



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale delle finanze DFF
Amministrazione federale delle dogane AFD

Novembre 2018

Revisione totale della legge sul contrasse- gno stradale

Rapporto sui risultati della consultazione

Indice

1	Compendio.....	5
1.1	Situazione iniziale.....	5
1.2	Contenuto del progetto.....	5
1.3	Introduzione del contrassegno elettronico.....	5
2	Procedura di consultazione.....	6
3	Valutazione.....	7
3.1	Panoramica.....	7
3.2	Pareri pervenuti – osservazioni generali.....	8
3.2.1	Scarso livello di dettaglio, quantità eccessiva di incognite.....	8
3.2.2	Portata delle deleghe al Consiglio federale.....	8
3.2.3	Deleghe all'esterno in generale.....	8
3.2.4	Costi/benefici, trasparenza dei costi.....	8
3.2.5	Profili di movimento e mobility pricing.....	8
3.2.6	Veicoli esteri, parità di trattamento.....	8
3.2.7	Prevista diminuzione degli abusi.....	9
3.2.8	Diritti delle cerchie «non digitalizzate».....	9
3.3	Risposte al questionario.....	9
3.3.1	Domanda 1.1: Sostituzione del contrassegno adesivo con il contrassegno elettronico.....	9
3.3.2	Domanda 1.2: Collegamento alla targa di controllo.....	16
3.3.3	Domanda 1.3: Attendere la disponibilità di nuove tecnologie.....	18
3.3.4	Domanda 2: Eccezioni all'assoggettamento alla tassa.....	20
3.3.5	Domanda 3.1: Tassa annua.....	21
3.3.6	Domanda 3.2: Prezzo.....	23
3.3.7	Domanda 3.3: Motoveicoli e rimorchi.....	25
3.3.8	Domanda 4.1: Pagamento a posteriori della tassa.....	26
3.3.9	Domanda 4.2.1: Delega a un organo di riscossione.....	27
3.3.10	Domanda 4.2.2: Delega della riscossione ai Cantoni.....	28
3.3.11	Domanda 5.1: Delega dei controlli a terzi.....	29
3.3.12	Domanda 5.2: Delega dei controlli ai Cantoni.....	30
3.3.13	Domanda 5.3: Sistema di controllo basato su video.....	31
3.3.14	Domanda 6: Disposizioni in materia di protezione dei dati.....	32
3.3.15	Domanda 7: Disposizioni penali.....	33
3.4	Risultati delle singole disposizioni oggetto della revisione.....	34
4	Attuazione da parte dei Cantoni o di altri organi preposti all'esecuzione.....	38
4.1	Delega a un organo di riscossione.....	38
4.2	Delega della riscossione ai Cantoni.....	38
4.3	Delega dei controlli a terzi.....	38
4.4	Delega del perseguimento penale a terzi.....	38
Allegato 1:	Partecipanti alla procedura di consultazione.....	39
Allegato 2:	Questionario.....	46

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Elenco delle abbreviazioni

Abbreviazione	Termini generali
AFD	Amministrazione federale delle dogane
DaziT	Programma di trasformazione informatica dell'Amministrazione federale delle dogane
DDPS	Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport
DFF	Dipartimento federale delle finanze
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
GPS	Sistema di posizionamento globale
LMD	Legge del 24 giugno 1970 sulle multe disciplinari (RS 741.03)
LPD	Legge del 19 giugno 1992 sulla protezione dei dati (RS 235.1)
LUSN	Legge del 19 marzo 2010 sul contrassegno stradale (RS 741.71)
M+	Contrassegno dei veicoli militari in Svizzera
MOFIS	Registro automatizzato dei veicoli e dei detentori
OLPD	Ordinanza del 14 giugno 1993 relativa alla legge federale sulla protezione dei dati (RS 235.11)
OMD	Ordinanza del 4 marzo 1996 concernente le multe disciplinari (RS 741.031)
SIAC	Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione
TIC	Tecnologie dell'informazione e della comunicazione
Abbreviazione/Nome	Partecipanti alla consultazione
ACS	Automobile Club Svizzero
AG	Cantone di Argovia
AI	Cantone di Appenzello Interno
AR	Cantone di Appenzello Esterno
asa	Associazione dei servizi della circolazione
ASA	Associazione svizzera d'assicurazioni
ASETA	Associazione svizzera per l'equipaggiamento tecnico in agricoltura
ATA	Associazione traffico e ambiente
auto-suisse	Associazione degli importatori svizzeri di automobili
BE	Cantone di Berna
BL	Cantone di Basilea Campagna
BS	Cantone di Basilea Città
CCCS	Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein
CI CDS	Comunità d'interessi commercio al dettaglio Svizzera
CP	Centre patronal
CS	Commercio Svizzera
economiesuisse	Federazione delle imprese svizzere
ESA	Organizzazione d'acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore
FER	Fédération des entreprises romandes
FFS	FFS SA
FMS	Federazione motociclista svizzera
FR	Cantone di Friburgo
FRC	Fédération romande des consommateurs
Freunde der Nationalstrassen	Amici delle strade nazionali

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Abbreviazione/Nome	Partecipanti alla consultazione
FST	Federazione svizzera del turismo
GastroSuisse	Federazione dell'albergheria e della ristorazione svizzera
GE	Cantone di Ginevra
GL	Cantone di Glarona
GR	Cantone dei Grigioni
hotelleriesuisse	Società svizzera degli albergatori
IG Motorrad	IG Motorrad Schweiz (Comunità d'interesse dei motociclisti)
IPD-LU	Incaricato della protezione dei dati del Cantone di Lucerna
IPD-TG	Incaricato della protezione dei dati del Cantone di Turgovia
IPD-ZH	Incaricato della protezione dei dati del Cantone di Zurigo
JU	Cantone del Giura
LU	Cantone di Lucerna
motosuisse	Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure (Associazione degli importatori svizzeri di moto e scooter)
NE	Cantone di Neuchâtel
OW	Cantone di Obvaldo
PBD	Partito borghese-democratico
PLR	I Liberali-Radicali
PPD	Partito Popolare Democratico
privatim	Conferenza degli incaricati svizzeri per la protezione dei dati
PS	Partito socialista svizzero
pvl	Partito verde liberale svizzero
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SCCV	Schweizer Camping- und Caravaning Verband (Associazione svizzera per campeggio e camper)
SG	Cantone di San Gallo
SH	Cantone di Sciaffusa
SO	Cantone di Soletta
SVSP	Società dei capi di polizia delle città svizzere
Swisscofel	Verband des Schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels (Associazione svizzera del commercio di frutta, verdura e patate)
SZ	Cantone di Svitto
TCS	Touring Club Svizzero
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone Ticino
Travail.Suisse	Associazione mantello dei lavoratori
UCS	Unione delle città svizzere
UDC	Unione democratica di centro
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
UR	Cantone di Uri
usam	Unione svizzera delle arti e mestieri
USC	Unione svizzera dei contadini
USS	Unione sindacale svizzera
VD	Canton Vaud
VS	Cantone del Vallese
VTSS	Associazione gestori di negozi delle stazioni di servizio in Svizzera
ZG	Cantone di Zugo
ZH	Cantone di Zurigo

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

1 Compendio

1.1 Situazione iniziale

La tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali viene riscossa dal 1985 sotto forma di contrassegno adesivo. Familiare agli utenti, questo sistema ha dato buoni risultati. Manca tuttavia di flessibilità per quanto concerne la struttura tariffaria e il frazionamento temporale. Peraltro, le possibilità tecniche attualmente disponibili sono ben altre rispetto a 30 anni fa.

Diversi Paesi hanno già introdotto contrassegni elettronici o intendono farlo nel prossimo futuro. L'Ungheria ha sostituito il contrassegno adesivo con quello elettronico nel 2008, l'Austria offre un contrassegno elettronico in parallelo al contrassegno adesivo (dalla fine del 2017) e anche la Germania si trova in fase di pianificazione molto avanzata.

Nel programma di legislatura 2015–2019 il Consiglio federale si è posto l'obiettivo di introdurre un contrassegno autostradale elettronico.

Il 2 dicembre 2016 ha adottato un rapporto sulla riscossione elettronica della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno elettronico), elaborato in adempimento del postulato 14.4002 della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale.

Con la mozione 16.3009 della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati, il Consiglio federale viene incaricato di presentare al Parlamento un progetto di legge in materia.

1.2 Contenuto del progetto

Il sistema del contrassegno adesivo deve essere sostituito da un'autorizzazione registrata elettronicamente per utilizzare le strade nazionali. Il progetto relativo alla revisione della legge sul contrassegno stradale presenta volutamente un'impostazione che rispetta la neutralità tecnologica affinché possano essere prese in considerazione le innovazioni tecnologiche sopraggiunte fino all'entrata in vigore e durante il periodo di validità, senza dover rivedere ogni volta la legge. Considerato il livello tecnico attuale, un'autorizzazione elettronica potrebbe essere acquistata ovunque attraverso un'applicazione web. Una volta pagato l'importo della tassa, la targa di controllo verrebbe iscritta nella banca dati del sistema per la durata di validità corrispondente. I detentori di veicoli svizzeri avrebbero accesso a una procedura semplificata attraverso gli uffici della circolazione stradale. Per quanto attiene al versamento della tassa, tuttavia, in futuro si potrebbe anche sostanzialmente pensare di installare a bordo dei veicoli sistemi in grado di comunicare con un'infrastruttura preposta. Il pagamento della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali sotto forma di importo forfettario annuo deve essere mantenuto.

In futuro i controlli dovranno avvenire in modo automatico: una volta constatata un'infrazione, la multa verrà inflitta ai detentori di veicoli identificabili per i quali non è stato registrato il versamento della tassa nella banca dati del sistema.

1.3 Introduzione del contrassegno elettronico

Se tutto procederà al meglio e l'introduzione avverrà quale soluzione isolata, il nuovo sistema di riscossione della tassa potrebbe prendere il via al più presto a partire dal 2023. Qualora la realizzazione del contrassegno elettronico dovesse fare capo unicamente all'AFD, la soluzione dovrebbe essere integrata nella sua architettura d'impresa, che si trova attualmente in fase di modernizzazione. Il progetto del contrassegno elettronico dovrebbe quindi essere strettamente coordinato con l'imminente trasformazione dell'AFD, che comprende fra le altre cose il rinnovo totale dell'ambiente TIC (programma DaziT). Questo approccio porterebbe a un'attuazione nettamente più tardiva del contrassegno elettronico.

2 Procedura di consultazione

La consultazione è stata aperta il 21 giugno 2017 e si è conclusa il 13 ottobre 2017. Sono stati invitati i Cantoni e le conferenze cantonali, le associazioni mantello dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello e le organizzazioni del comparto economico, nonché altre cerchie interessate, segnatamente dei settori del traffico privato, di quello automobilistico in senso lato e delle organizzazioni per la protezione della natura e dei consumatori (vedi allegato). In totale sono stati contattati 99 soggetti, 70 dei quali hanno fatto pervenire un parere (vedi allegato).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

3 Valutazione

3.1 Panoramica

Domande	Numero di risposte		
	Si	No	Nessun parere, non coinvolto
1.1. Siete favorevoli alla sostituzione del contrassegno adesivo con un sistema elettronico di riscossione e controllo (contrassegno elettronico)?	44	26	0
1.2. Ritenete che sia ragionevole, dal punto di vista tecnologico, basare il sistema sul riconoscimento della targa di controllo del veicolo?	44	9	17
1.3. Ritenete che bisognerebbe aspettare finché saranno disponibili nuove tecnologie? Se la risposta è «Sì», a quali sviluppi tecnologici pensate?	11	33	26
2. Siete d'accordo con le eccezioni all'assoggettamento alla tassa?	48	4	18
3.1. Siete d'accordo che sia previsto solo un periodo di tassazione (di 1 anno) e non sia prevista una tassa di breve?	36	13	21
3.2. Siete d'accordo che la tassa annua ammonti a 40 franchi?	41	10	19
3.3. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa ridurre al massimo della metà la tassa per i motoveicoli e i rimorchi?	31	16	23
4.1 Siete d'accordo che il Consiglio federale possa prevedere il pagamento a posteriori della tassa?	29	18	23
4.2.1. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare, interamente o in parte, la riscossione della tassa a un organo di riscossione esterno all'Amministrazione federale?	28	21	21
4.2.2. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare, interamente o in parte, la riscossione della tassa ai Cantoni?	27	18	25
5.1. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare l'esecuzione dei controlli a terzi?	21	28	21
5.2. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare l'esecuzione dei controlli ai Cantoni?	36	10	24
5.3. Siete d'accordo con la creazione di un sistema di controllo elettronico basato su video??	36	16	18
6. Siete d'accordo con le disposizioni in materia di protezione dei dati?	32	15	23
7. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare il perseguimento penale a terzi?	10	38	22

3.2 Pareri pervenuti – osservazioni generali

3.2.1 Scarso livello di dettaglio, quantità eccessiva di incognite

Numerosi partecipanti alla procedura di consultazione criticano l'avamprogetto perché lascia aperte troppe domande per consentire una valutazione seria (tecnologia, protezione dei dati, delega di diversi compiti a terzi, costi). Rappresenta una vera e propria «blackbox» (AG, BS, SZ, TI, PLR, UPSA, auto-suisse, asa, CP, FRC, TCS), e il questionario è di parte. ACS e auto-suisse disapprovano l'assenza del livello di dettaglio anche in merito alla protezione dei dati da raccogliere.

3.2.2 Portata delle deleghe al Consiglio federale

Il presente avamprogetto prevede una delega eccessivamente ampia al Consiglio federale della competenza regolatoria (AG, SZ, UDC, asa, CP, FRC, TCS). Le cerchie interessate, pertanto, non sono in condizione di esprimersi sulle misure concrete e sulla delega a terzi (FRC).

3.2.3 Deleghe all'esterno in generale

Il trasferimento di compiti a terzi viene visto perlopiù in maniera critica. Il principale motivo addotto è l'accesso a una grande quantità di dati (UPSA, auto-suisse, asa, FRC, TCS). I partecipanti alla consultazione contestano altresì la triplice differenziazione, nella delega all'esterno, in registrazione e riscossione, controllo e perseguimento, giungendo a risultati diversi. La delega all'esterno del perseguimento, che rappresenta una novità rispetto all'attuale situazione giuridica, viene ampiamente respinta (vedi n. 4).

3.2.4 Costi/benefici, trasparenza dei costi

Una parte preponderante dei partecipanti alla consultazione ritiene che non vi sia un rapporto ragionevole tra i benefici per il cittadino e i costi di investimento (UPSA, auto-suisse, PLR, CP, FRC, TCS). ACS, UPSA, auto-suisse, CP e TCS fanno notare che i costi di investimento ed esercizio del pedaggio urbano di Londra e Stoccolma sono stati notevolmente inferiori rispetto a quelli indicati nel rapporto esplicativo. Non è chiaro l'orizzonte di ammortamento degli investimenti (FRC). È necessaria la garanzia che una soluzione elettronica produrrebbe una diminuzione dei costi (FRC). ACS lamenta l'assenza di trasparenza dei costi. I costi di investimento devono essere mantenuti al più basso livello possibile.

3.2.5 Profili di movimento e mobility pricing

Alla luce del beneficio limitato per le persone assoggettate al pagamento della tassa, il progetto si presenta come un primo passo verso la realizzazione di profili di movimento (ACS, UPSA, auto-suisse, TCS) o di un mobility pricing (CP, FRC), opzioni nettamente respinte da chi le collega al contrassegno elettronico (CP, FRC). Il mobility pricing, infatti, penalizzerebbe chi è costretto a viaggiare nelle ore di punta (FRC).

3.2.6 Veicoli esteri, parità di trattamento

Per alcuni partecipanti alla consultazione non è chiaro in che modo si intenda ottenere la parità di trattamento tra i detentori di veicoli svizzeri e quelli stranieri. Nella pratica, in caso di violazione dell'obbligo del contrassegno i detentori di veicoli esteri incorrerebbero in multe non riscuotibili, mentre i detentori residenti in Svizzera sarebbero soggetti a tutto il rigore delle sanzioni. Questo peggior trattamento riservato ai detentori svizzeri, che non si viene a creare con il contrassegno adesivo, è ingiusto e unico in Europa. Altri Paesi, come la Germania, hanno seguito un percorso diametralmente opposto, che favorisce cioè i conducenti nazionali (PLR, asa).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Occorre sviluppare una soluzione che permetta di multare i detentori di veicoli immatricolati all'estero alla stessa stregua dei detentori di veicoli immatricolati in Svizzera. Infatti, i detentori di veicoli esteri senza contrassegno non riceverebbero alcuna multa, ma verrebbero sanzionati solo in caso di un'eventuale entrata successiva in Svizzera. Una tale situazione è contraria al principio della parità di trattamento (GE).

