. 1 lett. e LTTP). L'UDSC ha pertanto un interesse rilevante al fatto che il fornitore disponga di una capacità finanziaria sufficiente per adempiere i propri obblighi di pagamento. Se ha dubbi in merito, l'Ufficio può in ogni momento esigere prestazioni di garanzia da parte del fornitore del SET.

### **Capitolo 4: Rifiuto e revoca dell'autorizzazione**

#### *Art. 66*

Se il fornitore del SET non presta le garanzie richieste dall'UDSC (v. art. 65), l'Ufficio rifiuta l'autorizzazione o la revoca (cpv. 1).

Se la situazione contrattuale o legale non è ripristinata entro i termini stabiliti dall'UDSC secondo l'articolo 64 capoverso 3, l'UDSC revoca l'autorizzazione (cpv. 2). Nella prassi, è difficile che un simile caso si verifichi. Si parte infatti dal presupposto che in caso di violazione degli obblighi si trovi una soluzione consensuale per porvi rimedio.

Secondo il capoverso 2 l'UDSC ha inoltre la possibilità di ritirare con effetto immediato l'autorizzazione se, dopo diffida infruttuosa, il fornitore del SET è in ritardo con il pagamento (cpv. 2).

### **Capitolo 5: Aggiudicazione della commessa al fornitore incaricato**

#### *Art. 67*

Il fornitore incaricato secondo l'articolo 11a capoverso 1 LTTP ha l'obbligo di fornire un sistema di rilevazione nel veicolo a tutti i detentori di veicoli a motore che non vogliono o non possono optare per un fornitore autorizzato. Il fornitore incaricato è determinato mediante una procedura di aggiudicazione secondo la legge federale del 21 giugno 2019<sup>8</sup> sugli appalti pubblici (LAPub), per la quale egli deve, in linea di principio, soddisfare le stesse condizioni valide per i fornitori autorizzati.

Il fornitore incaricato è un fornitore di servizi di base: egli garantisce che le persone assoggettate al pagamento della tassa che non possono stipulare un contratto con un fornitore autorizzato abbiano la possibilità di usufruire gratuitamente dei suoi servizi. Egli mette loro a disposizione un sistema di rilevazione nel veicolo e trasmette i dati rilevati all'UDSC ai fini della determinazione della tassa. Per questo motivo, con il fornitore incaricato viene stipulato un contratto di diritto pubblico.

### **Capitolo 6: Termine per la trasmissione dei dati da parte del fornitore del NETS**

#### *Art. 68*

In caso di guasto o difetto al sistema di rilevazione nel veicolo, la persona assoggettata al pagamento della tassa o il conducente deve registrare i chilometri percorsi e le indicazioni relative ai rimorchi trainati e trasmettere queste indicazioni al fornitore o all'UDSC (v. art. 42). L'articolo 68 stabilisce che il fornitore del NETS deve dichiarare questi dati all'UDSC al più tardi il giorno successivo. Gli altri fornitori non sono interessati dalla disposizione, visto che in

---

<sup>8</sup> RS 172.056.1

questi casi è la persona assoggettata al pagamento della tassa che dichiara i dati direttamente all'UDSC.

## **Capitolo 7: Verifica dell'importo della controprestazione**

### *Art. 69*

La Confederazione può versare una controprestazione al fornitore autorizzato per i servizi che presta nel quadro della riscossione della tassa. L'importo è fissato dal DFF (cfr. art. 11*b* cpv. 4 LTTP). Il fornitore incaricato riceve il compenso sulla base della procedura di aggiudicazione secondo la LAPub.

È nell'interesse della Confederazione avere molti fornitori che si sottopongono alla procedura di autorizzazione per i servizi di telepedaggio SET e/o NETS, affinché l'UDSC possa determinare la tassa mediante un processo standard automatizzato e non con un sistema di rilevazione manuale (v. art. 22), in particolare per i veicoli esteri (ovvero oltre 2,5 mio. di entrate nel territorio doganale all'anno). Un eventuale compenso deve pertanto essere fissato in modo da essere possibilmente basso ma tuttavia sufficientemente elevato. L'importo si basa sull'elenco delle prestazioni del servizio di telepedaggio interessato. Nell'ambito di uno stesso servizio di telepedaggio il compenso deve essere uguale per tutti i fornitori.

Per i veicoli esteri nel servizio europeo di telepedaggio SET il fornitore è anche responsabile della rilevazione e dell'aggiornamento dei dati necessari relativi ai veicoli a motore e ai detentori. Egli si assume anche il rischio legato all'incasso (v. art. 55). Per questa ragione il suo compenso è superiore rispetto a quello degli altri servizi.

La controprestazione deve essere verificata periodicamente, ma almeno ogni cinque anni, e, se necessario, adeguata alla nuova situazione dal DFF. A fronte della crescita del mercato e dell'utilizzo di sistemi di rilevazione nel veicolo in vari territori europei di pedaggio, occorre in particolare valutare se le sinergie tra i fornitori autorizzati permettono una riduzione dei prezzi.

## **Titolo quarto: Riscossione forfettaria della tassa**

La tassa forfettaria rimane invariata per i detentori svizzeri ed esteri.

### **Capitolo 1: Veicoli svizzeri**

#### *Sezione 1: In generale*

##### *Art. 70          Periodo fiscale*

Il periodo fiscale inizia il 1° gennaio dell'anno civile e termina il 31 dicembre dello stesso anno.

##### *Art. 71          Pagamento della tassa*

La tassa forfettaria deve essere pagata prima dell'inizio del periodo fiscale (cpv. 1). Essa diventa esigibile con la messa in circolazione e in seguito all'inizio di ogni anno (cpv. 2). Per il termine e le modalità di pagamento fanno stato le disposizioni cantonali disciplinanti la riscossione dell'imposta sui veicoli a motore (cpv. 3). In questo modo si semplifica la procedura di incasso da parte delle autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione.

##### *Art. 72          Competenza per la riscossione della tassa*

Secondo il capoverso 1 la tassa è riscossa dal Cantone in cui il veicolo è immatricolato (Cantone di stanza). Il capoverso 2 disciplina la competenza e la procedura in caso di trasferimento in un altro Cantone. La procedura è dunque allineata alla prassi relativa all'imposta sui veicoli a motore. La tassa forfettaria è in futuro riscossa dal nuovo Cantone a partire dal

giorno in cui avviene il trasferimento. Il Cantone di stanza precedente restituisce la tassa che ha riscosso in eccesso.

