



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Département fédéral des finances DFF  
Dipartimento federale delle finanze DFF  
Departament federal da finanzas DFF

## **Modifica della legge sul traffico pesante (LTTP)**

---

Rapporto esplicativo  
per la consultazione  
Berna, ottobre 2005

**Termine per la consultazione: 28 febbraio 2006**

### **Contenuto**

Panoramica	2
Spiegazioni concernenti i singoli articoli	4

## 1 Panoramica

*L'articolo 85 capoverso 1 Cost. (articolo 36<sup>quater</sup> vecchia Cost.) attribuisce alla Confederazione la competenza di introdurre per via legale una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo. Tale tassa ha lo scopo di addossare al traffico pesante i costi che esso causa alla collettività e che non sono compensati mediante altre tasse o prestazioni.*

*La Confederazione ha sfruttato tale possibilità emanando la legge federale del 19 dicembre 1997 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (legge sul traffico pesante, LTTP; RS 641.81) nonché la relativa ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (ordinanza sul traffico pesante, OTTP; RS 641.811). La riscossione effettiva della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) è avvenuta a partire dal 1° gennaio 2001. Essa viene riscossa sui mezzi di trasporto con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate ed è applicabile a tutti i veicoli svizzeri ed esteri che circolano sulla rete stradale pubblica.*

*Durante i primi anni la riscossione dei tributi si è svolta perlopiù senza problemi. Tuttavia, si è riscontrato che certe procedure amministrative potrebbero essere strutturate in modo più efficiente. Tale obiettivo può essere raggiunto tramite degli adeguamenti marginali alle disposizioni legali.*

## **2 Situazione iniziale**

### **2.1 Retrosceca**

L'articolo 85 capoverso 1 Cost. (articolo 36<sup>quater</sup> vecchia Cost.) attribuisce alla Confederazione la competenza di introdurre per via legale una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo. Con l'entrata in vigore in data 1° gennaio 2001 della legge federale del 19 dicembre 1997 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, la Confederazione ha applicato tale mandato.

### **2.2 Infrazioni**

In occasione dell'elaborazione delle prescrizioni all'esportazione si è partiti dal presupposto che la riscossione delle tasse sui veicoli svizzeri sarebbe stata effettuata interamente dai cantoni in modo analogo alla vecchia tassa forfetaria. Pertanto era pure sensato affidare il perseguimento e il giudizio delle infrazioni concernenti i veicoli svizzeri ai cantoni e quelli concernenti i veicoli esteri all'amministrazione delle dogane. Nell'ambito del progetto TTPCP si è però riscontrato che una riscossione centralizzata della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni da parte dell'Amministrazione federale delle dogane sarebbe stata più opportuna e conveniente. Ai cantoni fu affidata a livello di ordinanza unicamente la riscossione della tassa forfetaria sul traffico pesante, poiché essa si basa direttamente sui dati indicati nella licenza di circolazione.

In quella fase progettuale si è rinunciato ad una revisione dell'articolo 22 della già varata legge sul traffico pesante. Per tale motivo, conformemente alle disposizioni legali, l'amministrazione delle dogane denunciava le violazioni accertate ai cantoni competenti. Ben presto la procedura scelta si è però rivelata estremamente laboriosa e lunga non solo per l'amministrazione delle dogane. Dato che la misura della pena si fonda sull'importo messo in pericolo o sottratto, l'amministrazione delle dogane deve calcolare la somma in questione in ogni caso, anche se la constatazione è stata effettuata dalla polizia. In tale ambito i dati relativi alla prestazione chilometrica registrati dall'apparecchio di rilevazione TTPCP sono indispensabili. Di conseguenza, prima di poter denunciare l'infrazione al cantone, occorre attendere alcuni mesi per il ricevimento della dichiarazione del detentore del veicolo. I cantoni sono pertanto costretti a rintracciare il conducente del veicolo tramite il suo detentore, il quale deve procedere a delle lunghe procedure di ricerca diversi mesi dopo l'accaduto. Se si tratta di un detentore di un altro cantone si rende necessaria una domanda di assistenza giudiziaria da parte della polizia, che spesso riscontra delle difficoltà a causa delle differenze linguistiche. Infine, si è constatato che le stesse disposizioni legali vengono interpretate in maniera diversa a seconda del cantone.