3.2.7 Prevista diminuzione degli abusi

La prospettata diminuzione del numero di abusi o di guida senza contrassegno viene citata come motivo a favore del progetto, soprattutto perché altrimenti non si vedrebbero altri vantaggi per i Cantoni (VD).

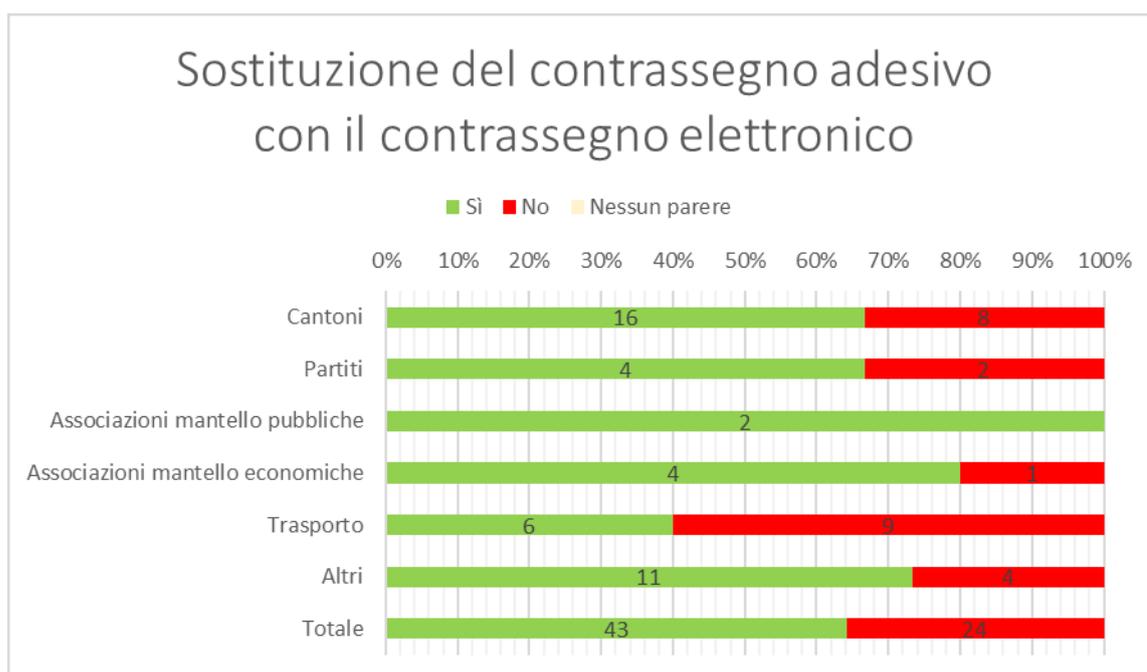
3.2.8 Diritti delle cerchie «non digitalizzate»

Alcuni partecipanti alla consultazione ritengono che sia importante garantire alle persone assoggettate al pagamento della tassa la possibilità di acquistare un contrassegno elettronico anche senza un computer e accesso a Internet (ATA, FRC).

3.3 Risposte al questionario

3.3.1 Domanda 1.1: Sostituzione del contrassegno adesivo con il contrassegno elettronico

«Siete favorevoli alla sostituzione del contrassegno adesivo con un sistema elettronico di riscossione e controllo (contrassegno elettronico)?»



Due terzi dei partecipanti alla consultazione sono favorevoli all'introduzione di un contrassegno elettronico (AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NE, SG, SH, SO, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PPD, pvl, PS, SAB, UCS, USC, Travail.Suisse, USS, economiesuisse, ACS, ATA, motosuisse, FFS, SCCV, ASA, CCCS, GastroSuisse, hotelleriesuisse, CI CDS, privatim, Città di Friburgo, polizia di Losanna, FST, Swisscofel, SVSP, polizia di Lucerna).

Un terzo è contrario (AG, AI, GR, OW, SZ, TG, TI, UR, PLR, UDC, usam, UPSA, asa, auto-suisse, ESA, FMS, IG Motorrad, Freunde der Nationalstrassen, TCS, VTSS, CP, IPD-TG, FER, FRC, CS, ASETA).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

I **sostenitori** pongono l'accento sui vantaggi e criticano diversi punti che in parte coincidono con le argomentazioni dello schieramento contrario:

- **Chiarezza del progetto, deleghe**

Il progetto non è chiaro per quanto riguarda la competenza in materia di riscossione e controllo (GE). Restano aperti numerosi interrogativi importantissimi (SH) e il Consiglio federale riceve un'ampia e non accettabile delega della competenza regolatoria (SH, economiesuisse). La formulazione del progetto nel suo complesso è eccessivamente aperta per quanto riguarda gli esiti. Ciò è questionabile dal punto di vista politico-istituzionale. Per questo motivo si chiedono una definizione più precisa degli obiettivi e un orientamento del progetto di legge ai risultati (economiesuisse). Per contro, l'impostazione aperta che lascia al Consiglio federale la facoltà di decidere il modello di gestione e la tecnologia da utilizzare viene accolta in modo assolutamente positivo da CI CDS.

- **Gestione semplificata**

Per quanto il contrassegno adesivo sia una soluzione semplice, collaudata e trasparente (BE) e pertanto non vi sia alcuna urgenza di sostituirla (BE, CCCS), è scomoda in termini di gestione e distribuzione nonché obsoleta (PBD, pvl, PS, USS), anche a fronte della già avvenuta introduzione di contrassegni elettronici in altri Paesi (SAB). Il passaggio a un sistema elettronico moderno è necessario e in linea con la digitalizzazione (FST, hotelleriesuisse, SAB) e la strategia di e-government della Confederazione (SH, SO).

- **Prevalenza dei benefici**

Per gli utenti e l'amministrazione prevalgono i vantaggi (BE, VD, VS, CCCS, UCS). Per i veicoli immatricolati con targhe trasferibili, per esempio, è sufficiente acquistare un unico contrassegno (GastroSuisse). Il contrassegno elettronico riduce le possibilità di abuso (VD, VS, PBD, PS, FST, Travail.Suisse). In una società e in un'economia digitali il passaggio rappresenta un opportuno cambiamento di tecnologia (PPD). La digitalizzazione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali rende superflue le attività di stampa, distribuzione e restituzione, riducendo quindi le ripercussioni negative sull'ambiente (PS, ATA). È inoltre possibile adottare una struttura tariffaria orientata e commisurata alla tipologia di utente (CI CDS, PS, GastroSuisse) e si contribuisce in modo sostanziale allo sviluppo della mobilità in Svizzera. Avendo la mobilità un carattere sempre più multimodale, le FFS vedono con favore delle basi legali aperte che rendano possibili soluzioni di mobilità moderne. I turisti possono già acquistare il contrassegno elettronico via Internet da casa in qualsiasi momento (FST). Non essendo più necessario vendere i contrassegni ai confini, questa possibilità riduce le code (GE, PS). Se il prezzo del contrassegno venisse aumentato, bisognerebbe introdurre un contrassegno di breve durata, destinato in particolare ai turisti stranieri e ai cittadini svizzeri che utilizzano molto poco le strade nazionali (SAB).

- **Costi di investimento ed esercizio: creare trasparenza e ottimizzarla**

Il contrassegno elettronico riduce i rischi legati allo smarrimento o al furto (VD, VS), come pure i costi d'esercizio (PS, Travail.Suisse). La soluzione proposta, tuttavia, presenta un rapporto costi/benefici non favorevole. Il progetto di legge è carente di trasparenza dei costi (ACS). Il progetto deve essere finanziariamente autosufficiente e non gravare ulteriormente sul bilancio (USC). I costi d'investimento iniziali non devono essere tolti al FOSTRA e vanno il più possibile limitati. Per sviluppare le infrastrutture necessarie, quindi, vanno utilizzati gli impianti esistenti (ACS). Gli ingenti costi di investimento legati al cambio di sistema devono «rendere» a medio termine (SO). Il progetto non porta a un incremento sostanziale dell'efficienza o delle entrate, raggiungendo soltanto in parte l'obiettivo di fare del contrassegno uno strumento di politica finanziaria più efficiente (economiesuisse). Occorre in ogni caso tener conto dei rischi finanziari legati al progetto (SO).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

- **Sistema di riscossione uniforme per svizzeri ed esteri**

Viene criticata la differenza di trattamento tra i veicoli svizzeri e quelli esteri, che produce una mole di lavoro superflua. Sarebbe più ragionevole sviluppare un unico processo di gestione della tassa per i veicoli svizzeri e quelli esteri, per esempio creando un portale online (BS, UCS, CCCS). Il conteggio insieme all'imposta cantonale sui veicoli è una soluzione scarsamente praticabile, che potrebbe comportare un maggior onere amministrativo per i singoli Cantoni (CCCS), oltre a diversi ostacoli e problemi pratici (BS, UCS). L'idea di affidare le attività di riscossione ai Cantoni non è definita in modo completo, e in ogni caso sarebbe una soluzione dall'attuazione oltremodo costosa (SH).

- **Difetti da risolvere**

Per godere dei vantaggi del contrassegno elettronico, servono un sistema di conteggio più semplice e tasse di breve durata (UCS). Inoltre occorre creare un margine di manovra per differenziare la struttura dei prezzi (UCS).

- **Analisi più approfondita del sistema di controllo**

Viene sollevata la questione se sia necessario sviluppare un'infrastruttura di controllo fissa o se non possano essere sufficienti controlli puntuali simili a quelli effettuati attualmente (PPD). A questo riguardo, quindi, il messaggio dovrebbe illustrare i vantaggi e le conseguenze finanziarie di un sistema di controllo puntuale piuttosto che di un sistema fisso (PPD).

Va inoltre garantito che le multe comminate ai detentori di veicoli esteri sprovvisti del contrassegno elettronico possano essere rimosse con la stessa sistematicità dei veicoli immatricolati in Svizzera (GE, ZG). Con il contrassegno adesivo questa discriminazione non esiste (VS).

- **Previsione di un compenso per i Cantoni**

Il previsto passaggio al contrassegno elettronico genera notevoli ripercussioni finanziarie per i Cantoni. Da un lato perché viene meno il compenso loro versato per la distribuzione del contrassegno adesivo (SH) e dall'altro perché gli uffici della circolazione stradale devono adeguare i propri sistemi informatici (FR, VS).

Viene chiesto di evitare spese supplementari a carico di Cantoni (ZH) e forze di polizia (CCCS): con l'introduzione del contrassegno elettronico questi non devono subire alcuna diminuzione delle entrate (LU), oppure le ripercussioni finanziarie devono essere minime (NE) ed eventuali prestazioni vanno compensate (GE, SG, SH). Oltre a questo, le ripercussioni finanziarie sui Cantoni vanno esplicitate per ogni variante (GE).

- **Seria considerazione della protezione dei dati**

Bisogna tenere conto delle elevate esigenze di protezione dei dati. Agli aspetti della protezione e della sicurezza dei dati va data particolare rilevanza (SO, ZG, PS, USC). Le preoccupazioni degli utenti vanno valutate con grande attenzione (USC). Per quanto attiene alle disposizioni in materia di protezione dei dati, sono rilevanti non soltanto le norme descritte nella sezione «Protezione dei dati e assistenza amministrativa» ma anche le questioni fondamentali connesse alla progettazione dei sistemi di registrazione e controllo (SO). Nello specifico occorre attribuire un'importanza particolare al principio della proporzionalità, all'utilizzazione vincolata e alla sicurezza dei dati (protezione dei dati fin dalla progettazione [Privacy by Design]) (ZG, privatim).

- **Auspicata interoperabilità**

Il contrassegno elettronico deve essere interoperabile, soprattutto con il sistema «Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB)» (GE). Inoltre, deve fungere da strumento di conteggio per le stazioni di carico del Lötschberg, dell'Oberalp e della Vereina. In questo modo si possono abbandonare le attuali carte a punti (SAB).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

- **Mobility pricing**

Viene infine espresso il timore che il passaggio al contrassegno elettronico possa essere il primo passo verso una subdola introduzione di un sistema di road o mobility pricing (PPD, ACS, SAB).

Gli **oppositori** respingono l'introduzione del contrassegno elettronico per diversi motivi:

- **Formulazione vaga, margine di manovra eccessivo per il Consiglio federale**

Tutta una serie di domande rimane. Inoltre, il progetto di legge delega ampie competenze al Consiglio federale (GR, PLR, usam). Il testo non formula obiettivi precisi. Il Consiglio federale non si vincola a procedure tecniche precise (PLR, usam). La delega di competenze al Consiglio federale è eccessiva (FRC). Si tratta di un progetto generale non definito (PLR), di un assegno in bianco (CP). Nel complesso il progetto rappresenta una vera e propria «black-box» che lascia senza risposta molti quesiti importantissimi e prevede la concessione al Consiglio federale di un'ampia delega della competenza regolatoria (asa). Sarebbe opportuno far confluire nelle varie considerazioni gli interventi degli ultimi mesi (PLR, usam).

Il progetto presentato ha una struttura talmente aperta e vaga da rendere impossibile una visione chiara delle sue concrete conseguenze non solo materiali ma anche finanziarie (TG, FER, FRC). Il Consiglio federale avrebbe dovuto dare una chiara definizione dei contenuti del nuovo sistema per permettere ai Cantoni e alle organizzazioni interessate di giudicare le sfide poste dal cambio di sistema e formulare un'opinione con cognizione di causa (TCS, auto-suisse, UPSA, CS).

Il Consiglio federale viene inoltre criticato perché non ha presentato le diverse opzioni tecnologiche previste e nemmeno i loro effetti sull'attuale sistema di riscossione della tassa, noto e ben accettato da cittadini e consumatori; per esempio, gli effetti sui costi di realizzazione ed esercizio o sulla protezione dei dati e la salvaguardia della sfera privata (TCS, auto-suisse, UPSA, CS).

- **Delega**

Nel suo rapporto esplicativo il Consiglio federale esprime l'intenzione di trasferire ai Cantoni o a terzi, per quanto possibile, diversi compiti (riscossione della tassa, controllo degli abusi e perseguimento penale in caso di violazione). Per quanto riguarda i Cantoni, ci si chiede se sono stati consultati, se sono eventualmente interessati a questo tipo di procedura e se dispongono delle necessarie risorse amministrative e di personale, oltre che quali sarebbero i costi annessi (trasferimento di oneri fiscali dalla Confederazione ai Cantoni). Riguardo ai soggetti terzi, non è stata fornita alcuna informazione sul quadro giuridico che disciplinerebbe le attività di tali eventuali fornitori di servizi esterni. I costi d'esercizio e gli effetti prodotti da queste deleghe all'esterno vanno presentati in modo più approfondito e dettagliato. Si teme inoltre che alcuni doveri dello Stato (come il perseguimento penale delle violazioni o il controllo dei contrassegni da parte dei Cantoni) possano essere assunti da privati. È incomprendibile il motivo per cui il Consiglio federale non definisce chi deve riscuotere la tassa e chi deve controllare e sanzionare gli abusi. Stupisce il mancato svolgimento di un'analisi sui possibili trasferimenti di diversi compiti a fornitori di servizi esterni all'Amministrazione federale e sulle relative ripercussioni (TCS, auto-suisse, UPSA, CS).

La delega di alcuni compiti a terzi viene respinta (GR). In particolare l'esecuzione dei controlli e il perseguimento penale. Si tratta di compiti sovrani e le relative attività vanno quindi esercitate dallo Stato, non da privati (TG).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Per motivi di politica statale e alla luce di esperienze negative (come nel caso del canone Billag) viene respinta la delega a terzi della competenza per la riscossione della tassa. Sarebbe irresponsabile il fatto che la revisione totale consenta il trasferimento a terzi di enormi quantità di dati raccolti per fini di controllo e perseguimento penale (cessione del monopolio dell'azione penale). Nelle mani di una «Billag per i contrassegni» (o simile) la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali subirebbe in breve tempo un grave contraccolpo in termini di accettazione, per non parlare dei rischi legati alla sicurezza dei dati (UDC, FMS).

Altri oppositori del progetto chiedono che si deleghi a terzi, nella maggior misura possibile, l'aspetto dell'esecuzione, poiché la realizzazione sarebbe più conveniente e competente (PLR).

• Ammodernamento privo di benefici

Se confrontata con il sistema attuale, la revisione totale della LUSN non apporta in particolare alcuna chiara semplificazione della distribuzione e del controllo (PLR). La forma di riscossione attuale funziona bene (UDC, FMS), ha dato buoni risultati, è semplice e familiare a tutti (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa, ESA, FER, VTSS). Anche per quanto riguarda il controllo, funziona senza problemi (usam). Il vantaggio di un cambio di sistema è minimo, sul piano economico (FRC) e per gli automobilisti (PLR, usam). Tenendo in considerazione gli ingenti costi di investimento, un cambio di sistema è incerto (FER) e non giustificato (TCS, auto-suisse, UPSA).