*Art. 73 Pagamento della tassa per veicoli con targhe intercambiabili*

L'articolo 73 stabilisce che per i veicoli con targhe intercambiabili la tassa è dovuta soltanto per il veicolo assoggettato all'imposta più elevata.

*Art. 74 Restituzione della tassa in caso di messa fuori circolazione del veicolo*

In caso di messa fuori circolazione di un veicolo, il Cantone di stanza restituisce la tassa forfettaria in maniera proporzionale (cpv. 1). La procedura di restituzione è retta dalle regolamentazioni cantonali (cpv. 2). Gli importi inferiori a 50 franchi non devono essere restituiti (cpv. 3).

*Art. 75 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 nel territorio doganale sussisteva un diritto alla restituzione per mezza giornata. In futuro queste mezze giornate non danno più diritto alla restituzione. In questo modo si elimina il vantaggio di cui beneficiano i detentori di questi veicoli rispetto ai detentori di veicoli esteri che devono pagare interamente la tassa forfettaria anche per mezze giornate (cpv. 1).

Come finora, le domande di restituzione devono essere presentate all'UDSC entro un anno dalla fine del periodo fiscale. Tuttavia, la trasmissione deve avvenire in forma elettronica e non più per posta o e-mail. L'UDSC può esigere mezzi di prova relativi alle corse all'estero (cpv. 2).

*Sezione 2: Dichiarazione per veicoli utilizzati nel traffico di linea*

*Art. 76 Principio*

Il capoverso 1 stabilisce il principio secondo il quale per i veicoli utilizzati nel traffico di linea deve essere presentata una dichiarazione. La dichiarazione deve avvenire singolarmente per ogni veicolo (cpv. 2).

*Art. 77 Contenuto della dichiarazione*

Per quanto riguarda i veicoli utilizzati nel traffico di linea, sono esentate dalla tassa solo le corse effettivamente effettuate nel traffico di linea (art. 2 cpv. 1 lett. d). Le corse effettuate fuori da tale traffico, per esempio le corse legate alla riparazione del veicolo o le corse private per un matrimonio, soggiacciono alla tassa forfettaria e devono essere dichiarate periodicamente all'UDSC per la determinazione successiva della tassa. La dichiarazione deve contenere i dati necessari secondo le lettere a–e.

*Art. 78 Termine per la presentazione della dichiarazione*

La dichiarazione deve essere effettuata entro la fine del secondo trimestre dell'anno successivo al periodo fiscale (cpv. 1). Visto che i dati necessari per la determinazione della tassa per i veicoli di linea corrispondono a quelli delle domande di restituzione secondo l'articolo 18 capoverso 1<sup>bis</sup> della legge federale del 21 giugno 1996<sup>9</sup> sull'imposizione degli oli minerali (LIOM), al fine di sgravare i detentori tali domande sono considerate come dichiarazione secondo il capoverso 1 (cpv. 2). Ciò tuttavia a condizione che la domanda di restituzione sia presentata entro i termini. Per armonizzare i termini dell'OTTP con quelli della LIOM, il termine per la dichiarazione è stato aumentato di tre mesi, portandolo a sei mesi (v. cpv. 1). Se

---

<sup>9</sup> RS 641.61

la dichiarazione viene omessa, l'UDSC riscuote la tassa secondo l'articolo 3 per l'intero periodo, come finora (cpv. 3).

## **Capitolo 2: Veicoli esteri**

### *Art. 79 Pagamento della tassa*

Le persone assoggettate al pagamento della tassa possono attualmente scegliere di pagare la tassa forfettaria per i veicoli esteri mediante modulo presso un ufficio doganale occupato oppure con 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 è abolita. In futuro la tassa può essere pagata solo con l'app Via (v. art. 81). Le prove del pagamento rilasciate mediante modulo prima dell'entrata in vigore dell'ordinanza rivista sono valide fino alla loro scadenza. Solo le prove del pagamento per dieci giorni a libera scelta perdono la loro validità a fine 2024. Su domanda, i giorni rimanenti non convalidati sono restituiti dall'UDSC senza riscossione di emolumenti (v. art. 109).

Per i veicoli esteri la tassa deve continuare a essere pagata prima dell'inizio dell'obbligo fiscale (cpv. 1). Prima di entrare nel territorio doganale la persona assoggettata al pagamento della tassa deve indicare la data di entrata e quella di uscita (cpv. 2). Il periodo tra queste due date è determinante per il calcolo dell'importo della tassa. Con l'abolizione del modulo, la prova del pagamento della tassa è fornita con la quietanza inviata elettronicamente dopo il pagamento (cpv. 3). Di principio non viene emanata una decisione d'imposizione. Entro 30 giorni dal rilascio della quietanza la persona assoggettata al pagamento della tassa può richiedere una simile decisione.

### *Art. 80 Importo della tassa in caso di obbligo fiscale inferiore a un anno*

Se la tassa forfettaria è pagata per meno di un anno, il pagamento può riguardare un periodo compreso tra un giorno e 30 giorni consecutivi oppure tra un mese e 11 mesi consecutivi. La tassa è calcolata in maniera proporzionale sulla base delle aliquote secondo l'articolo 3. Le aliquote per i diversi periodi fiscali e la tassa minima di 25 franchi restano invariate (v. cpv. 2). Le aliquote sono inversamente proporzionali al periodo fiscale, vale a dire che più il periodo fiscale è breve maggiore è la percentuale della tassa annuale da pagare. In questo modo si intende incentivare il pagamento della tassa per un lungo periodo (cpv. 1). L'opzione, attualmente esistente, che prevede dieci giorni a libera scelta è soppressa. Grazie al modulo è stato finora possibile ridurre sensibilmente l'onere legato alla riscossione sia per la persona assoggettata al pagamento della tassa sia per l'UDSC. Con il pagamento elettronico non è più necessario. La restituzione della prova del pagamento prima della fine del periodo fiscale dà diritto, come finora, alla restituzione proporzionale della tassa (cpv. 3). Gli importi inferiori a 50 franchi non sono restituiti (cpv. 4).

### *Art. 81 Sistema d'informazione*

In futuro la tassa forfettaria può essere pagata esclusivamente con l'app «Via». Questo sistema permette anche di presentare domande di restituzione e di dichiarare i veicoli esentati dalla tassa forfettaria (v. art. 46).