L'Amministrazione federale delle dogane persegue una procedura uniforme e razionale dal punto di vista amministrativo. Lo strumento principale consiste nel trasferire la competenza di tutte le infrazioni all'Amministrazione federale delle dogane, la quale garantisce un'applicazione uniforme ed efficiente delle disposizioni legali. Ciò avviene tramite una presa di decisioni aperta e trasparente, capace di garantire la sicurezza giuridica. In tal modo in futuro si

dovrebbe evitare un trattamento penale differenziato delle medesime infrazioni, in merito, da un canto, ai veicoli svizzeri ed esteri e, d'altro canto, alle valutazioni delle autorità giudiziarie cantonali competenti.

### **2.3 Procedura d'opposizione**

Come affermato precedentemente, oggi l'imposizione della tassa a livello accentrato incombe all'Amministrazione federale delle dogane. L'unica eccezione è costituita dalla tassa forfetaria sul traffico pesante concernente i veicoli immatricolati in Svizzera, la quale continua ad essere riscossa dai cantoni. Per quanto riguarda l'imposizione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni trattasi di una tipica procedura collettiva (comparabile all'imposizione dell'imposta sul reddito) nella quale è possibile che si verifichino degli errori di calcolo o di riscossione. Tali errori devono poter essere risolti, sia per l'interessato sia per l'amministrazione, in modo semplice e senza aggravare ulteriormente la Commissione federale di ricorso in materia doganale.

Ciò è possibile mediante una procedura d'opposizione, la quale necessita tuttavia di quella base legale che manca nell'attuale LTTP. Tale necessità è già stata riconosciuta durante l'elaborazione dell'ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. L'articolo 25 capoverso 1 OTTP prevede pertanto che la persona assoggettata al pagamento della tassa può esigere, entro 30 giorni dal ricevimento della fattura, dalla Direzione generale delle dogane una decisione impugnabile. Detta procedura si è però rivelata troppo complicata. In futuro le imposizioni dovranno pertanto essere inviate direttamente quali decisioni. Contro di esse la persona assoggettata al pagamento della tassa continuerà ad avere la possibilità di presentare opposizione entro 30 giorni (articolo 23 capoverso 3, nuovo). Parallelamente all'introduzione della procedura d'opposizione nella legge, il Consiglio federale adegua l'articolo 25 dell'ordinanza. Accanto alla soppressione della possibilità di richiedere una decisione impugnabile (capoverso 1 ultima frase), esso adegua parimenti il meccanismo dell'articolo ai sensi di una terminologia comune con l'articolo 23 capoverso 3. In futuro l'amministrazione delle dogane allestirà dunque delle decisioni d'imposizione, analogamente a quanto previsto all'articolo 131 LIFD (RS 642.11). Tale adeguamento consente anche di facilitare il lavoro dell'amministrazione delle dogane in caso di mancato pagamento della tassa. Conformemente all'articolo 14 capoverso 3 LTTP una decisione passata in giudicato è parificata ad una sentenza esecutiva ai sensi dell'articolo 80 LEF (RS 281.1). Tale provvedimento snellisce in modo considerevole l'intera procedura di riscossione, crea la trasparenza procedurale necessaria e permette all'amministrazione delle dogane di adottare tempestivamente i provvedimenti coattivi necessari. Ciò è compatibile con le esigenze delle imprese di trasporto e delle loro associazioni, le quali si sono tradotte nelle mozioni 04.3721 e 04.3715 (modifica dell'ordinanza sul traffico pesante) del Consigliere nazionale Ulrich Giezendanner e del Consigliere degli Stati Carlo Schmid-Sutter. Sebbene il Consiglio federale abbia respinto i provvedimenti richiesti in entrambe le mozioni, esso ha riconosciuto la necessità di agire. Per tale motivo l'Amministrazione federale delle dogane ha allestito un gruppo di lavoro. L'introduzione di una vera procedura d'opposizione è il primo passo verso il mantenimento della promessa del Consiglio federale.

### **3 Spiegazioni concernenti i singoli articoli**

#### *Art. 21 Altri reati*

Con la modifica della legge la competenza per il perseguimento penale spetta unicamente all'Amministrazione federale delle dogane. Il rinvio della procedura cantonale alle disposizioni del diritto penale amministrativo della Confederazione non è perciò più necessario e può essere definitivamente soppresso.