Questo sistema collaudato, economico e semplice andrebbe ora sostituito con un sistema di sorveglianza estremamente complesso e presumibilmente costoso. Bisognerebbe registrare milioni di targhe automobilistiche e scattare con migliaia di videocamere un'infinità di immagini che andrebbero analizzate e poi immediatamente cancellate per motivi di protezione dei dati. Andrebbero creati posti di lavoro aggiuntivi per gestire il sistema di registrazione dietro le quinte e rettificarlo, laddove necessario; allo stesso tempo, gli stessi poliziotti che attualmente effettuano il controllo dei contrassegni quasi *en passant* durante i giri di pattuglia vedrebbero una riduzione minima del loro carico di lavoro. «Don't fix it if it's not broken», ovvero se non è rotto, non aggiustarlo: il motto ha una valenza particolare in relazione a questo progetto, dato che il costo dell'introduzione e del controllo del contrassegno elettronico è di gran lunga maggiore del beneficio che si vuole ottenere. Il cambio di sistema proposto non è necessario (VTSS).

Si tratta di un passaggio rigido dal sistema del contrassegno adesivo a quello del contrassegno elettronico (PLR). Uno dei principali vantaggi del contrassegno elettronico è la flessibilità per quanto attiene alla struttura tariffaria (TI, PLR) e al frazionamento temporale (SZ, TI, PLR). Il progetto esclude esplicitamente questi vantaggi (TI, PLR), facendo venir meno i principali punti a favore del contrassegno elettronico. È pertanto più utile mantenere l'attuale contrassegno adesivo (SZ).

Uno dei maggiori svantaggi del contrassegno adesivo, ossia la durata di validità necessariamente pari a un anno, viene mantenuto anche con un nuovo sistema. È ingiusto far pagare la stessa cifra a chi vive nelle regioni periferiche e utilizza l'autostrada molto meno di chi vive nei grandi agglomerati (AI).

I punti deboli descritti nel rapporto, relativi al rischio di smarrimento e alla restituzione, sono esagerati (ESA). L'affermazione che il contrassegno adesivo può essere venduto soltanto attraverso un'onerosa rete di punti di vendita non corrisponde a verità (AI, ESA). La distribuzione avviene senza problemi di sorta ed è economicamente vantaggiosa. L'argomento della percentuale di abusi (del 4–5 %) non convince. Con qualsiasi altro sistema ci sarebbe comunque una certa percentuale di abusi, evitabile esclusivamente con un impegno sproporzionato nell'ambito dei controlli (AI). La percentuale di abusi potrebbe essere ulteriormente ridotta con il «controllo da parte di terzi», non ancora attuato nella pratica (ESA).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Bisogna parimenti verificare la possibilità di applicare ai veicoli esteri una tassa più elevata per l'utilizzazione delle strade nazionali. Secondo il postulato 17.3363 un tale aumento dell'importo della tassa andrebbe abbinato all'introduzione di un sistema di rimborso (come avviene per il pedaggio in Germania). Soltanto con l'adozione di simili variazioni tariffarie si genererebbe effettivamente un valore aggiunto e sarebbe giustificabile il passaggio al contrassegno elettronico (PLR).

• **Costi e rischi elevati**

Il rapporto esplicativo non consente, alla luce dell'incerta situazione iniziale, la formulazione di dati conclusivi sugli effettivi costi del nuovo sistema. I calcoli relativi ai diversi scenari suggeriscono comunque che, a prescindere dalla struttura adottata, non è possibile supporre un vantaggio economico sostanziale rispetto al sistema attuale. Nel migliore dei casi, infatti, rispetto al contrassegno attuale risulterebbero proventi netti che non arriverebbero nemmeno a dieci milioni di franchi in più all'anno (PLR). Nonostante il contrassegno adesivo abbia dato buoni risultati, si vogliono sostenere investimenti ingenti per introdurre un sistema che in definitiva non apporterebbe alcun miglioramento (PLR, IG Motorrad) o che sarebbe peggiore di quello attuale e notevolmente rischioso (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, UDC, asa). Con la rigida applicazione proposta vi è un rapporto insoddisfacente tra le maggiori spese e il beneficio piuttosto limitato per i consumatori (PLR). Occorre tenere presente che non tutti i cittadini svizzeri hanno bisogno di un contrassegno. Pertanto non si può addebitare la tassa in automatico insieme alle imposte di circolazione, e ciò comporterebbe un onere supplementare per i Cantoni. È vero che il Consiglio federale stima che i costi d'esercizio scenderebbero di circa 13 milioni di franchi all'anno, ma d'altra parte il rapporto del Consiglio federale ipotizza una quota di targhe di controllo non identificabili pari al dieci per cento. Considerando che sono milioni i veicoli che ogni anno circolano sulla rete delle strade nazionali, si tratta di una quantità non trascurabile di targhe da ricontrollare con un notevole dispendio di personale (usam).

Oltre a questo, vi sono costi di investimento una tantum relativamente elevati. Qualora si giungesse a una piena esecuzione da parte di Confederazione e Cantoni, il Consiglio federale prevede un onere supplementare non superiore a 40 posti di lavoro (PLR). L'introduzione del contrassegno elettronico è gravata da ampi rischi applicativi, che non è opportuno sostenere a fronte di entrate nette praticamente invariate (ESA).

Viene criticata la totale assenza dei costi d'esercizio nel testo del rapporto. Effettuando un confronto con i sistemi adottati a Londra e Stoccolma, si teme che siano stati nettamente sottostimati sia i costi dell'investimento sia quelli d'esercizio (TCS, auto-suisse, UPSA, CS, CP). Per il sistema che verrà infine scelto ci si attendono stime più approfondite e dettagliate dei costi, segnatamente in relazione all'installazione e alla gestione del sistema (TCS, auto-suisse, UPSA, CS).

• **Ripercussioni per i Cantoni**

In caso di un'eventuale introduzione del contrassegno elettronico si sottolinea l'importanza di corrispondere ai Cantoni un compenso adeguato per le prestazioni svolte, come avviene attualmente per la vendita dei contrassegni adesivi (AG). Inoltre, per motivi di efficienza e di rispetto della protezione dei dati, l'unica soluzione attuabile sembra la variante «Esecuzione e riscossione da parte della Confederazione / autoregistrazione». Un coinvolgimento dei Cantoni nelle operazioni di esecuzione e riscossione del contrassegno elettronico viene respinto in toto (SZ).

Un passaggio al contrassegno elettronico causerebbe per i Cantoni costi elevati, in particolare in relazione ai loro sistemi informatici, la cui entità non è stata calcolata o citata nel rapporto esplicativo. L'ipotesi di computare il costo del contrassegno elettronico per i veicoli svizzeri insieme alla fattura dell'imposta annua sui veicoli non è stata studiata a fondo e in ogni caso sarebbe una soluzione dall'attuazione oltremodo costosa (architettura informatica e personale per il servizio clienti degli uffici della circolazione stradale) (GR, asa). Tuttavia, una possi-

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

bile variante da studiare in dettaglio sarebbe l'affidamento della riscossione della tassa ai Cantoni in combinazione con una possibilità di delega all'asa (asa). Di pari importanza è altresì l'accessibilità del contrassegno elettronico a tutta la popolazione, senza la necessità di disporre di un indirizzo di posta elettronica o di strumenti informatici. Il pagamento della tassa insieme all'imposta sui veicoli è quindi preferibile (FRC).

- **Carenze nella protezione dei dati, pericolo di creazione di profili di movimento**

I punti forti del contrassegno adesivo sono la sua anonimità (AG, GR, OW, SZ, UR, UDC, FMS, asa, ESA) e la possibilità di controllarlo a vista con un semplice sguardo al parabrezza (AG, GR, OW, SZ, UR, UDC, FMS, ESA, VTSS).

Con il contrassegno elettronico bisognerebbe raccogliere enormi quantità di dati su una vasta parte della popolazione e di viaggiatori di passaggio, e ciò implica un certo potenziale d'abuso (usam). Ciò varrebbe anche per i veicoli su cui non viene riscossa la tassa ma i cui dati vanno raccolti ai fini del controllo dell'assoggettamento alla tassa (AG). In questo modo si creerebbero i requisiti tecnici per i profili di movimento (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, UDC, FMS, asa, ESA, VTSS, TCS, auto-suisse, UPSA, CS). Le esigenze in materia di protezione dei dati dipendono dalla tecnologia adottata (CP, TCS, auto-suisse, UPSA, CS). A seconda del sistema elettronico utilizzato, infatti, si pongono sfide diversissime tra loro.

Bisogna inoltre notare che esigenze più elevate legate alla protezione dei dati comportano inevitabilmente anche maggiori costi d'esercizio (TCS, auto-suisse, UPSA, CS).

Ciò a maggior ragione perché anche soggetti terzi dovrebbero avere la possibilità di accedere ai dati raccolti (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa, CP). Tale soluzione va decisamente respinta (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa). Se si confrontano le competenze attuali e quelle future dell'incaricato federale della protezione dei dati – qualora venisse approvata la nuova legge sulla protezione dei dati –, tale figura non avrebbe più la possibilità di verificare se un'impresa incaricata delle mansioni di riscossione o controllo sfrutta i dati per fini commerciali o personali (FRC).

Una simile sorveglianza senza limiti comporta, nonostante tutte le precauzioni di sicurezza, un certo potenziale d'abuso (VTSS). L'eventuale pubblicazione dei dati in questione, che avvenga per errori di sistema o per furto di dati, si tradurrebbe in una grave violazione della sfera privata. Si tratta di un rischio poco considerato nella valutazione del contrassegno elettronico (ESA). Il sistema di controllo proposto equivale a un ulteriore sviluppo in direzione dello «Stato di sorveglianza» e del conducente «trasparente» (VTSS).

Dato che la Confederazione sarebbe a conoscenza di tutti i viaggi sulle autostrade grazie al sistema di controllo del contrassegno elettronico e dei viaggi in treno tramite le FFS, i modelli di spostamento permetterebbero di creare dettagliati profili della personalità. Il progetto deve quindi contenere rigidissime e affidabili disposizioni in materia di protezione dei dati (IPD-TG).

Inoltre, l'avamprogetto non contiene una disamina dettagliata della questione della trasmissione dei dati alle autorità di perseguimento penale (AG, UDC, FMS). Tale carenza sorprende, alla luce di quanto si è visto in Germania, dove la questione scottante della trasmissione dei dati relativi al pedaggio ha scatenato un ampio dibattito politico (AG). Dato il carattere estremamente controverso del confronto politico sul rilevamento dei dati sugli spostamenti dei veicoli, le disposizioni appaiono insufficientemente chiare e occorre tenere maggior conto della revisione in corso della legge sulla protezione dei dati (PLR).

I controlli a campione sono espressione di un rapporto di fiducia tra lo Stato e i cittadini: è una ben radicata peculiarità svizzera la fiducia riposta dallo Stato nei suoi cittadini per quanto attiene al rispetto delle leggi vigenti. Non vi è pertanto alcun motivo per rovesciare questo rapporto di fiducia proprio in merito alla riscossione della tassa per l'utilizzazione delle strade

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

nazionali facendone, di fatto, un rapporto di sfiducia con l'introduzione di un sistema di controllo capillare. I conducenti diverrebbero implicitamente l'oggetto di un sospetto generalizzato (VTSS).

- **Disparità di trattamento tra detentori di veicoli svizzeri ed esteri**

Nella pratica, in caso di violazione dell'obbligo del contrassegno elettronico i detentori di veicoli esteri incorrerebbero in multe non riscuotibili, mentre i detentori residenti in Svizzera sarebbero soggetti a tutto il rigore delle sanzioni. Questo peggior trattamento riservato ai detentori svizzeri non esiste con il contrassegno adesivo. La situazione non è quindi accettabile (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa).

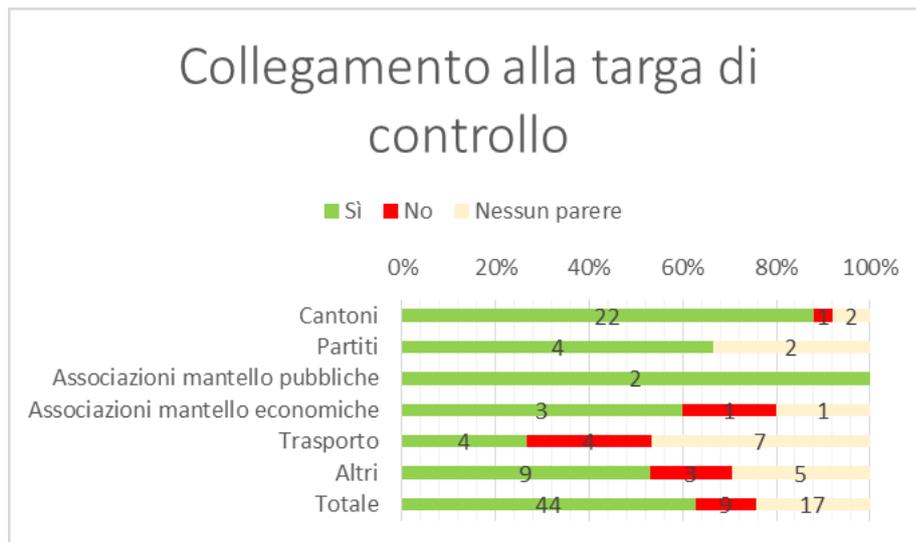
- **Primo passo verso il road/mobility pricing**

La struttura a esito aperto del progetto fa temere l'introduzione di un sistema di mobility pricing (CP). La modalità di attuazione proposta rappresenta un passo determinante verso l'introduzione tecnica di un sistema di road o mobility pricing (AG, OW, SZ, TI, UR, UDC, FMS, ESA, usam, IG Motorrad, VTSS, FRC) o di altre misure di gestione come le zone ambientali (usam, VTSS). I profili di movimento legati ai contrassegni elettronici sarebbero la soluzione perfetta per realizzare un sistema di road pricing, benché allo stato attuale il progetto non goda di una maggioranza politica (AG, OW, SZ, TI, UR). L'introduzione di un mobility pricing come strumento per influenzare la mobilità continua a non godere di alcun supporto (CP).

Il passaggio al contrassegno elettronico non influenza affatto il finanziamento del FOSTRA (CP) e, laddove il FOSTRA non fosse in grado di coprire i costi a suo carico, la questione del prezzo del contrassegno rimarrebbe aperta nonostante la votazione popolare. Ci si chiede quindi se il contrassegno non dovrebbe scomparire completamente in caso di introduzione di un mobility pricing. Il progetto va dunque integrato con le riflessioni sul tema del mobility pricing (FER).

3.3.2 Domanda 1.2: Collegamento alla targa di controllo

«Ritenete che sia ragionevole, dal punto di vista tecnologico, basare il sistema sul riconoscimento della targa di controllo del veicolo?»



Un'ampia maggioranza dei partecipanti alla consultazione ritiene che sia ragionevole basare il sistema sul riconoscimento della targa di controllo del veicolo (AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PPD, pvl, PS, UDC, SAB, UCS, Travail.Suisse, USS, economiesuisse, SCCV, motosuisse, ATA, ASA, poli-

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

zia di Losanna, FER, Città di Friburgo, polizia di Lucerna, SVSP, GastroSuisse, CI CDS, CCCS, FST). Una piccola minoranza è contraria alla proposta (AI, usam, ESA, VTSS, FMS, IG Motorrad, Swisscofel, privatim, ASETA).

I **sostenitori** della soluzione segnalano che questo metodo ha già dimostrato la sua efficacia in altri Paesi (PS, FST, CI CDS), la tecnologia è in uso da diversi anni e adeguata (TI) e rappresenta un metodo comune per riscuotere la tassa (ATA). La targa di controllo è l'elemento identificativo logico (PBD) e dal punto di vista della politica fiscale è adeguato collegare la tassa all'effettiva immatricolazione anziché al veicolo (economiesuisse). Il collegamento alla targa di controllo viene visto con favore finché non sarà disponibile una tecnologia più semplice ed economica (pvl). Ciò è più semplice dal punto di vista dell'esecuzione (AG, GR, OW, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH) e presenta netti vantaggi in caso di targhe trasferibili (BS, SH, ZG, PS, CCCS, FER), sostituzione del parabrezza (ZG, FER) e cambio del veicolo (GE, SH, PS, FER). La targa di controllo permette di tenere conto di tutti gli aspetti legati alla stessa, come la perdita frequente, il furto e il trasferimento della targa di controllo in caso di cessione o decesso (GE). Il numero di targhe di controllo che cambiano detentore sarebbe minore di quello dei veicoli (AG, OW, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, UDC).