## **Titolo quinto: Mezzi di pagamento accettati**

### *Art. 82*

L'articolo 82 disciplina i mezzi di pagamento accettati dall'UDSC. È necessario che l'Ufficio offra un'ampia gamma di possibilità: più mezzi di pagamento esso accetta, meno sono le persone che pagano in contanti presso i valichi di confine, causando lavoro supplementare all'entrata e all'uscita (v. art. 40). I mezzi di pagamento accettati permettono all'UDSC di rinunciare alla prestazione di garanzie per i veicoli esteri in entrata, contrariamente a quanto

accade nel caso del pagamento in contanti. I fornitori di questi mezzi garantiscono il pagamento all'UDSC. Essi fatturano la tassa ai propri clienti e si assumono il rischio legato all'incasso.

Per il pagamento della tassa nonché per la prestazione di garanzie o i pagamenti anticipati l'UDSC accetta, oltre alle carte di credito e di debito correnti, anche le carte-carburante, ampiamente utilizzate nel settore dei trasporti (cpv. 1).

Contrariamente alle carte di credito e di debito, le carte-carburante non possono essere utilizzate tramite un fornitore di servizi di pagamento. Dato che deve essere possibile accettare il maggior numero possibile di carte-carburante, i fornitori non possono essere incaricati mediante una procedura di appalto secondo la LAPub. Essi devono essere integrati nel processo tramite una procedura di autorizzazione, che ogni fornitore interessato deve superare. Il capoverso 2 disciplina quindi le condizioni formali che i fornitori di carte-carburante devono soddisfare.

I fornitori di carte di credito e di debito nonché di carte-carburante ricevono una controprestazione (cpv. 3), con la quale vengono compensati il trattamento dei pagamenti e il rischio di incasso che si assumono. L'importo della controprestazione, le prescrizioni tecniche e operative, la procedura di autorizzazione nonché i termini di pagamento per i fornitori di carte-carburante sono stabiliti dal DFF (cpv. 4).

## **Titolo sesto: Responsabilità solidale**

### *Art. 83*

Se il detentore di un veicolo a motore è insolubile o è stato diffidato invano, il proprietario, il locatore e il fornitore del leasing del veicolo sono solidalmente responsabili per la tassa commisurata alle prestazioni nonché per gli eventuali interessi ed emolumenti dovuti (art. 5a LTTP). Al fine di valutare il rischio, queste persone hanno la possibilità di chiedere all'UDSC, prima della conclusione del contratto, se la parte contraente adempie i propri obblighi di pagamento. La richiesta deve contenere le indicazioni secondo il capoverso 1 lettere a–c. Se la parte contraente è insolubile o è stata diffidata invano, l'UDSC fornisce una risposta negativa, informando il richiedente che con la conclusione del contratto egli diventa subito solidalmente responsabile (cpv. 2). Se l'UDSC fornisce una risposta positiva ma constatata in seguito che la parte contraente è insolubile o è stata diffidata invano, lo comunica al richiedente. Questi è solidalmente responsabile, salvo che disdica il contratto entro 60 giorni o che le tasse e gli eventuali interessi ed emolumenti siano interamente pagati entro lo stesso termine (cfr. art. 5a cpv. 3 LTTP).

## **Titolo settimo: Impiego della tassa**

### *Art. 84 Proventi netti della tassa*

Secondo l'articolo 85 della Costituzione federale (Cost.) la Confederazione può riscuotere una tassa sul traffico pesante al fine di coprire i costi causati da tale traffico. L'obiettivo costituzionale consiste nell'attuazione del principio di causalità e nella copertura dei costi.

Ai Cantoni è devoluto un terzo dei proventi netti (art. 85 cpv. 3 Cost., art. 19 cpv. 1 LTTP, art. 85 segg. D-OTTP). La Confederazione impiega la sua parte del prodotto netto per finanziare i grandi progetti ferroviari (Fondo per l'infrastruttura ferroviaria FIF, art. 87a cpv. 2 lett. a Cost.) e per compensare i costi del traffico stradale da essa sopportati (art. 19 cpv. 2 LTTP).

L'articolo 84 definisce il calcolo dei proventi netti della tassa sul traffico pesante. Si tratta (cpv. 1) delle entrate correnti secondo l'articolo 3 capoverso 6 lettera a in combinato disposto con l'articolo 3 capoverso 4 della legge federale del 7 ottobre 2005<sup>10</sup> sulle finanze della Con-

---

<sup>10</sup> RS 611.0

federazione (LFC), dopo la deduzione dei compensi per l'esecuzione e delle controprestazioni nonché delle probabili perdite su debitori (delcredere). Per quanto riguarda le voci delle deduzioni (lett. a–e), si tratta di costi legati all'esecuzione della LTTP, in particolare alla riscossione della tassa sul traffico pesante. Tali costi devono detrarsi dalle entrate correnti al fine di definire i proventi netti determinanti per stabilire la quota dei Cantoni e delle parti destinate agli scopi con destinazione vincolata della Confederazione.

Ai fini di una migliore comprensione, il capoverso 2 definisce le entrate correnti, che sono costituite dalle entrate lorde della tassa sul traffico pesante dopo deduzione delle restituzioni e della quota del Principato del Liechtenstein secondo l'articolo 6 del Trattato dell'11 aprile 2000<sup>11</sup> tra la Confederazione Svizzera e il Principato del Liechtenstein concernente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni nel Principato del Liechtenstein. Il termine «restituzioni» comprende anche le agevolazioni. Le voci da detrarre non sono entrate della Confederazione: secondo i principi contabili internazionali applicabili al settore pubblico («International Public Sector Accounting Standards», IPSAS; cfr. art. 48 cpv. 1 LFC) le restituzioni costituiscono una riduzione dei ricavi, dato che il carico fiscale è in parte o interamente ridotto. Il Principato del Liechtenstein ha affidato alla Confederazione la riscossione della tassa; la relativa voce da detrarre rappresenta quindi la quota ad esso destinata.

#### *Art. 85–87 Ripartizione della quota dei proventi netti destinata ai Cantoni*

Secondo l'articolo 19 capoverso 1 LTTP, i Cantoni ricevono un terzo dei proventi netti della tassa. Con gli articoli 85–87 il Consiglio federale attua le disposizioni degli articoli 19 e 19a LTTP. La chiave di ripartizione, i criteri per la ripartizione e la relativa ponderazione si sono dimostrati efficaci e sono pertanto ripresi, con alcuni piccoli adeguamenti formali. L'imposizione fiscale dei veicoli a motore (art. 86 cpv. 1 lett. d) si basa sull'indice totale dell'imposta sui veicoli a motore (art. 86 cpv. 5), ovvero sulle imposte cantonali sui veicoli a motore. La determinazione periodica della media ponderata e delle percentuali è ora effettuata dall'Ufficio federale delle strade e non più dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (art. 87 cpv. 3).