#### *Art. 22 Perseguimento penale*

Tutte le infrazioni alle disposizioni della LTTP e dell'OTTP vengono ora perseguite e giudicate unicamente secondo la legge federale del 22 marzo 1974 sul diritto penale amministrativo (DPA; RS 313.0). Il perseguimento e il giudizio avvengono quindi per principio da parte dell'Amministrazione federale delle dogane. Solo nei casi in cui tramite l'articolo 20 capoverso 1 LTTP sono applicabili gli articoli 14-16 DPA e le condizioni di una pena detentiva o di una misura privativa della libertà sono adempite, vi è ancora la possibilità di effettuare un trasferimento alla procura pubblica cantonale all'attenzione del tribunale penale competente.

#### *Art. 23 Rimedi giuridici*

In tal modo si creano le basi legali per una vera procedura d'opposizione. Rispetto ad oggi le persone soggette all'obbligo di pagare i tributi hanno la possibilità di presentare direttamente opposizione contro la decisione d'imposizione, senza dover dapprima richiedere presso la Direzione generale delle dogane una decisione impugnabile. L'amministrazione delle dogane ha dal canto suo la possibilità di semplificare l'intera procedura d'imposizione e di procedere più rapidamente contro i detentori di veicoli non disposti a saldare il dovuto.

Una disposizione a tal riguardo è già stata prevista durante l'elaborazione della nuova legge sul Tribunale amministrativo federale, nella rubrica "Modifica del diritto previgente". Sulla base delle attuali informazioni essa risulta tuttavia troppo poco precisa poiché prevede in generale un'opposizione contro le decisioni della Direzione generale delle dogane e non delimita quindi sufficientemente le decisioni d'imposizione rilevanti. Mediante una disposizione coordinativa appropriata si è tenuto conto del problema dell'entrata in vigore in diversi momenti di testi legali che non coincidono.

### **4 Ripercussioni**

#### **4.1 Ripercussioni finanziarie**

##### **Per la Confederazione**

Il trasferimento della competenza penale all'amministrazione delle dogane richiede un lavoro supplementare. L'amministrazione delle dogane si sforza tuttavia a limitarlo mediante la semplificazione procedurale nell'ambito della procedura di riscossione. Occorre inoltre tener conto del fatto che proprio grazie alla soppressione delle onerose segnalazioni ai cantoni è possibile eliminare in

parte, se non addirittura completamente, tale lavoro supplementare. Le ripercussioni finanziarie e sul personale presso la Confederazione sono pertanto limitate.

Il lavoro supplementare che ne deriva dovrebbe poter essere smaltito mediante i mezzi disponibili. Una parte di tali costi verrà compensata con i probabili introiti delle multe, che confluiranno nelle casse della Confederazione.

### **Per i cantoni**

Tramite la concentrazione del perseguimento penale presso l'amministrazione delle dogane i cantoni perdono gli introiti delle multe. A tale diminuzione delle entrate corrisponde tuttavia la soppressione dei costi, considerevolmente più elevati, per la determinazione dell'autore del reato. In conclusione, i cantoni dovrebbero essere sgravati dal punto di vista sia finanziario sia del personale.

## **4.2 Ripercussioni economiche**

L'adeguamento deve essere valutato positivamente per quanto riguarda l'economia in quanto conduce ad una parità di trattamento degli operatori commerciali.

## **5 Rapporto con il diritto europeo**

La modifica della LTTP svizzera non influisce sul rapporto con il diritto europeo. Dal punto di vista materiale la riscossione della TTPCP in Svizzera è iscritta nell'accordo tra la Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci su strada (RS 0.740.72).

## **6 Basi giuridiche**

Le disposizioni modificate si fondano sugli articoli 24septies, 36quater, 36sexies e 23 delle disposizioni transitorie del 29 maggio 1874 della Costituzione federale<sup>1</sup>. Esse corrispondono oggi agli articoli 74, 84, 85 e 196 cifra 1 della Costituzione federale del 18 aprile 1999 (RS 101).

---

<sup>1</sup> Versione secondo l'articolo 6 cifra 1 della legge sul trasferimento del traffico dell'8 ottobre 1999, in vigore dal 1° gennaio 2001 (RS 740.1)