Il PPD sottolinea che il sistema elettronico di rilevazione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali in Svizzera deve essere compatibile con i sistemi, esistenti o in fase di sviluppo, del maggior numero possibile di Paesi europei. La Svizzera non deve adottare una soluzione tecnologica *sui generis* che complichino l'accesso alla Svizzera per i turisti stranieri e comporti un aggravio burocratico superfluo per i turisti svizzeri che si recano in Europa. La rilevazione per mezzo della targa di controllo presenta sicuramente diversi vantaggi, tra cui la soluzione dei problemi connessi alle targhe trasferibili e in particolare la non discriminazione dei detentori di veicoli esteri. La rilevazione per mezzo di un chip o di un sistema GPS è però vantaggiosa nei casi in cui il detentore di un veicolo si trasferisce in un altro Cantone: egli non è obbligato a effettuare una seconda registrazione e quindi a pagare due volte il contrassegno.

Non essendo più possibile effettuare il controllo visivo del contrassegno, il riconoscimento per mezzo della targa di controllo è ragionevole (GastroSuisse) e di rapida applicazione (CI CDS). La nuova disciplina è una gradita semplificazione per i detentori di veicoli (UCS). A breve e medio termine potrebbe essere la soluzione più ragionevole e accettata anche dalla popolazione. Inoltre si può presupporre che, nonostante gli ingenti investimenti necessari, sia così possibile attuare una modalità di riscossione della tassa sicura e di facile utilizzo. Ipotizzando che la targa di controllo sia il tratto identificativo del veicolo determinante anche nella circolazione internazionale, non vi è nulla a sfavore del suo utilizzo per scopi di verifica del rispetto dell'obbligo di versare la tassa (BE, CCCS). Per i veicoli svizzeri il pagamento della tassa in combinazione con l'imposta sui veicoli rappresenta una semplificazione (PS).

Alcuni sostenitori del collegamento alla targa di controllo fanno notare che con tale forma di riconoscimento si potrebbero ottenere anche dati (anonimizzati) importanti per la pianificazione del traffico in relazione al traffico di origine/destinazione, al traffico di transito e alle categorie dei vari veicoli (SG). Si segnala altresì che in futuro si potrebbe immaginare un sistema che, a seconda degli sviluppi, sfrutti la comunicazione tra i vari veicoli (Travail.Suisse), o che si potrebbe creare una struttura tariffaria differenziata in luogo di una tassa forfettaria (PS). Occorre chiarire maggiormente le casistiche legate alle targhe di controllo giornaliere, alle targhe professionali e al trasferimento, furto o smarrimento delle targhe di controllo (UR). Si fa altresì notare la necessità di approfondire diversi dettagli problematici, anche relativamente complessi, annessi all'elaborazione delle disposizioni dell'ordinanza e all'attuazione tecnica. Per la riscossione in Svizzera andrebbe per esempio stabilito in che modo gestire il cambio di targa di controllo su un veicolo, poiché in questi casi servirebbe un collegamento con i sistemi sull'ammissione alla circolazione (SIAC) per aggiornare la banca dati delle registrazioni. Altre sfide potrebbero essere poste anche dalla gestione di categorie particolari di targhe di controllo (targhe trasferibili, esportazioni, dogana ecc.) e delle ecce-

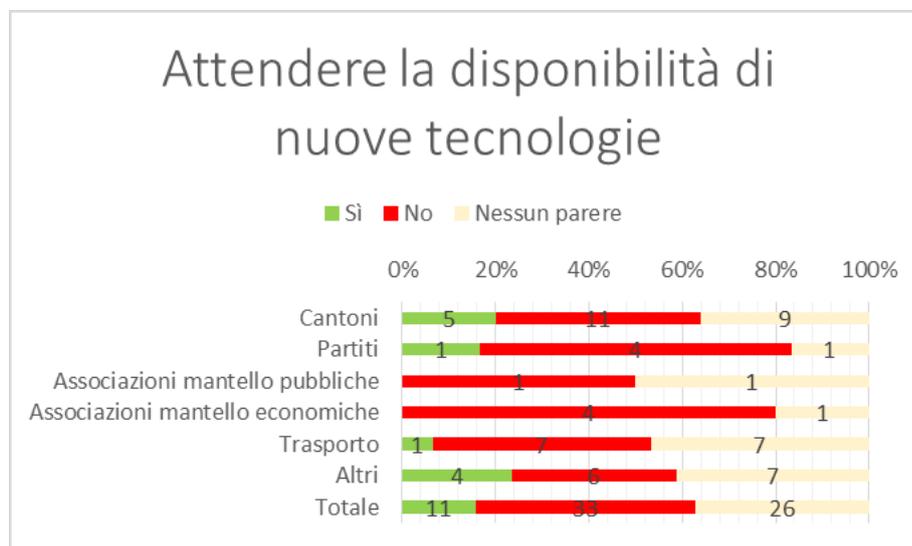
Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

zioni (p. es. uso di veicoli privati da parte di personale militare) (BE). Oltre a questo, si auspica che il messaggio chiarisca la questione di un eventuale onere supplementare legato al riconoscimento video per i diversi veicoli esteri (PBD) e definisca esplicitamente se la riscossione avviene sulla base della targa di controllo o del veicolo (GE).

Gli **oppositori** del collegamento alla targa di controllo (AI, usam, ESA, VTSS, FMS, IG Motorrad, Swisscofel, privatim, ASETA) lamentano che il riconoscimento della targa di controllo non sarebbe sempre garantito (Swisscofel), che un tale sistema comporterebbe notevoli investimenti e sarebbe già tecnologicamente obsoleto al momento dell'introduzione (AI). Dal punto di vista della protezione dei dati, va valutato criticamente il riconoscimento delle targhe di controllo tramite riprese video con successivo raffronto dei dati con quelli dei detentori di veicoli soggetti all'obbligo di versamento della tassa. Come minimo occorrerebbe imperativamente assicurare, in fase di progettazione tecnica, che le registrazioni raccolte possano essere utilizzate esclusivamente per sanzionare eventuali contravvenzioni e che sia esclusa, già dal punto di vista tecnico, la possibilità di creare profili di movimento o di utilizzare i dati per scopi di indagine o di altro tipo (privatim). Con un sistema di questo tipo si registrerebbero e controllerebbero tutti gli utenti delle strade nazionali. Si tratterebbe di un altro passo in direzione dello «Stato di sorveglianza» (usam). Si fa altresì riferimento allo sviluppo e alle possibilità offerte dall'«Internet delle cose», che interesserà anche i veicoli e permetterà di identificare univocamente e senza un grosso onere tecnologico ogni singolo veicolo presente sulle strade. Il riconoscimento dei veicoli tramite targa di controllo, impegnativo, costoso e impreciso, sarebbe una soluzione obsoleta (ESA).

3.3.3 Domanda 1.3: Attendere la disponibilità di nuove tecnologie

«Ritenete che bisognerebbe aspettare finché saranno disponibili nuove tecnologie? Se la risposta è «Sì», a quali sviluppi tecnologici pensate?»



Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Una minoranza dei partecipanti alla consultazione punta sulle nuove tecnologie e quindi sull'attesa della loro disponibilità (AG, AI, GR, UR, ZG, UDC, ESA, FER, Swisscofel, privatim, CCCS).

Poco meno della metà dei partecipanti alla consultazione ritiene che non sia opportuno aspettare nuove tecnologie e che quindi la riscossione del contrassegno elettronico debba avvenire sulla base della targa di controllo (BE, BL, BS, GE, JU, SG, SH, SO, TG, VD, ZH, PBD, PPD, pvl, PS, UCS, Travail.Suisse, USS, usam, economiesuisse, SCCV, VTSS, FMS, motosuisse, ATA, IG Motorrad, ASA, polizia di Losanna, Città di Friburgo, polizia di Lucerna, SVSP, CI CDS, ASETA).

Anche i **sostenitori** offrono come prima motivazione l'incertezza degli sviluppi tecnologici futuri (CCCS) o l'uso sempre maggiore di sistemi integrati di supporto alla guida e di comunicazione tra veicoli, con la possibilità di impiegare il cosiddetto «platooning» e quindi di sfruttare le strade in modo più efficiente. Con l'utilizzo di queste tecnologie verrebbero meno i costi di investimento connessi al contrassegno elettronico, i costi d'esercizio si ridurrebbero al minimo e sarebbero perlopiù a carico degli utenti. Sorge però l'interrogativo di come giustificare una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali se i veicoli riuniti in «plotoni» assumessero più le caratteristiche di un servizio pendolare pubblico (FER). Si fa altresì riferimento allo sviluppo e alle possibilità offerte dall'«Internet delle cose», che interesserà i veicoli e permetterà di identificare univocamente e senza un grosso onere tecnologico ogni singolo veicolo presente sulle strade. In questo caso il riconoscimento dei veicoli tramite targa di controllo – impegnativo, costoso e impreciso – sarebbe una soluzione obsoleta (ESA). È importante che le future procedure di esecuzione e controllo non comportino un impegno superfluo o sproporzionato. Anche i costi di investimento vanno valutati attentamente (CCCS).

Altri partecipanti ritengono che in Europa ci sia un numero sufficiente di esempi di tecnologie simili (AI) o che in Europa nessun sistema si sia finora affermato in modo capillare (UR). Bisogna pertanto attendere l'adozione di uno standard da parte dell'UE (Swisscofel) o aspettare finché non sia disponibile una tecnologia che garantisca compatibilità con gli altri sistemi (UR).

A prescindere da tutto ciò, sorgono dubbi in merito alla protezione dei dati, essendo ogni soggetto monitorabile (FER). Va per questo motivo preferito un sistema che non consenta la creazione di profili di movimento (ZG, privatim).

Per il resto occorre rilevare che il trasferimento di dati dai servizi d'immatricolazione cantonali all'AFD deve avvenire esclusivamente per mezzo del MOFIS (registro automatizzato dei veicoli e dei detentori) o del sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) dell'Ufficio federale delle strade. Un trasferimento di dati diretto tra le autorità cantonali e l'AFD non è sostenibile già solo per motivi di costo (AG). Un passaggio dai contrassegni adesivi alla riscossione elettronica non è pertanto possibile prima che la Confederazione realizzi le tecnologie necessarie per il trasferimento dei dati (AG, GR).

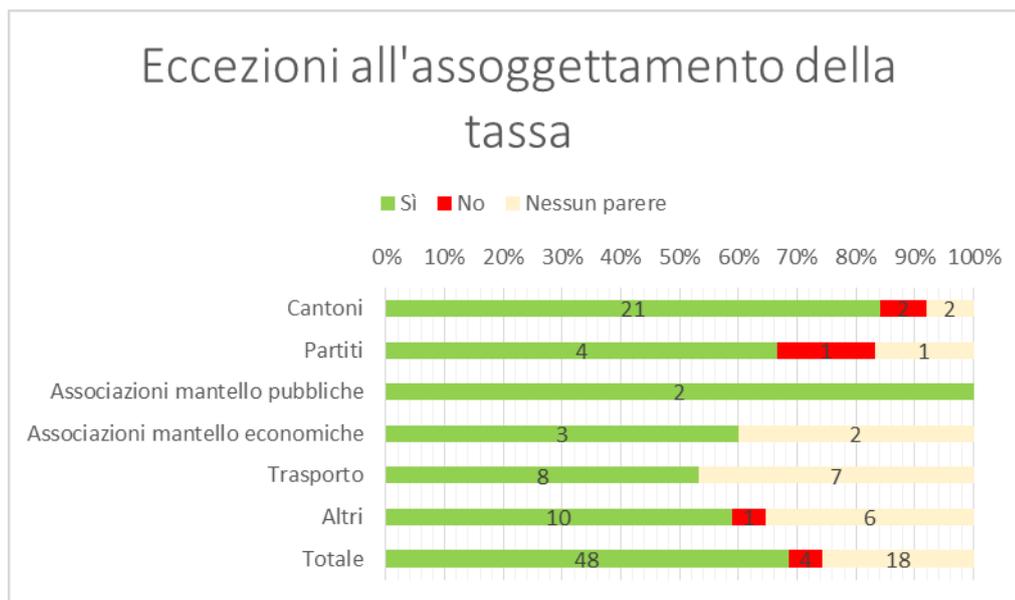
Gli **oppositori** fanno notare che il sistema funzionante dal 1985 si rivela efficace ancora oggi (usam) e che la tecnologia necessaria e collaudata per l'attuazione è già disponibile (CI CDS, PBD). Tale tecnologia si può applicare a lungo termine (PBD) o è sufficiente sul medio periodo, benché il rapporto costi/benefici non sia ottimale e si ottenga un profitto relativamente esiguo con un investimento relativamente ingente (economieuisse). In futuro si può effettivamente immaginare un sistema che, a seconda degli sviluppi, sfrutti la comunicazione tra i vari veicoli (Travail.Suisse): questo scenario è già oggi una realtà e si sviluppa ulteriormente con i veicoli autonomi (ATA). Lo sviluppo tecnologico avanzerebbe rapidamente (BE, ATA) e non sarebbe prevedibile (SO, PS). Per questo motivo sarebbe opportuno optare per una formulazione improntata alla neutralità tecnologica (BE, SO, PS). Una definizione concreta da parte del Consiglio federale al momento dell'attuazione è indubbiamente op-

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

portuna (BE). La proposta in discussione ha una formulazione sufficientemente aperta per permettere di reagire a eventuali sviluppi (SO, PS, ATA, FST) senza dover ricorrere ogni volta a una revisione di legge (PS, FST). Aspettare non produce risultati (SO, PS) né è necessario, presupponendo che la soluzione scelta possa essere sviluppata e sfruttati gli strumenti virtuali attuali (GE). Aspettando si ritarderebbe il progetto (PBD, PS). L'ampia delega di competenze al Consiglio federale produrrebbe un margine di manovra sufficiente per tenere conto degli ultimissimi sviluppi tecnologici (USS).

3.3.4 Domanda 2: Eccezioni all'assoggettamento alla tassa

«Siete d'accordo con le eccezioni all'assoggettamento alla tassa?»



Un'ampia maggioranza dei partecipanti alla consultazione è pienamente o almeno in parte d'accordo con le regolamentazioni in materia di eccezioni all'assoggettamento (AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PBD, PPD, pvl, UDC, SAB, UCS, Travail.Suisse, usam, economiesuisse, SCCV, ESA, VTSS, FMS, motosuisse, ATA, IG Motorrad, ASA, polizia di Losanna, FER, Città di Friburgo, Swisscofel, SVSP, GastroSuisse, CI CDS, CCCS, FST, ASETA).

Dei quattro partecipanti alla consultazione contrari alle regolamentazioni sulle eccezioni (AG, SZ, polizia di Lucerna, PS), soltanto il Cantone di Svitto si oppone alle eccezioni in quanto tali, che trova ingiuste perché porterebbero a numerosi problemi di esecuzione e delimitazione dei casi. Gli altri tre oppositori delle regolamentazioni relative alle eccezioni presentano osservazioni soltanto in merito ad alcune eccezioni, come fanno anche alcuni sostenitori.

Bisogna precisare che le eccezioni previste varrebbero a prescindere dalla modalità di riscossione (basata sulla targa di controllo o sul veicolo) (GE).

L'eccezione prevista per i rimorchi e i carrozzini laterali di motoveicoli viene accolta espressamente in modo favorevole (motosuisse).

Oltre ai veicoli dei servizi di manutenzione delle strade nazionali, già proposti nell'avamprogetto, vengono richieste eccezioni per tutti i veicoli dei servizi di manutenzione delle strade (NE, polizia di Losanna), per i veicoli impiegati in operazioni di soccorso in caso di catastrofi, incendi e incidenti, per i veicoli impiegati durante i controlli ufficiali dei veicoli e gli esami ufficiali di conducente nonché per i rimorchi fissi con targhe di controllo (AG). An-

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

rebbe invece abrogato l'esonero dall'assoggettamento alla tassa per i veicoli con targhe di controllo militari e i veicoli noleggiati o requisiti dall'esercito muniti di contrassegno M+. Anche il personale militare/DDPS deve contribuire alla salvaguardia del clima (PS). Sarebbe inoltre necessario adeguare leggermente le eccezioni qualora le targhe di controllo venissero adottate come base per la registrazione (FST).