### **Titolo ottavo: Controlli**

#### *Art. 88 Principio*

L'articolo 88 concede alle autorità d'esecuzione il diritto di esigere, dalle persone assoggettate al pagamento della tassa nonché dalle persone che detengono o rilasciano documenti rilevanti per la determinazione della tassa o che partecipano in altro modo all'esecuzione, che forniscano le informazioni necessarie e presentino i giustificativi importanti per la riscossione della tassa (cpv. 1).

L'UDSC può effettuare controlli al domicilio delle persone assoggettate al pagamento della tassa per verificare se adempiono l'obbligo di collaborazione e per controllare le indicazioni da esse fornite nella procedura di restituzione (cpv. 2).

I controlli al domicilio devono essere effettuati, se possibile, durante gli orari d'ufficio (cpv. 3).

#### *Art. 89 Competenze dei collaboratori dell'UDSC*

Visto che i nuovi sistemi di rilevazione nel veicolo possono essere accesi e spenti, aumenta tendenzialmente il potenziale di abuso. I controlli sono quindi indispensabili, anche ai valichi di confine. I collaboratori impiegati a tale scopo dall'UDSC devono pertanto poter fermare i veicoli ed entrarvi al fine di verificare l'adempimento dell'obbligo di collaborazione (cpv. 1).

---

<sup>11</sup> RS 0.641.851.41

Se vi è un sospetto di infrazione, l'identità del conducente deve essere accertata e i collaboratori dell'UDSC sono autorizzati a chiedere i documenti di legittimazione (cpv. 2). In caso di controlli automatizzati, l'identità dei conducenti di veicoli svizzeri può essere consultata nel SIAC. Per i veicoli esteri ciò non è possibile e l'accertamento dell'identità dei conducenti avviene quindi in occasione della successiva entrata nel territorio doganale o della successiva uscita dallo stesso.

#### *Art. 90 Impianti di controllo stazionari e mobili*

Il capoverso 1 autorizza l'UDSC a gestire impianti stazionari e mobili di controllo del traffico pesante (cpv. 1).

Con questi impianti possono essere rilevati i dati secondo il capoverso 2 necessari per la verifica dell'adempimento dell'obbligo di collaborazione. In seguito i dati sono trasmessi all'UDSC e cancellati dall'impianto (cpv. 3). L'UDSC confronta quindi questi dati con quelli relativi ai chilometri percorsi e al rimorchio trainato dichiarati dal fornitore o dalla persona assoggettata al pagamento della tassa. In caso di differenze garantisce la determinazione corretta della tassa e avvia, eventualmente, un procedimento penale.

Sulla base del capoverso 4 l'UDSC può incaricare terzi della costruzione e della gestione degli impianti stazionari e mobili. Per questioni di costi, l'UDSC fa uso di tale diritto. Nel quadro di una procedura di aggiudicazione secondo la LAPub ha determinato un mandatario per gli impianti stazionari e uno per quello mobili. Questi sono incaricati unicamente di costruire e gestire gli impianti presso le ubicazioni definite dall'UDSC, di rilevare i dati secondo il capoverso 2 in occasione del passaggio dei veicoli e di trasmettere poi all'Ufficio i record di dati corrispondenti. Essi non hanno altri compiti. Il trattamento dei dati rilevati compete all'UDSC.

Prima di trasmettere i dati all'UDSC, i collaboratori del mandatario che utilizzano gli impianti mobili devono verificare la correttezza dei dati rilevati in loco e procedere a eventuali correzioni. Si tratta in particolare dell'errata rilevazione delle targhe di controllo, che devono essere corrette ai fini del trattamento dei relativi dati da parte dell'UDSC. Per motivi legati alla protezione dei dati, i collaboratori del mandatario possono consultare solo i record di dati che essi stessi hanno rilevato in loco (cpv. 5). Essi non hanno diritto di accedere al sistema d'informazione dell'UDSC.

Affinché il trattamento dei dati trasmessi dagli impianti avvenga in modo possibilmente automatizzato, è necessario che questi dati siano confrontati con quelli di altre banche dati (cpv. 6). Si tratta innanzitutto dei dati dei veicoli registrati per la tassa sul traffico pesante sulla base degli articoli 31 e 32. Per poter escludere i veicoli le cui targhe di controllo sono registrate per il contrassegno elettronico, è possibile un confronto anche con i dati del sistema d'informazione per il contrassegno elettronico (lett. b). Il confronto con i dati contenuti nel SIAC è fondamentale nel caso di veicoli svizzeri (lett. c e d). Il confronto tra i dati serve a identificare i veicoli esentati dalla tassa (v. art. 2), quelli assoggettati alla tassa forfettaria (v. art. 3) nonché quelli non assoggettati alla tassa (p. es. veicoli di lavoro).

#### *Art. 91 Obblighi di collaborazione in occasione dell'utilizzo dei dati del tachigrafo*

Dato che i nuovi sistemi di rilevazione non sono più collegati in modo permanente con il veicolo e possono essere spenti, l'UDSC deve avere la possibilità di confrontare, successivamente, la prestazione chilometrica dichiarata e determinata con i dati registrati dal tachigrafo. I detentori sono quindi obbligati a consegnare tali dati all'UDSC se questo li richiede. Una simile verifica non deve avvenire in modo sistematico ma a campione, sulla base di analisi dei rischi o in presenza di indizi o sospetti.

## **Titolo nono: Registrazione e procedura elettronica**

### *Art. 92            Registrazione*

La tassa commisurata alle prestazioni deve poter essere determinata possibilmente in modo automatizzato e senza interruzione nei sistemi di trasmissione. La condizione necessaria a tal fine è che le persone interessate dalla tassa oppure che beneficiano di restituzioni o agevolazioni siano registrate presso l'UDSC. L'obbligo di registrazione si basa sulla competenza dell'UDSC di prescrivere la forma della dichiarazione secondo l'articolo 28 capoverso 2 della legge del 18 marzo 2005<sup>12</sup> sulle dogane (LD). La dichiarazione elettronica presuppone la registrazione della persona assoggettata al pagamento della tassa.

In seguito le persone registrate hanno accesso a diversi ruoli di partner commerciale (p. es. per la registrazione dei veicoli o per la restituzione). Nel quadro nella procedura di registrazione, l'UDSC sottopone queste persone a identificazione e autenticazione<sup>13</sup>. Grazie alla registrazione queste persone hanno accesso a uno svolgimento interamente digitale del processo, dalla dichiarazione alla procedura d'opposizione (qualora sia stato dato il consenso; v. art. 94), passando per la determinazione della tassa e la notifica della decisione. Il capoverso 1 indica le persone che devono registrarsi.

Se le persone di cui alle lettere a, b ed f non si registrano, l'UDSC subisce un massiccio onere supplementare, poiché, per esempio, l'intera corrispondenza e la notifica di decisioni continua ad avvenire per posta. L'UDSC deve quindi poter riscuotere un emolumento per l'onere supplementare (cpv. 2). Per quanto riguarda le altre persone, l'UDSC può rifiutare loro le agevolazioni (lett. c), le informazioni (lett. d), il trattamento quale veicolo di riserva (lett. e), l'esenzione (lett. g) o la restituzione (lett. h).

Non sono obbligate a registrarsi, tra l'altro, le persone che rilevano i chilometri percorsi manualmente con il sistema NMTS o quelle che devono pagare una tassa forfettaria per i loro veicoli. Esse possono comunque registrarsi a titolo facoltativo (cpv. 3).

### *Art. 93            Procedura elettronica*

L'articolo 93 disciplina che l'UDSC, fondandosi sull'articolo 90 capoverso 1 in combinato disposto con l'articolo 28 capoverso 2 LD, può decidere che determinate procedure debbano essere svolte elettronicamente. In questi casi la procedura si svolge attraverso un apposito portale. Attualmente si tratta delle procedure di determinazione della tassa, di restituzione e di opposizione. Spetta alla persona registrata verificare regolarmente nel portale se vi sono nuovi documenti da consultare (cpv. 2).

### *Art. 94            Notifica elettronica di decisioni*

Le decisioni possono essere notificate tramite il portale secondo l'articolo 93 solo se il destinatario vi ha acconsentito. In caso di consenso, la decisione è considerata notificata al momento della prima consultazione. Affinché questo termine non venga posticipato abusivamente, la decisione è considerata notificata al più tardi il settimo giorno dopo che è consultabile nel portale. Questo termine corrisponde a quello per le decisioni inviate per posta che non possono essere recapitate e che in seguito non sono ritirate (v. art. 20 cpv. 2<sup>bis</sup> della legge del 20 dicembre 1968<sup>14</sup> sulla procedura amministrativa). Se invece non è stato dato il consenso, la decisione è inviata per posta.

---

<sup>12</sup> RS 631.0

<sup>13</sup> <https://www.bazg.admin.ch/bazg/it/home/servizi/servizi-ditte/registrierung-firmen/onboarding.html>.

<sup>14</sup> RS 172.021

## **Titolo decimo: Disposizioni finali**

### **Capitolo 1: Esecuzione**

#### *Art. 95            Competenza per la riscossione della tassa*

L'articolo 95 disciplina la ripartizione delle competenze per l'esecuzione della legislazione concernente la tassa sul traffico pesante tra la Confederazione e i Cantoni. La regolamentazione corrisponde a quella attuale.

I Cantoni sono sgravati da tutti i compiti nell'ambito della tassa commisurata alle prestazioni. Dato che i nuovi apparecchi di rilevazione non sono più montati in modo fisso nel veicolo, all'atto della messa in circolazione di un veicolo assoggettato alla tassa i Cantoni non devono più richiedere un apposito rapporto che permette loro di controllare se il mezzo è equipaggiato con un sistema di rilevazione. I Cantoni continuano a essere competenti per la riscossione della tassa forfettaria per i veicoli svizzeri nonché, su mandato dell'UDSC, per il rifiuto della licenza di circolazione e delle targhe di controllo oppure per la revoca della licenza di circolazione o il ritiro delle targhe di controllo, per esempio quando il detentore di un veicolo svizzero non paga la tassa (cfr. art. 14a LTTP).

#### *Art. 96            Messa a disposizione dei dati necessari relativi ai veicoli e ai detentori*

Il contenuto dell'articolo 96 è adeguato alla prassi. Al momento dell'introduzione della tassa sul traffico pesante la competenza per la comunicazione dei dati necessari per la riscossione della tassa spettava unicamente alle autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione. In seguito, nella maggior parte dei casi questo compito è stato assunto dall'Ufficio federale delle strade, visto che esso si occupa anche di gestire il SIAC. Ciò ha permesso di ridurre le interfacce. Alle summenzionate autorità cantonali spetta comunque ancora una parte di responsabilità, perché sono competenti per la registrazione e la mutazione dei dati nel SIAC nonché responsabili della loro correttezza. In futuro i dati non vengono più trasmessi all'UDSC, ma messi a disposizione in una procedura di richiamo.

#### *Art. 97            Emanazione di istruzioni*

L'UDSC è competente per l'emanazione delle istruzioni necessarie all'esecuzione, soprattutto delle istruzioni destinate ai Cantoni, in particolare alle autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione, concernenti la riscossione e il conteggio della tassa forfettaria.

#### *Art. 98            Compenso per l'onere legato all'esecuzione*

Gli organi ai quali è affidata l'esecuzione della LTTP e dell'OTTP continuano a essere compensati per il loro impegno (cpv. 1). Il capoverso 2 crea la base affinché le autorità d'esecuzione possano riscuotere emolumenti per prestazioni straordinarie. Sono intese le prestazioni necessarie quando le persone assoggettate al pagamento della tassa non rispettano le procedure prescritte; in particolare in caso di trattamento di opposizioni contro decisioni d'ufficio emanate perché la persona ha omesso di dichiarare i chilometri percorsi oppure in caso di emolumenti riscossi dalle autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione perché è stato deciso il ritiro delle targhe di controllo.

#### *Art. 99            Contributi ai controlli del traffico pesante*

Come finora, la Confederazione versa ai Cantoni contributi per i controlli del traffico pesante eseguiti ai fini del trasferimento su rotaia del traffico merci transalpino assoggettato alla tassa. Il calcolo e l'importo dei contributi si basano sugli accordi di prestazioni conclusi dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni con i Cantoni. Nel 2022 questi contributi ammontavano a 26,1 milioni di franchi (cfr. Consuntivo 2022 delle unità amministrative, volume 2B, A231.0308, pag. 354). Nel 2023 dovrebbero

umentare e raggiungere circa 39 milioni di franchi (cfr. messaggio del 31 agosto 2022<sup>15</sup> concernente la modifica della legge sul traffico pesante e il credito d'impegno per il finanziamento di un nuovo sistema per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, tabella 5).