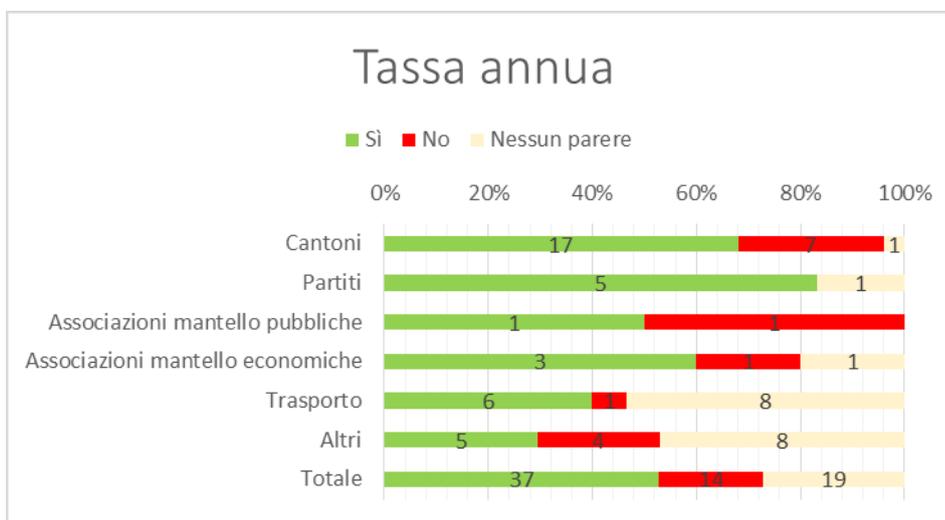
Le eccezioni non devono comportare un aumento dell'importo della tassa per gli altri utenti della strada (GastroSuisse). Una riscossione della tassa secondo il principio di causalità gode di esplicito supporto. Le eccezioni citate sono in quest'ottica ragionevoli e funzionali (CI CDS). Differiscono di poco dalla normativa attuale. Il consenso è fornito a condizione che non vengano a prodursi problemi in fase di esecuzione e delimitazione (SO).

Le eccezioni devono essere riconoscibili in modo semplice e certo, senza interventi manuali sul sistema in fase di controllo. L'elenco di eccezioni va strutturato in maniera corrispondente. Le relative informazioni e plausibilizzazioni di sistema vanno assicurate dai sistemi federali sull'ammissione alla circolazione (SIAC, impiego militare ecc.) (BE). Eccezioni adeguate sono del tutto ragionevoli e vanno pertanto approvate e studiate a fondo. È importante che l'esonero dall'assoggettamento alla tassa non produca un onere maggiore in fase di controllo, qualora tale attività rimanesse affidata ai corpi di polizia (CCCS). La portata delle eccezioni è troppo ampia e perciò queste risultano difficili da controllare (polizia di Lucerna).

Qualora la riscossione della tassa avvenisse per mezzo della targa di controllo, verrebbe meno l'esonero per le targhe professionali (NE), e bisognerebbe prestare attenzione soltanto alle targhe professionali esonerate nei giorni feriali; il controllo in questo senso appare difficoltoso (VD).

3.3.5 Domanda 3.1: Tassa annua

«Siete d'accordo che sia previsto solo un periodo di tassazione (di 1 anno) e non sia prevista una tassa di breve durata?»



Un po' più della metà dei partecipanti alla consultazione è d'accordo che sia previsto solo un periodo di tassazione (di 1 anno) e non sia prevista una tassa di breve durata (AG, AR, BL, GE, GL, GR, NE, OW, SG, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PPD, pvl, PS, UDC, SAB, USS, usam, economiesuisse, hotelleriesuisse, SCCV, ESA, VTSS, motosuisse, ATA, IG Motorrad, polizia di Losanna, FER, Città di Friburgo, SVSP).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Non si dichiarano d'accordo BE, BS, FR, JU, UCS, Travail.Suisse, FMS, Swisscofel, GastroSuisse, FST e ASETA.

I **sostenitori** affermano che con una tassa annua di 40 franchi non ha senso introdurre una tassa di breve durata (GL, SG, PPD, SAB, FER). Rispetto alle tariffe riscosse per l'uso delle autostrade nei Paesi confinanti, la cifra di 40 franchi è relativamente modesta (SAB). È corretto imporre agli utenti stranieri l'obbligo di versare la tassa intera, poiché la tassa è di importo inferiore ai tributi analoghi pagati all'estero e perché, a differenza dei detentori di veicoli svizzeri, essi non contribuiscono al finanziamento delle strade nazionali (motosuisse). La parità di trattamento è garantita se tutti devono pagare la stessa tassa (ATA). Per quanto riguarda le tasse di breve durata, gli importi sarebbero così esigui rispetto alle spese legate alla riscossione da non essere giustificate (PBD). Comporterebbero infatti un'indesiderata riduzione delle entrate (VD) oppure bisognerebbe aumentare in proporzione la tassa annua. Manca in tal caso il consenso (SO, TI, UR) o non è ritenuta una soluzione opportuna, bensì una soluzione da sottoporre a nuova valutazione in un secondo momento (PS). Per motivi di «comodità» e dal punto di vista della politica sui trasporti le tasse di breve durata sono pienamente opportune. Essendo però il periodo di tassazione direttamente collegato all'importo della tassa (gli scopi di politica finanziaria della tassa si potrebbero raggiungere soltanto a parità di entrate), l'idea di un frazionamento temporale non appare sensata nel contesto attuale (economiesuisse). Attualmente non sembra opportuno modificare l'importo della tassa. Si tratta di aspetti da discutere in relazione al finanziamento complessivo delle strade nazionali (GR). I principali beneficiari di una tassa di breve durata sarebbero i detentori di veicoli esteri. Una tassa di importo ridotto potrebbe far crescere il traffico sulla rete delle strade nazionali svizzere, il che va evitato. Anche senza l'introduzione di tasse di breve durata, il progetto porta a un'agevolazione per diversi gruppi di utenti saltuari, segnatamente per i detentori di veicoli con targhe trasferibili (pvl). L'esecuzione di una tassa annua è più semplice se viene delegata ai Cantoni. L'introduzione di periodi di tassazione variabili complicherebbe però l'intero sistema. A maggior ragione perché la data di fatturazione dell'imposta cantonale sui veicoli è diversa fra i vari Cantoni e non coincide con la data della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (VD). hotelleriesuisse e il Cantone di Neuchâtel si esprimono a favore di un inizio flessibile della durata di validità della tassa annua.

Gli **oppositori** della tassa annua richiedono in particolare l'introduzione di un contrassegno di breve durata o di periodi di tassazione diversi (FR). Dal punto di vista delle regioni periferiche e del turismo, la mancanza di una tassa di breve durata è uno dei maggiori svantaggi del contrassegno adesivo e non va in alcun modo preservata (AI). Con le modalità di registrazione previste è semplicissimo, dal punto di vista tecnico, adottare una tassa di breve durata. Inoltre, i turisti non vanno tassati in modo sproporzionato. Dato che molti soggiornano in Svizzera soltanto per brevi periodi, è eccessivo riscuotere l'ammontare annuo della tassa (FST, GastroSuisse).

Se si decide di aumentare l'importo della tassa, è necessario introdurre una tassa di breve durata (JU, TG) che dovrebbe avere, per esempio, una validità di dieci giorni o mensile (SZ) oppure presentarsi come contrassegno per turisti a metà prezzo valido due mesi (Swisscofel). Bisogna, per esempio, verificare l'introduzione per i veicoli d'epoca e i motoveicoli (FMS).

L'assenza di una tassa di breve durata produrrebbe soprattutto nelle zone di confine un indesiderato spostamento del traffico dall'autostrada alla rete stradale di livello inferiore. Le tasse di breve durata potrebbero contrastare questo effetto e quindi produrre in definitiva persino un aumento delle entrate, se chi oggi evita di acquistare un contrassegno ne acquistasse uno di breve durata. Pertanto, la motivazione finanziaria per rinunciare all'introduzione di una tassa di breve durata non sarebbe comprensibile (BS, UCS).

Con il nuovo sistema, inoltre, si può rendere flessibile il periodo di tassazione. Il contrassegno annuale, infatti, non deve più essere legato all'anno civile. Ciò andrebbe a vantaggio dei

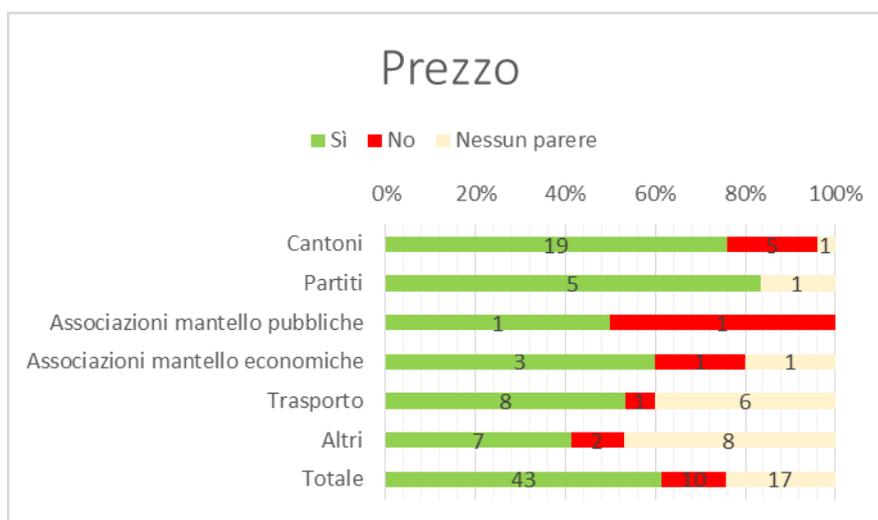
Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

turisti, i quali per esempio dovrebbero acquistare un solo contrassegno anziché due se desiderassero trascorrere le vacanze in Svizzera nel periodo natalizio e a febbraio. Con l'introduzione di una tassa di breve durata si ridurrebbero i costi di una vacanza in Svizzera e i turisti sarebbero agevolati finanziariamente. Ciò rafforzerebbe il turismo in Svizzera nella serrata concorrenza con i Paesi confinanti. Oltre a questo, una tassa di breve durata attirerebbe un maggior numero di turisti, con la conseguenza finale di poter vendere anche più contrassegni elettronici (GastroSuisse).

Alla luce di un orizzonte realizzativo 2023 e oltre, si ritiene opportuno sottoporre a una nuova e preliminare discussione a livello parlamentare la questione di un lieve incremento della tassa annua e l'utilizzo delle nuove possibilità a favore delle tasse di breve durata. Soprattutto con la riscossione di tasse di breve durata si può migliorare l'accettabilità da parte dei conducenti stranieri, indubbiamente anche nell'interesse del turismo. Si tratta di uno dei vantaggi essenziali ottenibili con la nuova soluzione tecnica. La formulazione prevista esclude però, a lungo termine, l'attuazione di questa possibilità (BE, CCCS).

3.3.6 Domanda 3.2: Prezzo

«Siete d'accordo che la tassa annua ammonti a 40 franchi?»



Più della metà dei partecipanti alla consultazione è d'accordo che la tassa resti invariata a 40 franchi (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZH, PBD, PPD, pvl, PS, UDC, SAB, USS, usam, economiesuisse, SCCV, ESA, VTSS, ACS, FMS, motosuisse, ATA, IG Motorrad, polizia di Losanna, FER, Swisscofel, SVSP, Gastro-Suisse, FST, ASETA).

Non si trovano d'accordo BS, OW, SZ, TG, ZG, Città di Friburgo, Travail.Suisse, UCS, CI CDS e Freunde der Nationalstrassen.

Sebbene la tassa abbia un importo contenuto rispetto all'estero (PS) e fra alcuni anni possa essere possibile introdurre un aumento con variazioni temporali (USS) o giustificare un aumento a 100 franchi (UR), i **sostenitori** sottolineano che nel 2013 l'elettorato svizzero ha respinto nettamente l'aumento del prezzo del contrassegno (GR, SO, TI, UR, PPD, PS, UDC, SAB, USS, usam, economiesuisse, ESA, motosuisse, FER) e che il Consiglio federale non evidenzia un maggior fabbisogno finanziario (pvl); in seguito all'adozione del FOSTRA non vi è più la necessità di aumentare il prezzo del contrassegno (usam, economiesuisse).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

L'importo va lasciato invariato qualora si decida di non introdurre una tassa di breve durata (BE). Laddove alla luce delle considerazioni sulle tasse di breve durata non si ritenga realistico aumentare la tassa nemmeno sul lungo periodo, ci si chiede come mai il periodo di tassazione e l'importo della tassa vadano sottoposti a resoconto a cadenza quinquennale (BE). D'altro canto, tale disposizione viene vista con favore, poiché rende possibili a intervalli regolari una nuova valutazione dello status quo ed eventuali adeguamenti (PS). Se la tassa di breve durata e la flessibilità del periodo di tassazione vengono prese in considerazione, non si deve aumentare l'ammontare della tassa annua. Le minori entrate vanno contrastate con modalità diverse di risparmio sui costi. Il passaggio al contrassegno elettronico riduce alcune voci di spesa, per esempio viene meno l'oneroso sistema di distribuzione. Per tale motivo tutto il processo può essere organizzato in modo più efficiente, con la possibilità di risparmiare anche sui costi (GastroSuisse).

Il cambiamento di sistema non deve essere sfruttato illecitamente per incrementare la tassa annua. Il progetto in discussione deve riguardare esclusivamente la variazione tecnologica (PBD). D'altro canto, in caso di frazionamento temporale del contrassegno o di riduzioni per motoveicoli e rimorchi l'importo della tassa annua può, se necessario, essere aumentato moderatamente per prevenire una diminuzione delle entrate (FST).

Si chiedono maggiore verità dei costi per tutti i modi di trasporto, una pianificazione territoriale più intelligente e un migliore sfruttamento delle infrastrutture di trasporto esistenti (pvl), come pure – nonostante il parere negativo del Consiglio federale – il versamento, per gli autotiratori, di una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali maggiore per compensare l'esenzione dal divieto di circolare la notte e la domenica e dall'obbligo di versare la tassa sul traffico pesante (PS). Inoltre, la tassa deve avere un importo dimezzato per motoveicoli e rimorchi (FMS) e il suo ammontare deve essere stabilito per legge per rimanere sotto il controllo del Parlamento (economiesuisse).

Una **minoranza** non è d'accordo che il prezzo resti invariato (BS, OW, SZ, TG, ZG, UCS, Travail.Suisse, CI CDS, Città di Friburgo, Freunde der Nationalstrassen). Il prezzo del contrassegno va aumentato (OW, TG) moderatamente (SZ, ZG). Il prezzo contenuto non offre alcuna possibilità di gestione (BS). Impedisce l'adozione di interventi con effetti di gestione, privando così il contrassegno elettronico di uno dei suoi punti forti. Dal punto di vista delle città sono auspicabili una diversificazione delle offerte e un margine di manovra per differenziare la struttura dei prezzi (UCS). La votazione del 2013 non deve indurre a pensare che l'elettorato sia contrario a qualsiasi aumento (Travail.Suisse). Un aumento del prezzo è opportuno a causa del rincaro, dell'ampliamento della rete delle strade nazionali e dei costi di manutenzione conseguentemente maggiori (CI CDS), come pure dei costi esterni (Travail.Suisse). Inoltre, è altresì una forma irrinunciabile di finanziamento del FOSTRA. In questo modo si possono riscuotere anche tasse differenziate e calcolate secondo il principio di causalità (CI CDS). È possibile incrementare l'importo a 60 franchi, creando parallelamente del margine d'azione nel senso di una tassa di breve durata (Travail.Suisse).

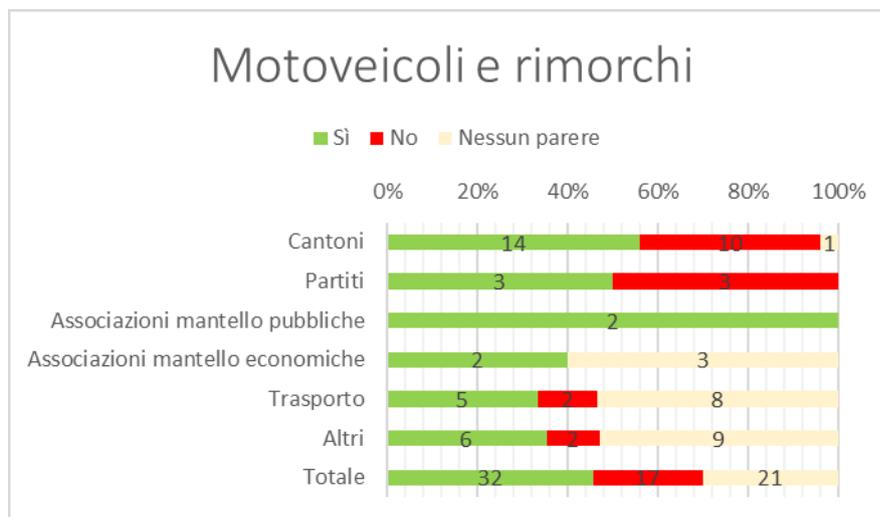
Freunde der Nationalstrassen chiede una riduzione della tassa annua a dieci franchi. Dall'inizio degli anni Novanta, infatti, si sono accumulate notevoli eccedenze nel finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS). Alla fine del 2008 l'accantonamento relativo al FSTS ammontava ancora a quasi cinque miliardi di franchi. Un'errata gestione politica e l'utilizzo inefficiente delle risorse hanno fatto volatilizzare due terzi dell'accantonamento nell'arco di dieci anni scarsi.