#### *Art. 100 Conteggio della tassa forfettaria*

L'articolo 100 disciplina la procedura di conteggio con i Cantoni che riscuotono la tassa forfettaria per i veicoli svizzeri. L'attuale sistema di conteggio ha dato buoni risultati ed è ormai rodato. La disposizione è stata semplicemente oggetto di una modifica di carattere redazionale. L'UDSC definisce i dettagli nelle sue istruzioni per l'esecuzione (v. art. 97).

### **Capitolo 2: Abrogazione e modifica di altri atti normativi**

#### *Art. 101*

L'abrogazione e la modifica di altri atti normativi sono disciplinate nell'allegato 5.

Con l'entrata in vigore della revisione totale, l'attuale ordinanza del 6 marzo 2000 sul traffico pesante è abrogata (allegato 5, cifra I).

Anche le seguenti ordinanze devono essere modificate (cifra II):

- ordinanza del 23 agosto 2017<sup>16</sup> sul trattamento dei dati nell'UDSC;
- ordinanza del 20 novembre 1959<sup>17</sup> sull'assicurazione dei veicoli;
- ordinanza del 27 ottobre 1976<sup>18</sup> sull'ammissione alla circolazione.

Gli adeguamenti di queste ordinanze sono illustrati nel commento all'allegato 5.

### **Capitolo 3: Disposizioni transitorie**

#### *Art. 102 Apparecchi per la determinazione della prestazione chilometrica*

In considerazione delle esigenze del settore dei trasporti, non è possibile fissare una data precisa per il passaggio dal sistema TTPCP II a quello TTPCP III e dunque equipaggiare contemporaneamente tutti i veicoli con il nuovo sistema di rilevazione nel veicolo. Durante una fase transitoria i due sistemi funzioneranno in parallelo. L'inizio di questo esercizio parallelo dipende dal numero di fornitori autorizzati e dalla messa in servizio effettiva del servizio nazionale di telepedaggio NETS da parte del fornitore incaricato. Ciò significa che all'inizio dovrà essere possibile equipaggiare i nuovi veicoli ancora con il vecchio apparecchio di rilevazione. L'articolo 102 capoverso 1 garantisce che l'UDSC può consegnare gli apparecchi di rilevazione secondo l'articolo 15 dell'ordinanza del 6 marzo 2000<sup>19</sup> sul traffico pesante (ordinanza attuale) fino al 31 dicembre 2024. Al più tardi entro tale data, l'Ufficio mette fuori servizio l'infrastruttura necessaria per il montaggio di questi apparecchi. In seguito, i veicoli possono essere equipaggiati solo con il nuovo sistema di rilevazione nel veicolo.

Gli apparecchi di rilevazione che l'UDSC ha consegnato sulla base dell'OTTP attuale possono essere utilizzati fino all'impiego di un sistema di rilevazione nel veicolo, ma al massimo fino al 31 dicembre 2025. In seguito devono essere restituiti all'UDSC, su richiesta (p. es. quando la persona assoggettata al pagamento della tassa omette la dichiarazione). In questi

---

<sup>15</sup> FF 2022 2323

<sup>16</sup> RS 631.061

<sup>17</sup> RS 741.31

<sup>18</sup> RS 741.51

<sup>19</sup> RU 2000 1170

casi, dopo la restituzione degli apparecchi l'UDSC può leggere o fare leggere i dati e determinare così la tassa (cpv. 2). Le disposizioni dell'OTTP attuale sono applicabili per gli apparecchi di rilevazione consegnati sulla sua base (cpv. 3).

*Art. 103 Determinazione senza apparecchio di rilevazione dei chilometri per i veicoli a motore esteri*

I detentori di veicoli a motore esteri che rilevano manualmente, sulla base dell'ordinanza attuale, i chilometri percorsi possono continuare a utilizzare l'infrastruttura attuale (terminale di trattamento e carta ID) secondo le disposizioni dell'OTTP attuale fino alla messa fuori servizio di tale infrastruttura. Al più tardi dal 1° gennaio 2026 devono rilevare i chilometri percorsi sulla base del nuovo diritto.

*Art. 104 Trasporto di legname greggio, latte alla rinfusa e animali da reddito*

Le dichiarazioni con le quali i detentori si impegnano a utilizzare i veicoli esclusivamente per il trasporto di legname greggio, latte alla rinfusa e animali da reddito sono valide fino all'equipaggiamento di questi veicoli con un sistema di rilevazione nel veicolo, ma al massimo fino al 31 dicembre 2025. A partire da questa data i detentori devono presentare una dichiarazione d'impegno secondo l'articolo 93.

*Art. 105 Autorizzazioni per deroghe all'obbligo dell'apparecchio di rilevazione*

Le autorizzazioni con le quali l'UDSC, sulla base dell'ordinanza attuale, esonera i veicoli a motore dall'obbligo di montare l'apparecchio di rilevazione e autorizza l'utilizzo del libretto di bordo sono valide al massimo fino al 31 dicembre 2025. In seguito i chilometri percorsi devono essere determinati, di principio, in modo automatizzato. Il detentore può presentare all'UDSC una domanda per la determinazione manuale dei chilometri percorsi se il veicolo non può essere equipaggiato con un sistema di rilevazione nel veicolo o se il numero di chilometri percorsi è esiguo (v. art. 22).

*Art. 106 Autorizzazione per l'esenzione dall'obbligo di pagare la tassa*

Sulla base dell'articolo 3 capoverso 2 dell'OTTP attuale l'UDSC esenta dall'obbligo della tassa determinati veicoli, in particolare in considerazione di convenzioni internazionali, per motivi umanitari o per corse non commerciali d'utilità pubblica. L'UDSC dispone ancora di questa competenza sulla base dell'articolo 2 capoverso 2.

L'articolo 106 stabilisce che le autorizzazioni rilasciate a tempo indeterminato prima dell'entrata in vigore dell'ordinanza rivista sono valide solo fino al 31 dicembre 2025 o 2026. In seguito il detentore del veicolo deve richiedere un'autorizzazione sulla base del nuovo diritto. In futuro non vengono più rilasciate autorizzazioni per l'utilizzo di veicoli in Comuni non collegati alla rete stradale pubblica (località precluse al traffico).

*Art. 107 Restituzione della tassa per corse iniziali e finali nel TCNA*

La domanda di restituzione della tassa per corse iniziali e finali nel TCNA deve comprendere tutte le corse iniziali e finali in tale traffico effettuate in un mese civile con tutti i veicoli del detentore (v. art. 18 cpv. 3). L'articolo 107 sancisce che la procedura di restituzione è retta dal nuovo diritto a condizione che la persona assoggettata al pagamento della tassa detenga almeno un veicolo a motore equipaggiato con un sistema di rilevazione nel veicolo secondo l'ordinanza rivista. Dal punto di vista economico è sensato che in un simile caso la procedura avvenga sulla base del nuovo diritto per tutti i veicoli.

*Art. 108 Restituzione della tassa forfettaria riscossa per dieci giorni a libera scelta*

Le prove del pagamento della tassa forfettaria rilasciate prima dell'entrata in vigore dell'ordinanza rivista sono valide, in linea di principio, fino alla loro scadenza. In futuro non è più possibile pagare la tassa forfettaria per dieci giorni a libera scelta (art. 34 cpv. 1 lett. b dell'OTTP attuale). Le relative prove del pagamento sono dunque valide al massimo fino al 31 dicembre 2024. Su domanda, l'UDSC restituisce, senza riscuotere emolumenti, i giorni rimanenti non convalidati fino a questa data. Le prove del pagamento relative ad altri periodi fiscali sono valide, come menzionato, fino alla loro scadenza.

*Art. 109 Trattamento dei dati*

L'articolo 109 garantisce che ai dati rilevati prima e dopo l'entrata in vigore dell'ordinanza si applichino gli stessi termini di conservazione, evitando così un trattamento diverso.

## **Capitolo 4: Entrata in vigore**

*Art. 110*

La nuova ordinanza entra in vigore il 1° maggio 2024, ad eccezione del titolo secondo capitolo 5 (Disciplinamenti speciali per veicoli esentati dalla tassa) e del titolo quarto (Riscossione forfettaria della tassa).

L'autorizzazione dei fornitori e l'equipaggiamento dei veicoli assoggettati alla tassa con un sistema di rilevazione nel veicolo richiedono tempo. I sistemi TTPCP II e TTPCP III funzioneranno in parallelo dalla messa in servizio dei fornitori nel 2024 e nel 2025. I disciplinamenti speciali per i veicoli esentati dalla tassa nonché le modifiche relative alla tassa forfettaria non richiedono un esercizio parallelo. Per questo motivo, le disposizioni sulla tassa forfettaria possono entrare in vigore il 1° gennaio 2025, mentre i disciplinamenti speciali per i veicoli esentati dalla tassa possono entrare in vigore più tardi. Si tratta soprattutto dei veicoli a propulsione elettrica, per i quali i chilometri percorsi devono essere rilevati in futuro solo a scopi statistici. Tali veicoli continuano a essere esentati dalla tassa; attualmente non sono equipaggiati con un apparecchio di rilevazione. Affinché per l'equipaggiamento dei veicoli assoggettati alla tassa con un sistema di rilevazione nel veicolo sia disponibile un numero sufficiente di sistemi, i disciplinamenti speciali per i veicoli esentati dalla tassa entreranno in vigore solo al termine del funzionamento in parallelo, ovvero il 1° ottobre 2025.

*Allegato 3*

L'allegato 3 (attuale allegato 4) presenta il modello di calcolo per la ripartizione del 76,5 per cento della quota dei Cantoni secondo l'articolo 86. L'allegato è stato completamente rielaborato rispetto a quello dell'ordinanza attuale, il quale forniva unicamente un esempio di calcolo.

La tabella contiene i criteri di ripartizione (compresa la ponderazione) relativi al 2022 sulla base dell'esempio del Cantone di Zurigo. Sono rappresentati sotto forma di valori assoluti e come quota in migliaia di franchi. La lunghezza delle strade nazionali e principali nel 2022, per esempio, era di 245,21 km nel Canton Zurigo e di 4151 km a livello nazionale. Sulla base di questo criterio, il Cantone riceve, per 100 000 franchi di entrate, una somma pari a 451.90 franchi (fr.  $100\,000 \times 76,5\% \times 10\% \div 4151\text{ km} \times 245,21\text{ km}$ ). Considerando tutti i criteri, il Cantone di Zurigo riceve, sulla base dell'articolo 86, una somma di 11 850 franchi per 100 000 franchi di entrate. A questo importo si aggiungono le quote calcolate sulla base degli articoli 87 e 88.

L'ultima riga della tabella contiene le fonti dei dati utilizzati dall'UDSC per il calcolo delle quote dei Cantoni: l'Ufficio federale delle strade, l'Ufficio federale di statistica e l'Ufficio federale dell'ambiente. I Cantoni possono così verificare il calcolo della loro quota.

## Allegato 5

- Abrogazione dell'ordinanza del 1° settembre 2000<sup>20</sup> sulla restituzione della tassa sul traffico pesante per i trasporti eseguiti sui percorsi iniziali e finali nel traffico combinato non accompagnato e dell'ordinanza del 16 ottobre 2000<sup>21</sup> concernente la restituzione della tassa sul traffico pesante per i trasporti di legname greggio

L'UDSC restituisce, su domanda, la tassa sul traffico pesante ai detentori di veicoli assoggettati alla tassa con i quali viene trasportato legname greggio o con i quali sono effettuate corse nel TCNA. Secondo gli articoli 10 e 11 capoverso 4 dell'OTTP attuale, le procedure di restituzione sono disciplinate dal DFF in apposite ordinanze.

Con la revisione totale dell'OTTP, la competenza per la regolamentazione di questi ambiti passa dal DFF al Consiglio federale. Quest'ultimo ritiene più appropriato disciplinare le disposizioni sulla procedura di restituzione insieme alle disposizioni generali sul TCNA e sul legname greggio: in questo modo, gli aventi diritto alla restituzione hanno una migliore visione d'insieme delle disposizioni e le trovano tutte nella stessa base legale. Ciò significa che anche la competenza del DFF per la regolamentazione della procedura di restituzione viene a cadere.

L'integrazione nell'OTTP delle due ordinanze dipartimentali non comporta alcun cambiamento materiale della procedura di restituzione.

L'ordinanza sulla restituzione della tassa sul traffico pesante per i trasporti eseguiti sui percorsi iniziali e finali nel traffico combinato non accompagnato e l'ordinanza concernente la restituzione della tassa sul traffico pesante per i trasporti di legname greggio devono pertanto essere abrogate.

Il 10 gennaio 2024 il Consiglio federale ha licenziato il messaggio concernente la revisione totale della legge del 25 settembre 2015 sul trasporto di merci<sup>22</sup>, nel quale si prevede di sopprimere la restituzione della tassa sul traffico pesante per trasporti eseguiti sui percorsi iniziali e finali nel TCNA e di sostituirla con un altro strumento di incentivazione. Con l'entrata in vigore della revisione totale della legge sul trasporto di merci, le disposizioni in merito nella LTTP e nell'OTTP dovranno essere abrogate.