Una riduzione della tassa annua apre anche un margine di manovra politico per intervenire con l'urgente e necessaria riduzione dell'imposta sugli oli minerali gravante i carburanti.

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

3.3.7 Domanda 3.3: Motoveicoli e rimorchi

«Siete d'accordo che il Consiglio federale possa ridurre al massimo della metà la tassa per i motoveicoli e i rimorchi?»



Una metà scarsa dei partecipanti alla consultazione è d'accordo che il Consiglio federale riceva la delega per determinare l'importo della tassa per i motoveicoli e i rimorchi (BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, TG, UR, ZG, PBD, PPD, PLR, SAB, UCS, Travail.Suisse, usam, SCCV, ESA, FMS, motosuisse, IG Motorrad, polizia di Losanna, Città di Friburgo, SVSP, GastroSuisse, FST, ASETA).

È contrario circa un quarto dei partecipanti (AG, AI, AR, OW, SO, SZ, TI, VD, VS, ZH, pvl, PS, UDC, ATA, Freunde der Nationalstrassen, FER, Swisscofel).

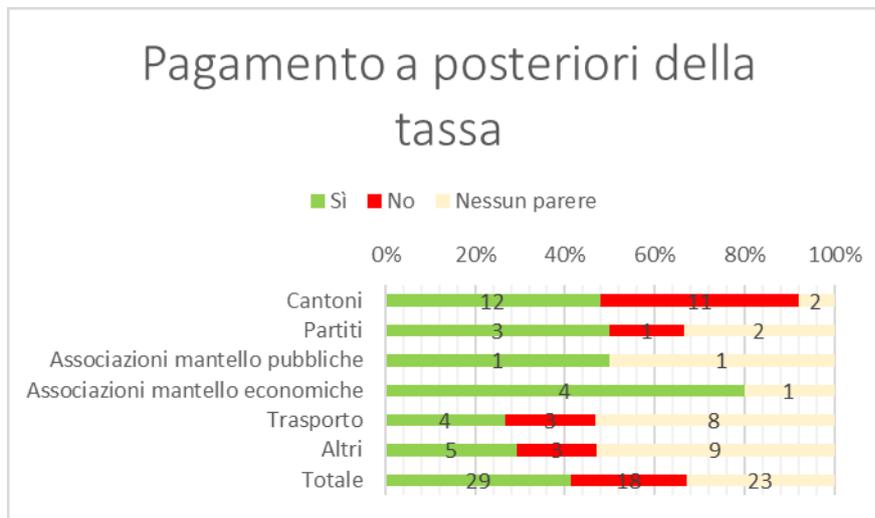
I **sostenitori** adducono diverse argomentazioni. Si dicono d'accordo fintantoché non vi sia un aumento della tassa per gli altri utenti della strada (GastroSuisse). Una riduzione di questo tipo può eventualmente essere oggetto di una verifica di plausibilità e va quindi vagliata attentamente (ESA). Si può comunque realizzare anche con il contrassegno adesivo (FMS). Per i motoveicoli sembra indicata una certa riduzione a causa del peso minore e perché sostanzialmente il loro utilizzo è soltanto stagionale (motosuisse), hanno un impatto minore sulle strade rispetto ad altri veicoli (PBD, usam) e tale provvedimento è in sintonia con le condizioni climatiche (NE). Ciononostante, la manutenzione delle strade va fatta anche per i motoveicoli (PBD). La maggior parte dei rimorchi viene utilizzata soltanto raramente sulla rete delle strade nazionali (NE) e quindi ha un impatto molto minore (usam). Inoltre la tassa viene già pagata per il veicolo trainante; anche per questo motivo è giustificato ridurre la tassa per i rimorchi (PBD). La stessa argomentazione si potrebbe applicare anche ai turisti, che non sfruttano la strada per tutto l'anno ma soltanto per poco tempo durante le vacanze. Quindi andrebbe alleggerito anche il costo a carico dei turisti introducendo una tassa di breve durata.

Un importo dimezzato della tassa, rispetto a quanto versato per i veicoli a quattro ruote, è già elevato. Pertanto va definito a norma di legge che la tassa per i motoveicoli e i rimorchi non deve superare la metà dell'importo normale (PLR, motosuisse). La tassa attuale è relativamente bassa e non vi è quindi bisogno di procedere in questo senso; il finanziamento del traffico stradale perderebbe una cifra consistente per effetto del dimezzamento della tassa. Viene quindi accolta con favore una formulazione potestativa della norma, cui ricorrere però soltanto qualora la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali avesse un importo maggiore di quello odierno (PPD).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

3.3.8 Domanda 4.1: Pagamento a posteriori della tassa

«Siete d'accordo che il Consiglio federale possa prevedere il pagamento a posteriori della tassa?»



Una metà scarsa dei partecipanti alla consultazione è d'accordo con un pagamento a posteriori della tassa (AR, BE, BL, BS, NE, SG, SH, SO, JU, VD, VS, TI, PBD, PVL, PSS, UCS, economiesuisse, USS, usam, Travail.Suisse, ATA, SCCV, motosuisse, ASA, polizia di Losanna, Città di Friburgo, SVSP, GastroSuisse, FER).

Si esprime in senso contrario circa un quarto (AG, AI, GE, GL, GR, SZ, OW, UR, TG, ZG, ZH, UDC, ESA, FMS, IG Motorrad).

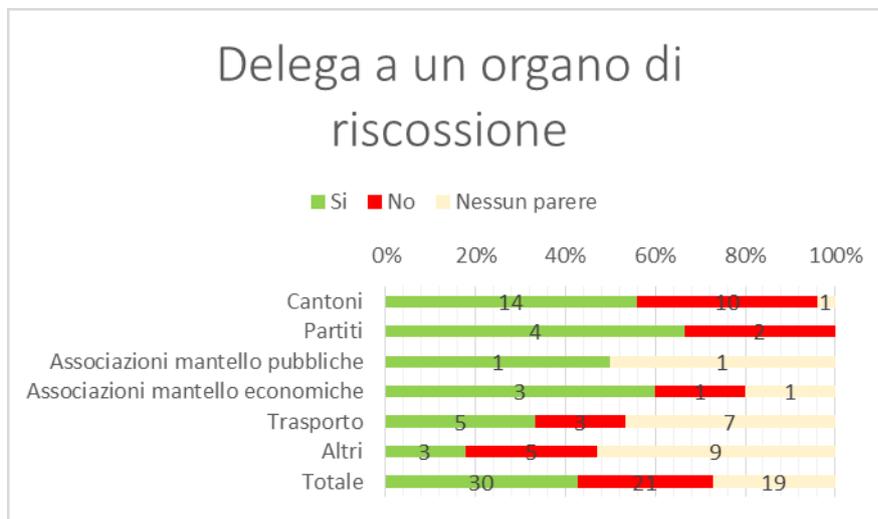
Lo scenario del pagamento a posteriori non è stato interpretato allo stesso modo da tutti i partecipanti alla consultazione. In combinazione con l'abbandono dell'anno civile, i soggetti interrogati hanno trovato fuorviante la terminologia (BE, CCCS). In totale sono nove i partecipanti che si esprimono a favore della possibilità di pagamento a posteriori (BL, BS, SG, SH, polizia di Losanna, PSS, SCCV, ASA). Nel caso in cui per i veicoli svizzeri la tassa venga riscossa dai Cantoni insieme all'imposta sui veicoli, a causa delle periodicità differenti di quest'ultima il pagamento a posteriori è visto come una soluzione necessaria da accogliere espressamente in modo positivo (SO, VD, VS, PBD, motosuisse, ATA, PS, economiesuisse). Nell'elaborazione dell'avamprogetto il pagamento a posteriori è stato previsto anche per un altro motivo, cioè per alleggerire gli uffici doganali ed evitare la formazione di code durante la registrazione. Il PPD ritiene che il pagamento a posteriori complichino i controlli.

Soltanto due partecipanti alla consultazione respingono espressamente il pagamento a posteriori della tassa (UR, Swisscofel). Alla luce dell'obbligo di garantire la parità di trattamento, però, anche altri partecipanti alla consultazione trovano problematico il pagamento a posteriori, poiché i conducenti stranieri potrebbero attraversare la Svizzera senza pagare nulla e i controlli sarebbero pressoché impossibili (GL, UR, ZH, PPD, CCCS, Swisscofel). A questo riguardo alcuni partecipanti citati ravvisano la mancanza di un'illustrazione del modello di controllo (CCCS). Si teme inoltre che cresca il carico di lavoro legato alla riscossione (GL, UR, ZG, ZH). Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono la cancellazione dell'articolo 9 capoverso 2 (ZG). GastroSuisse vuole limitare il pagamento a posteriori alla tassa annua. Per i contrassegni di breve durata che richiede, GastroSuisse ritiene che per motivi di trasparenza dei costi sia indispensabile che i turisti paghino la tassa in anticipo. FST vuole evitare il pagamento a posteriori della tassa per i turisti, affinché essi possano usufruire di una maggiore trasparenza dei costi.

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

3.3.9 Domanda 4.2.1: Delega a un organo di riscossione

«Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare, interamente o in parte, la riscossione della tassa a un organo di riscossione esterno all'Amministrazione federale?»



Il 40 per cento dei partecipanti alla consultazione è d'accordo con la possibilità di delegare la riscossione della tassa a un organo di riscossione esterno all'Amministrazione federale (BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, OW, SG, SH, SO, TG, ZG, ZH, PBD, PPD, PLR, pvl, SAB, economiesuisse, USS, usam, SCCV, ESA, motosuisse, VTSS, ASA, polizia di Losanna, SVSP, CI CDS).

Il 30 per cento scarso manifesta invece una posizione contraria (AG, AI, AR, GR, JU, SZ, TI, UR, VD, VS, PS, UDC, Travail.Suisse, ATA, FMS, IG Motorrad, FER, Città di Friburgo, Swisscofel, FST, ASETA).

Una simile delega dei compiti vede favorevoli alcuni Cantoni (BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, OW, SG, SH, SO, ZH), polizia di Losanna, SVSP, associazioni (economiesuisse, CI CDS, motosuisse, SAB, FFS, usam, ASA, VTSS) e partiti (PBD, PLR, pvl e PPD). In alcuni casi la delega viene sostenuta soltanto, o preferibilmente, se i compiti in questione vengono affidati ai Cantoni o all'asa (FR, TG, PBD, asa). Alcuni sostenitori possono accettare la delega della riscossione della tassa soltanto con la riserva di misure di protezione dei dati opportunamente rafforzate (USS, PPD) o qualora la responsabilità generale e la sovranità dei dati e sul sistema restino nelle mani dell'AFD (VD, VS, ESA). Il Cantone di Ginevra vuole avere la garanzia che la riscossione della tassa venga effettuata da un'unica entità centralizzata per tutto il territorio svizzero. L'UCS ritiene in generale accettabile la delega all'esterno, ma riscontra una carenza di informazioni in merito alla valutazione delle conseguenze in un sistema basato sul contrassegno elettronico. I vantaggi andrebbero illustrati in dettaglio all'interno del messaggio.

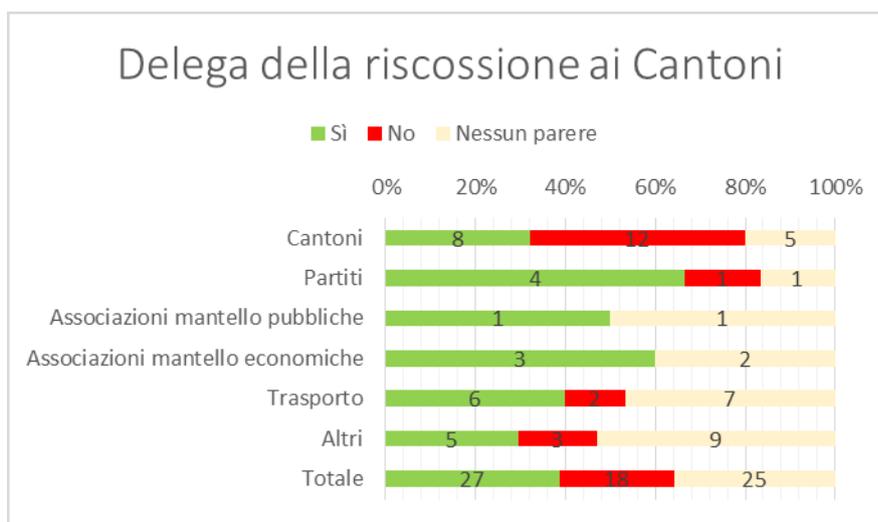
La delega della riscossione della tassa si scontra con il parere negativo di diversi Cantoni (AI, AG, AR, GR, JU, LU, SZ, TI, UR, VD, VS), Città di Friburgo, PS, UDC e comunità di interessi (ATA, FMS, FER, FST, Travail.Suisse). Tale rifiuto viene motivato facendo riferimento alla discussione politica sull'organo di riscossione del canone radiotelevisivo (FER, ATA). Alcuni partecipanti alla consultazione ritengono che la riscossione possa essere effettuata in modo economico ed efficiente anche dallo Stato (AI, Swisscofel). L'attuale vendita dei contrassegni adesivi da parte di terzi non si può equiparare alla competenza legata alla riscossione della tassa e alle relative competenze per la gestione di un sistema di registrazione e

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

l'emanazione di decisioni sull'assoggettamento alla tassa (vedi art. 12 seg. avamprogetto) (AG, UDC). Il trasferimento della competenza per la riscossione di tasse e emolumenti in materia di veicoli viene respinto per motivi di politica statale. Nello specifico viene considerato irresponsabile cedere a un'organizzazione privata le enormi quantità di dati raccolti (AG, SZ, TI, VD, ATA).

3.3.10 Domanda 4.2.2: Delega della riscossione ai Cantoni

«Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare, interamente o in parte, la riscossione della tassa ai Cantoni?»



Quasi il 40 per cento dei partecipanti alla consultazione è d'accordo con la delega della riscossione della tassa ai Cantoni (BL, GR, JU, NE, SG, SH, TG, TI, PBD, PPD, pvl, PS, SAB, economiesuisse, usam, Travail.Suisse, ATA, SCCV, ESA, motosuisse, ASA, VTSS, FER, SVSP, polizia di Losanna, polizia di Lucerna, Città di Friburgo).

Circa un quarto si dichiara contrario (AG, AI, AR, BE, GE, GL, OW, SO, SZ, UR, ZG, ZH).

Alcuni sono a **favore** di una delega ai Cantoni (BL, FR, GR, LU, NE, PBD, PPD, pvl, PS, economiesuisse, FMS, SCCV, motosuisse, polizia di Losanna, Travail.Suisse, usam, UCS, Città di Friburgo, SVSP) soprattutto nell'eventualità che si possano sviluppare sinergie con l'imposta sui veicoli (NE, PBD, pvl, PS, economiesuisse) e si possano ridurre gli abusi da parte dei detentori di veicoli svizzeri. Si citano tuttavia anche alcune difficoltà tecniche, segnatamente il problema delle differenti periodicità con cui i Cantoni riscuotono l'imposta sui veicoli (JU, VS) e delle interfacce che bisognerebbe creare (VS). Alcuni partecipanti si attendono, piuttosto dell'integrazione nel sistema cantonale di riscossione, un sistema unico di riscossione gestito centralmente dalla Confederazione (ESA, SG). Un ulteriore quesito aperto riguarda il compenso riconosciuto ai Cantoni per lo svolgimento delle attività di riscossione della tassa (JU, SG, SH, SZ, TI, VD, PPD, asa, SAB). Per il Cantone di Turgovia è ipotizzabile la delega del compito in questione all'asa. Quest'ultima può immaginare di farsi carico di questo compito, ma rileva che il previsto passaggio al contrassegno elettronico produrrebbe costi elevati per i Cantoni, in particolare in relazione ai loro sistemi informatici, costi che non sono stati calcolati o citati nel rapporto esplicativo. Nemmeno l'ipotesi di computare il costo del contrassegno elettronico per i veicoli svizzeri insieme alla fattura dell'imposta annua sui veicoli è stata studiata a fondo, ma in ogni caso è una soluzione dall'attuazione oltremodo costosa (architettura informatica e personale per il servizio clienti degli uffici della circolazione stradale) (FR, LU, VS, asa). Alcuni partecipanti alla consultazione, in particolare i Cantoni,

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

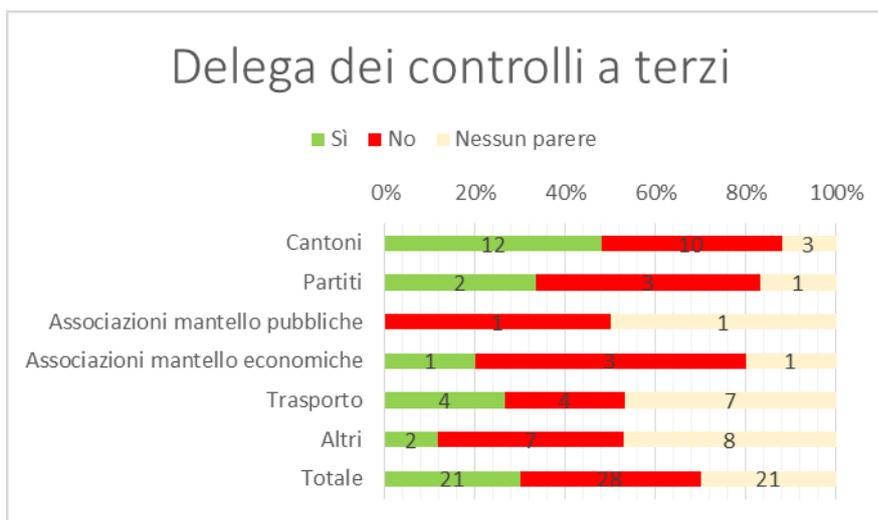
ritengono di non aver ricevuto dettagli sufficienti per esprimere un parere qualificato (BS, PPD).

La delega della riscossione della tassa ai Cantoni viene **respinta** per diversi motivi da numerosi partecipanti alla consultazione (AG, AI, AR, BE, GE, GL, SO, SZ, UR, ZG, ZH, UDC, CCCS, ATA, IG Motorrad, FST, Swisscofel). Il coinvolgimento dei Cantoni appesantirebbe la riscossione e la renderebbe inutilmente complicata (BE, SO). I servizi della circolazione cantonali trasmettono già ora dati alle applicazioni della Confederazione attraverso MOFIS o SIAC. La Confederazione dispone quindi di tutte le informazioni relative alla tassa e alla verifica di plausibilità nell'ambito dei controlli (GL, OW, SZ, ZG). I sistemi di riscossione e controllo devono essere identici per tutti i veicoli e le persone tenute al pagamento della tassa, sia svizzeri che stranieri (BE). Alla luce delle circostanze attuali, la soluzione che più si impone è quella di un'interfaccia di registrazione semplice, uniforme e disponibile in Internet che permetta di effettuare i pagamenti online e si basi sulle banche dati della Confederazione (BE, SO, CCCS).

Non ha alcun senso abbinare il pagamento alla fattura dell'imposta sui veicoli. Da un lato perché non per tutti i veicoli assoggettati alla tassa è necessario pagare anche l'imposta cantonale. Dall'altro perché la prestazione da fatturare non consiste in un importo da versare obbligatoriamente, dato che i detentori dei veicoli possono decidere in autonomia se intendono utilizzare un determinato veicolo sulle strade nazionali o meno (BE, VD). Il Cantone di Ginevra si oppone alla riscossione della tassa insieme all'imposta cantonale sui veicoli perché la fattura dell'imposta è una decisione impugnabile, mentre il contrassegno è un invito a pagare. Anche se fosse previsto un compenso per il lavoro di fatturazione e la fornitura di informazioni che deriverebbero da tale decisione, oltre alle risorse finanziarie per ampliare la portata della fatturazione sarebbe indispensabile potenziare le risorse di personale (BE, OW, SZ, VD). Delegando i compiti connessi al contrassegno adesivo all'asa, i servizi della circolazione cantonali avrebbero ridotto praticamente a zero l'impegno di personale per la riscossione della tassa (BE).

3.3.11 Domanda 5.1: Delega dei controlli a terzi

«Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare l'esecuzione dei controlli a terzi?»



Un terzo scarso dei partecipanti alla consultazione è **d'accordo** che il Consiglio federale possa delegare l'esecuzione dei controlli a terzi (BE, BL, BS, GE, NE, OW, SG, SH, SO, UR, ZG, ZH, pvl, PS, economiesuisse, SCCV, ESA, motosuisse, ASA, CCCS, città di Losanna).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Si esprime in senso **contrario** quasi il 40 per cento dei partecipanti alla consultazione (AG, AI, GL, GR, JU, SZ, TG, TI, VD, VS, PBD, PPD, UDC, SAB, USS, usam, Travail.Suisse, ATA, FMS, IG Motorrad, VTSS, FER, FST, Swisscofel, SVSP, polizia di Lucerna, ASETA, Città di Friburgo).

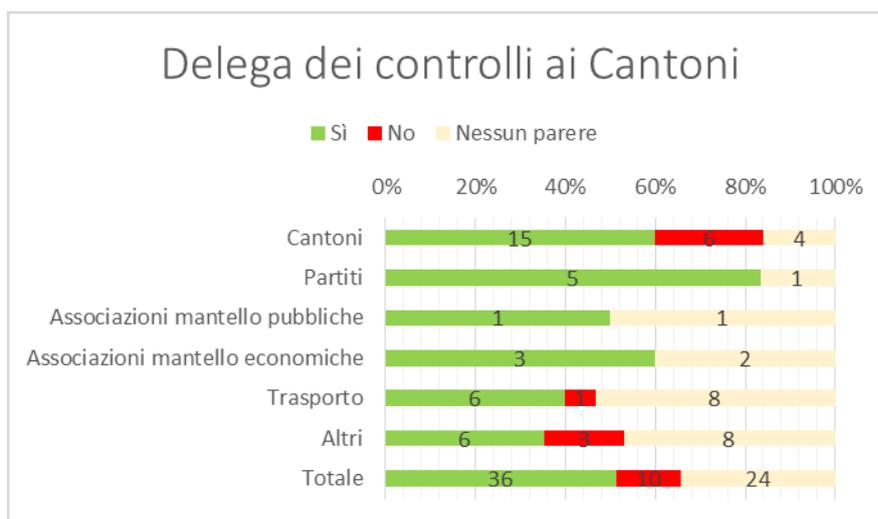
Il PPD solleva un interrogativo sulla necessità di sviluppare un'infrastruttura di controllo fissa e si chiede se non sarebbero sufficienti controlli puntuali simili a quelli effettuati attualmente. Il messaggio, quindi, deve illustrare i vantaggi e le conseguenze finanziarie di un sistema di controllo puntuale piuttosto che di un sistema fisso.

Soltanto una minoranza dei partecipanti alla consultazione approva la delega delle attività di controllo a terzi (BE, BL, BS, OW, SG, SH, SO, ZH, PS, ESA, motosuisse, SCCV, UCS, polizia di Losanna). Alcuni desiderano che il ruolo dei terzi venga limitato ai controlli amministrativi (NE, ZG, CCCS) e in ogni caso non vogliono che siano ammessi i controlli di terzi nello spazio stradale (NE, TG, CCCS). Alcuni richiedono l'applicabilità della procedura della multa disciplinare (UR), altri sottolineano l'importanza di avere standard elevati in materia di protezione dei dati (pvl). Il Cantone di Ginevra richiede di tenere conto della responsabilità dell'incaricato della protezione dei dati e, analogamente a quanto previsto dalla normativa ginevrina in materia di protezione dei dati, che sia contemplata la possibilità di effettuare audit sui soggetti terzi. Inoltre, occorre prevedere un foro svizzero (GE). In generale, economieuisse ritiene possibile la delega dei controlli a terzi. Tuttavia, nel caso in esame l'ipotesi non è funzionale e nemmeno efficiente in termini di costi, poiché i privati non dispongono di alcuna competenza per applicare misure coercitive.

La maggioranza si esprime sostanzialmente a sfavore dei controlli da parte di terzi (AG, AI, GL, GR, JU, LU, SZ, TG, TI, VD, VS, Città di Friburgo, PBD, PPD, UDC, ATA, FER, FMS, IG Motorrad, SAB, ASETA, Swisscofel, USS, usam, FST, polizia di Lucerna, SVSP, VTSS) e preferisce che i controlli vengano svolti dalla Confederazione (FST). Non è ammissibile che la Confederazione riduca la propria quota d'incidenza della spesa pubblica delegando le attività a soggetti terzi privati e costosi (AI).

3.3.12 Domanda 5.2: Delega dei controlli ai Cantoni

«Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare l'esecuzione dei controlli ai Cantoni?»



Più della metà dei partecipanti alla consultazione è **d'accordo** che il Consiglio federale possa delegare l'esecuzione dei controlli ai Cantoni (AG, BL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, TG, TI,

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

UR, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PPD, pvl, PS, UDC, SAB, economiesuisse, usam, Travail.Suisse, ATA, SCCV, ESA, motosuisse, VTSS, ASA, FER, polizia di Losanna, Swisscofel, polizia di Lucerna, SVSP, Città di Friburgo).

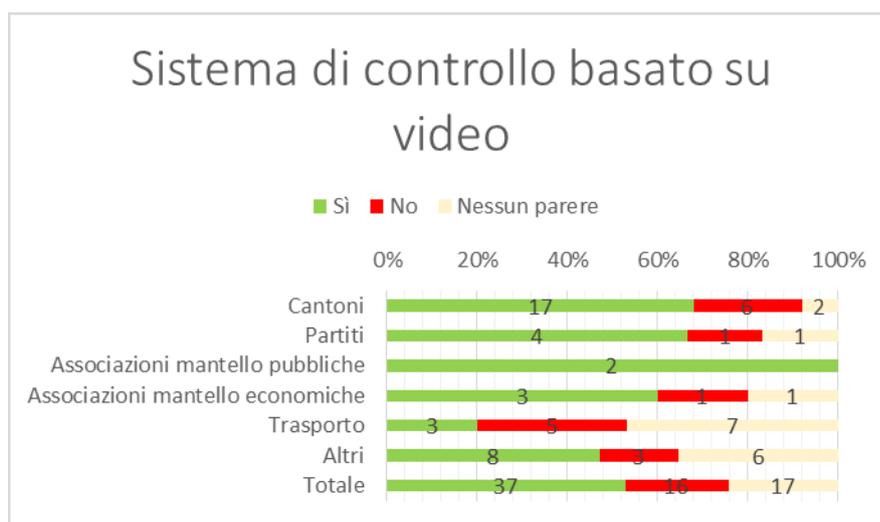
Meno del 15 per cento si è dichiarato **contrario** (AI, BE, GE, GL, OW, SZ, FMS, CCCS, FST, ASETA).

La possibilità di delegare o lasciare i controlli nelle mani dei Cantoni trova in generale un riscontro positivo nella maggior parte dei partecipanti alla consultazione (FR, JU, LU, SG, SH, SO, TG, TI, VD, VS, ZG, PBD, pvl, PS, UDC, polizia di Losanna, polizia di Lucerna, ATA, economiesuisse, ESA, FER, motosuisse, SAB, SCCV, usam, UCS, Swisscofel, Travail.Suisse, VTSS). Durante l'esecuzione dei controlli del traffico si può verificare contemporaneamente anche il rispetto dell'obbligo del contrassegno (SO, PBD). È però imprescindibile disporre della strumentazione corrispondente, in particolare anche per controllare i veicoli esteri (SO, TI, UR, SVSP). Alcuni partecipanti sottolineano espressamente che tale dotazione e la responsabilità generale riguardo al sistema e ai dati devono essere a carico della Confederazione, segnatamente dell'AFD (ESA), e che i Cantoni non devono sostenere alcun costo supplementare (SO, ZH, PPD, usam). Il Cantone di Argovia trova fattibile una collaborazione fra la Confederazione e i Cantoni, laddove la prima non fosse in grado di eseguire le attività in autonomia. economiesuisse dubita che sia questa la variante più economica.

Altri partecipanti rifiutano l'idea di delegare le attività di controllo ai Cantoni (AI, BE, GE, GL, OW, SZ, CCCS, FMS). I corpi di polizia devono innanzitutto disporre dell'infrastruttura tecnica necessaria per poter effettuare i controlli in modo semplice ed efficiente. In ogni caso si pone un interrogativo in merito alla riscossione della tassa, e cioè se tale compito rientri o meno nella sfera di competenza della polizia (BE, BL, CCCS). È infatti più importante impiegare le forze di polizia in prima linea per la salvaguardia della sicurezza della circolazione (BE, CCCS).

3.3.13 Domanda 5.3: Sistema di controllo basato su video

«Siete d'accordo con la creazione di un sistema di controllo elettronico basato su video?»



Una buona metà dei partecipanti alla consultazione è **d'accordo** con la creazione di un sistema di controllo elettronico basato su video (BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, OW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PPD, pvl, PS, SAB, UCS, economiesuisse, USS,

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Travail.Suisse, ATA, SCCV, motosuisse, ASA, CCCS, FER, GastroSuisse, CI CDS, polizia di Losanna, FST, SVSP, Città di Friburgo).

Circa un quinto invece ne **respinge** l'ipotesi (AG, AI, GR, NE, SZ, TI, UDC, usam, ESA, FMS, IG Motorrad, VTSS, privatim, Swisscofel, ASETA).

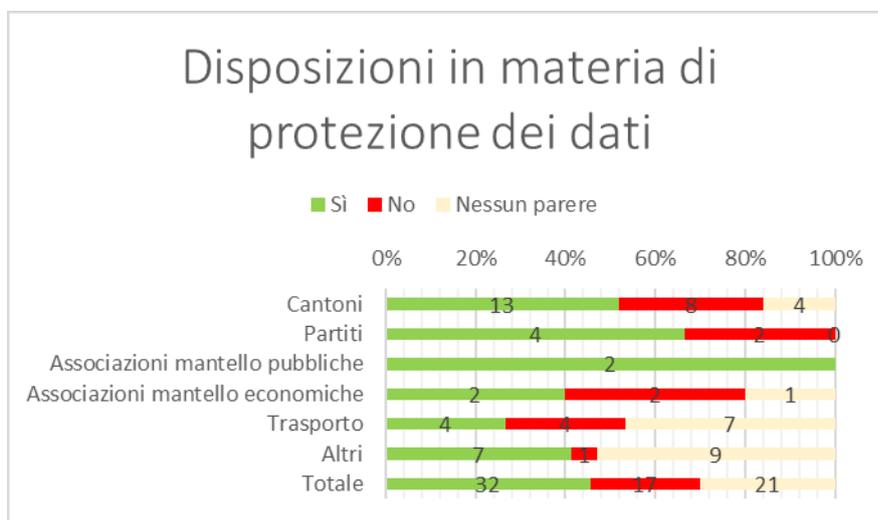
Per la vasta maggioranza dei sostenitori un tale sistema di controllo è immaginabile (BE, BL, BS, GE, OW, SG, SH, SO, UR, VS, ZG, ZH, polizia di Losanna, pvl, PS, CCCS, economiesuisse, CI CDS, SCCV, UCS). Allo stesso tempo si richiede che il sistema sia aperto a ulteriori sviluppi (PS, CI CDS). Il PPD desidera che nel messaggio si illustrino i vantaggi e gli svantaggi come pure le conseguenze finanziarie di un eventuale sistema di controllo puntuale (come avviene attualmente per i controlli della velocità) rispetto a un'infrastruttura di controllo fissa. Viene più volte citata come requisito imprescindibile la proposta di cancellare il materiale video contenente i veicoli registrati (VS). Lo stesso vale per il vincolo di trattare i dati esclusivamente per sanzionare le contravvenzioni ai sensi dell'avamprogetto. Se possibile, utilizzi diversi da questo vanno esclusi già sul piano tecnico (ZG).

Alcuni partecipanti alla consultazione palesano dubbi e pongono interrogativi. Vi è incertezza, per esempio, sul fatto che fra un paio d'anni i sistemi basati su video saranno ancora una variante ragionevole dal punto di vista dei costi. Ci si chiede come il sistema sia conciliabile con il pagamento a posteriori della tassa (UCS). Il Cantone di Soletta e il pvl invitano a verificare in che misura il sistema di controllo possa essere integrato nelle attuali ubicazioni di controllo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP).

Un parere nettamente **contrario** è quello espresso dal Cantone di Neuchâtel e dall'ESA di Burgdorf.

3.3.14 Domanda 6: Disposizioni in materia di protezione dei dati

«Siete d'accordo con le disposizioni in materia di protezione dei dati?»