- Ordinanza sul trattamento dei dati nell'UDSC (OTDD)

Gli adeguamenti apportati all'allegato 67 sono descritti più sotto, nell'annesso alla modifica dell'OTDD.

L'allegato 68 è abrogato poiché con l'introduzione del sistema TTPCP III le disposizioni relative alla centrale d'esecuzione (enforcement) TTPCP non sono più necessarie.

Al numero 4 dell'allegato 72a è aggiunto il numero 4.3. Per verificare se per una determinata targa di controllo è stata pagata la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali è possibile uno scambio di dati con il sistema d'informazione per la tassa sul traffico pesante, che permette di controllare se per la targa in questione è stata pagata la tassa sul traffico pesante.

- Ordinanza sull'assicurazione dei veicoli

*Art. 10b cpv. 1 lett. b e allegato 5 n. 4 lett. d:* dato che l'equipaggiamento con un sistema di rilevazione nel veicolo non costituisce più una condizione per l'ammissione alla circolazione, ai fini dell'autorizzazione provvisoria di circolazione non è più necessario presentare alle autorità competenti i documenti relativi alla tassa sul traffico pesante.

---

<sup>20</sup> RU 2000 2621

<sup>21</sup> RU 2000 2739

<sup>22</sup> FF 2014 3253

*Art. 24 cpv. 4, frase introduttiva:* il capoverso 4 disciplina il trasporto di cose che può essere effettuato con veicoli a motore pesanti circolanti con licenza di circolazione collettiva. L'articolo 24 non limita tuttavia i trasporti di cose effettuati con veicoli a motore leggeri. L'odierna formulazione permette dunque di trasportare cose con trattori a sella leggeri in combinazione con rimorchi pesanti, ciò che consente di eludere la tassa sul traffico pesante. La frase introduttiva è quindi completata con l'aggiunta dei rimorchi pesanti.

- Ordinanza sull'ammissione alla circolazione

*Art. 71 cpv. 1 lett. e:* dato che l'equipaggiamento con un sistema di rilevazione nel veicolo non costituisce più una condizione per l'ammissione alla circolazione, la disposizione deve essere adeguata. In caso di messa in circolazione di veicoli assoggettati alla tassa, le autorità cantonali competenti devono verificare unicamente se l'UDSC ha presentato una richiesta di rifiuto del rilascio della licenza di circolazione e delle targhe di controllo secondo l'articolo 14a LTTP. Se non vi è alcuna richiesta, la licenza di circolazione e le targhe di controllo possono essere rilasciate.

*Art. 75 cpv. 5:* con la modifica dell'articolo 71 capoverso 1 lettera e viene introdotto il termine «Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC)». Per questo motivo, nell'articolo 75 capoverso 5 viene ora utilizzata l'abbreviazione «UDSC».

*Art. 106 cpv. 1, frase introduttiva (concerne solo il testo tedesco) e lett. c nonché cpv. 2 lett. d:* l'articolo 106 disciplina i motivi per la revoca della licenza di circolazione. Se si verifica un motivo secondo il capoverso 1, la licenza di circolazione deve obbligatoriamente essere revocata. In caso di motivo secondo il capoverso 2, essa può essere revocata. L'articolo 14a LTTP parte dal presupposto che si tratta di una revoca obbligatoria. Per questo motivo la disposizione del capoverso 2 lettera d deve essere spostata al capoverso 1 lettera c (nuova), adeguandola dal punto di vista redazionale all'articolo 14a LTTP.

#### *Annesso all'OTDD, modifica dell'allegato 67 e abrogazione dell'allegato 68*

L'allegato 67 è adeguato al sistema TTPCP III, mentre l'allegato 68 è abrogato e le disposizioni integrate in parte nell'allegato 67.

Il numero 1 definisce lo scopo del sistema d'informazione per la tassa sul traffico pesante.

Il numero 2 definisce il contenuto del sistema d'informazione, ovvero stabilisce quali dati possono essere memorizzati nel sistema.

Il numero 3 disciplina quali persone sono autorizzate a trattare i dati memorizzati nel sistema d'informazione. Si tratta esclusivamente dei collaboratori dell'UDSC competenti per la riscossione e la restituzione della tassa sul traffico pesante, per la verifica della collaborazione alla riscossione della tassa o per il perseguimento e il giudizio di infrazioni alla LTTP.

Il numero 4 regola lo scambio di dati con altri sistemi d'informazione dell'UDSC e con il SIAC. Ai fini della riscossione della tassa sul traffico pesante, i dati possono essere forniti al sistema d'informazione per le finanze e la contabilità (n. 4.1), mentre per verificare se un veicolo è assoggettato alla tassa sul traffico pesante è possibile lo scambio con il sistema d'informazione per il contrassegno elettronico (allegato 72a; n. 4.2 e 4.3).

Il numero 5 elenca, in modo esaustivo, quali dati possono essere comunicati a terzi o ad altri Uffici. Si tratta di persone o uffici che sono interessati dall'esecuzione (n. 5.1) o che vi sono coinvolti (n. 5.2 e 5.3) nonché di Uffici federali nell'ambito dell'adempimento dei loro compiti (n. 5.4–5.6).

Il numero 6 disciplina la durata di conservazione dei dati. Di principio, i dati memorizzati sono cancellati al più tardi cinque anni dopo la rilevazione. Sono esclusi i punti di riferi-

mento GNSS in caso di veicoli assoggettati alla tassa commisurata alle prestazioni, che vengono cancellati quando non sono più necessari. Per questo motivo il numero 6.1 prevede la loro cancellazione al più tardi con il passaggio in giudicato della decisione d'imposizione. Le immagini secondo il numero 2.6 sono cancellate al più tardi dopo un anno dal passaggio in giudicato della decisione d'imposizione in caso di veicoli assoggettati alla tassa commisurata alle prestazioni e al più tardi dopo un anno dalla constatazione dell'avvenuto pagamento della tassa in caso di veicoli assoggettati alla tassa forfettaria. Le immagini dei veicoli non assoggettati alla tassa sul traffico pesante sono cancellate al più tardi dopo 21 giorni dalla constatazione che essi non sono assoggettati alla tassa. Questo periodo di tempo è necessario poiché la trasmissione dei dati ai collaboratori competenti per il trattamento avviene in modo differito.