Una metà scarsa dei partecipanti alla consultazione è **d'accordo** con le disposizioni in materia di protezione dei dati (AR, BE, BL, BS, GL, JU, SG, SH, TG, TI, UR, VD, VS, PBD, PPD, pvl, PS, SAB, UCS, USS, Travail.Suisse, ATA, SCCV, motosuisse, ASA, FER, GastroSuisse, CI CDS, polizia di Losanna, SVSP, FST, Città di Friburgo).

Circa un quinto, invece, **non è d'accordo** (AG, GE, GR, NE, OW, SZ, ZG, ZH, PLR, UDC, economiesuisse, usam, ACS, ESA, FMS, VTSS, privatim).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Tutti i partecipanti alla consultazione attribuiscono grandissima importanza alla protezione dei dati per quanto riguarda l'introduzione del contrassegno elettronico e richiedono che le disposizioni vengano applicate scrupolosamente e i dati vengano cancellati come previsto.

Le disposizioni in materia di protezione dei dati trovano d'accordo, senza ulteriori integrazioni, alcuni Cantoni (BE, BL, BS, FR, SG, SH, UR, VS), la polizia di Losanna, il pvl, il PS e alcune associazioni (SCCV, ASA).

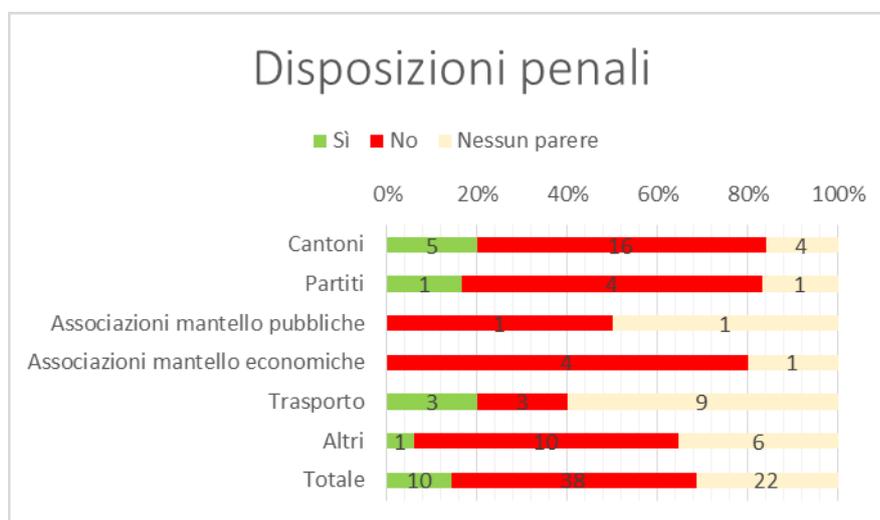
privatim e gli incaricati per la protezione dei dati dei Cantoni di Argovia, Ginevra, Lucerna e Zurigo come pure il PLR, ACS ed economiesuisse richiedono diverse modifiche alle disposizioni in materia di protezione dei dati. Sostanzialmente bisogna dare debito peso all'utilizzazione vincolata definendo esigenze legali più chiare nell'avamprogetto. Oltre a questo, un'utilizzazione dei dati personali raccolti diversa da quella definita va esclusa già in fase di progettazione. Le proposte sulle singole disposizioni in materia di protezione dei dati sono riportate in dettaglio al numero 3.3.1.

Il Cantone di Obvaldo, auto-suisse e UPSA vorrebbero che si evitasse completamente di registrare enormi quantità di dati sensibili.

L'accesso ai dati da parte di terzi cui potrebbe essere delegata la riscossione della tassa viene ritenuta un punto critico da diversi partecipanti, segnatamente per quanto concerne l'accesso ai dati contenuti nel SIAC. Desta grande preoccupazione questo sviluppo in direzione dei cittadini «trasparenti», con dati personali persino nelle mani di soggetti privati (VD, ACS, asa).

3.3.15 Domanda 7: Disposizioni penali

«Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare il perseguimento penale a terzi?»



Soltanto il 15 per cento circa dei partecipanti alla consultazione è d'accordo che il Consiglio federale possa delegare il perseguimento penale a terzi (BS, OW, SH, TI, UR, PS, SCCV, ESA, motosuisse, polizia di Losanna).

Quasi il 55 per cento è contrario (AG, AI, AR, BE, BL, GE, GL, GR, NE, SG, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PPD, pvl, UDC, SAB, economiesuisse, USS, usam, Travail.Suisse, FMS, IG Motorrad, VTSS, CCCS, GastroSuisse, FER, CI CDS, FST, Swisscofel, ASETA, SVSP, polizia di Lucerna, Città di Friburgo).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

La delega delle competenze penali a terzi, ammessa dalla versione vigente della LUSN, viene respinta a grande maggioranza per l'avamprogetto (AG, AI, AR, BE, BL, GE, GR, GL, NE, TG, SG, SO, SZ, ZH, PBD, CP, pvl, CCCS, SCCV, economiesuisse, FER, FMS, GastroSuisse, IG DHS, IG Motorrad, SAB, USS, usam, FST, UDC, Swisscofel, Travail.Suisse, polizia di Lucerna, SVSP, Città di Friburgo, VTSS). Il monopolio statale dell'azione penale non dovrebbe essere ceduto a terzi ma restare nelle mani dell'AFD (CCCS), dei Cantoni (NE, ZG) o di altri organi statali (usam).

Pochi Cantoni (BS, OW, SH, UR, TI), il PS, ESA e motosuisse sono invece a favore della delega delle competenze penali a terzi. Il Cantone di Uri desidera invece che la competenza sia limitata alla procedura della multa disciplinare. La polizia di Losanna è disponibile ad accettare la delega dei compiti a terzi purché si rivedano opportunamente la legge e l'ordinanza sulle multe disciplinari (LMD e OMD). Il PS enfatizza l'importanza che i contratti vengano stipulati dal DFF.

3.4 Risultati delle singole disposizioni oggetto della revisione

L'UCS chiede che gli articoli 6 e 8 siano modificati come segue:

Articolo 6: Periodo di tassazione

¹ Il pagamento della tassa dà diritto a utilizzare le strade nazionali I e II per un anno.

² Il Consiglio federale può introdurre tasse di importo ridotto che danno diritto a utilizzare le strade nazionali I e II per periodi più brevi.

Articolo 8: Verifica del periodo di tassazione e dell'importo della tassa

Il Consiglio federale verifica almeno ogni cinque anni il periodo di tassazione e l'importo della tassa, e Esso presenta al Parlamento un rapporto sui risultati della verifica e sottopone eventuali adeguamenti.

Articolo 9 capoverso 2: Riscossione e pagamento a posteriori della tassa

Richiesta di cancellazione di questo articolo; il pagamento a posteriori della tassa fa aumentare il carico di lavoro legato ai controlli e alla riscossione (ZG).

Articolo 10: Registrazione

IPD-LU: conformemente all'articolo 10 capoverso 1 e seguente devono essere registrati elettronicamente non soltanto i veicoli a motore e i rimorchi assoggettati al pagamento della tassa, o le loro targhe di controllo, ma anche quelli sui quali ai sensi dell'articolo 4 la tassa non è riscossa. In base al principio della proporzionalità, che prevede che debbano essere trattati soltanto i dati personali necessari per l'adempimento dello scopo, questa soluzione appare in un primo momento questionabile. A causa dell'automatizzazione dei controlli, però, una mancata registrazione comporterebbe la necessità di verificare in modo dispendioso, a ogni controllo, i veicoli a motore o i rimorchi non assoggettati al pagamento della tassa, o le rispettive targhe di controllo. Per questo motivo l'obbligo di registrare i veicoli a motore o i rimorchi non assoggettati al pagamento della tassa o le rispettive targhe di controllo appare adeguato.

Data l'ampiezza dell'obbligo di registrazione, tuttavia, rischiano di verificarsi utilizzazioni dei dati personali contrarie agli scopi previsti e problematiche dal punto di vista della protezione dei dati (creazione di profili di movimento, utilizzo per scopi di indagine ecc.). Le giustificate esigenze di protezione dei dati vanno quindi soddisfatte sul piano della progettazione, escludendo già a livello tecnico la creazione di profili di movimento, l'utilizzo dei set di dati per scopi di indagine o di altro tipo e i trattamenti dei dati personali registrati per scopi diversi da quello previsto. L'articolo 10 va quindi integrato in questo senso.

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Articoli 12 e 13: Differenziazione dei ruoli e competenze dell'organo di riscossione della tassa

L'articolo 12 prevede la possibilità di delegare, interamente o in parte, la riscossione della tassa a un organo di riscossione esterno all'Amministrazione federale (organo di riscossione della tassa). In caso di delega parziale il Consiglio federale deve decidere quali competenze concrete affidare a terzi, per esempio la riscossione della tassa e la gestione del sistema di registrazione, mentre altre competenze come l'emanazione di decisioni possono restare nelle mani dell'AFD. L'elenco di competenze riportato nell'articolo 13 capoverso 1 non tiene però sufficientemente conto di questa possibilità di delega parziale. La legge deve quindi prevedere che il Consiglio federale determina nel dettaglio quali competenze vengono delegate all'organo di riscossione della tassa. Di conseguenza devono essere elencati esplicitamente tutti i compiti parziali.

Richiesta delle FFS: la delega della riscossione della tassa (art. 12) e i corrispondenti diritti e doveri (art. 13) devono essere riassunti in un unico articolo e integrati nel modo seguente:

Art. 12 Delega della riscossione della tassa

¹ Il Consiglio federale può delegare, interamente o in parte, la riscossione della tassa:

- a. a un organo di riscossione esterno all'Amministrazione federale (organo di riscossione della tassa);
- b. ai Cantoni.

² Se il Consiglio federale delega, interamente o in parte, la riscossione della tassa a un organo di riscossione della tassa, ne determina le relative competenze, segnatamente:

- a. registrazione delle persone assoggettate al pagamento della tassa;
- b. riscossione della tassa presso le persone assoggettate;
- c. disbrigo delle operazioni di riscossione presso le persone assoggettate;
- d. avvio della procedura d'esecuzione;
- e. gestione del sistema di registrazione;
- f. emanazione di decisioni sull'assoggettamento alla tassa.

³ Il Dipartimento federale delle finanze (DFF) stipula i necessari contratti.

⁴ Se l'organo di riscossione della tassa constata delle contravvenzioni, trasmette all'AFD i mezzi di prova necessari per il perseguimento.

⁵ Pubblica annualmente un rapporto sulle sue attività e il conto annuale.

⁶ L'AFD esercita la vigilanza sull'organo di riscossione della tassa e sui Cantoni cui si è fatto ricorso.

Articolo 13 capoverso 3: Competenze dell'organo di riscossione della tassa

Assenza dell'obbligo di indipendenza strutturale per l'organo di riscossione

Il requisito dell'indipendenza strutturale previsto dall'articolo 13 capoverso 3 rende più difficile delegare la riscossione della tassa a terzi. Gli obiettivi citati nel rapporto esplicativo (utilizzo esclusivo del compenso contrattuale per la riscossione della tassa e piena trasparenza sull'uso delle risorse) si possono raggiungere anche con altri provvedimenti, per esempio mediante prescrizioni contabili.

Richiesta delle FFS: si chiede la cancellazione dell'articolo 13 capoverso 3.

Articolo 15: Controlli

In caso di coinvolgimento di terzi (privati) per l'esecuzione dei controlli, dal punto di vista della protezione dei dati si tratta di una fattispecie di trattamento di dati su mandato, ai sensi dell'articolo 10a LPD e dell'articolo 22 OLPD. Nel quadro delle disposizioni d'esecuzione del Consiglio federale vanno assicurate e disciplinate concretamente le esigenze di garanzia di cui all'articolo 22 OLPD (LU).

Articolo 17: Gestione di un sistema d'informazione

Il Cantone di Vaud chiede la seguente modifica al testo francese: «Un système d'exploitation d'information est exploité par l'AFD pour l'exécution de la présente loi.»

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

IPD-LU, TG e ZH: l'elenco presentato nell'articolo 17 capoverso 2 dei compiti da svolgere con l'ausilio del sistema d'informazione viene in generale accolto favorevolmente. Occorre però garantire che i dati personali contenuti nel sistema d'informazione vengano trattati con una finalità di utilizzo rigidamente definita e quindi esclusivamente in relazione alla tassa da versare per l'utilizzo delle strade nazionali di prima e di seconda classe. Un utilizzo più ampio del sistema d'informazione o dei dati personali ivi contenuti, finalizzato alla creazione di profili di movimento o al perseguimento di scopi di indagine o di altro tipo, viola il principio dell'utilizzazione vincolata di cui all'articolo 4 capoverso 3 LPD e va escluso esplicitamente nel testo di legge.

Di conseguenza, l'articolo 17 capoverso 2 lettera d deve menzionare esplicitamente che il sistema d'informazione serve unicamente al perseguimento e al giudizio delle contravvenzioni di cui all'articolo 27 e che l'utilizzo dei dati personali contenuti nel sistema d'informazione per scopi diversi non è ammesso.

Se l'articolo 17 capoverso 2 lettera e prevede l'allestimento di statistiche, va esclusa la creazione di profili di movimento o di altri profili della personalità, problematici dal punto di vista della protezione dei dati. Si propone pertanto di anonimizzare tempestivamente i dati grezzi utilizzati a tal fine e di conservare gli elementi utili all'identificazione di una persona separatamente dagli altri dati, oltre che di cancellarli il più presto possibile; tutto ciò va disciplinato nel quadro delle disposizioni d'esecuzione. La formulazione dell'articolo 17 capoverso 2 lettera e va invece modificata in questo modo: «l'allestimento di statistiche anonimizzate».

Articolo 18: Contenuto del sistema d'informazione

Per i dati registrati in conformità con l'articolo 18 capoverso 2 lettere a–c occorre garantire mediante progettazione tecnica, come già proposto, che tali dati possano essere utilizzati esclusivamente per sanzionare eventuali contravvenzioni di cui all'articolo 27 e che sia esclusa, già dal punto di vista tecnico, la possibilità di creare profili di movimento o di utilizzare i dati per scopi di indagine o di altro tipo. Anche l'articolo 18 capoverso 2 lettere a–c deve essere modificato in questo senso.

Se l'articolo 18 capoverso 2 lettera d prevede il trattamento dell'indirizzo e-mail della persona che ha pagato la tassa, bisogna rinunciare. La comunicazione non protetta via posta elettronica non presenta un grado di sicurezza sufficiente, e al contempo le tecnologie di crittografia attualmente utilizzabili per i cittadini sono troppo poco semplici da utilizzare. Si propone di valutare canali di comunicazione sicuri alternativi e di adeguare di conseguenza il testo dell'articolo 18 capoverso 2 lettera d (ZH).

Il Cantone di Ginevra formula la seguente osservazione sulla base del testo francese dell'avamprogetto: «Clarifier le principe de finalité et renoncer au terme “notamment” (figurant aux art. 18 al. 2 et 18 al. 3 P-LVA); renoncer à l'expression de “données particulièrement sensibles” — qui n'est pas consacrée par la LPD — au profit de la notion de “données sensibles” (art. 18 al. 1 P-LVA).»

economiesuisse: l'articolo 18 capoverso 4 assegna al Consiglio federale competenze molto ampie. Ciò produce un certo livello di incertezza giuridica per le cerchie economiche. La disposizione deve essere meglio specificata, oppure vanno concesse al Consiglio federale competenze meno ampie.

Articolo 19: Acquisizione dei dati

L'acquisizione dei dati relativi ai detentori di veicoli provenienti da sistemi di dati di altre autorità della Confederazione e dei Cantoni deve essere limitata al controllo di eventuali contravvenzioni di cui all'articolo 27 e al perseguimento di quelle accertate, e tale limitazione deve essere descritta esplicitamente nell'articolo 19. In tutti gli altri casi non appare indispensabile

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

acquisire i dati relativi ai detentori di veicoli, e pertanto bisogna rinunciarvi per motivi di proporzionalità (ZH).

Articolo 20: Interfacce

Analogamente alla limitazione richiesta più sopra in merito all'acquisizione dei dati relativi ai detentori di veicoli, anche le interfacce con altri sistemi informativi dell'AFD e altri sistemi dell'Amministrazione federale ai quali l'AFD ha accesso devono essere limitate al controllo di eventuali contravvenzioni di cui all'articolo 27 e al perseguimento di quelle accertate, e tale limitazione deve essere espressamente sancita nel testo di legge (ZH).

Articolo 21: Accesso

Il diritto d'accesso previsto per l'organo di riscossione della tassa dall'articolo 21 capoverso 1 lettera b è comprensibile soltanto se a tale organo vengono assegnate anche competenze di controllo e perseguimento. Diversamente, il diritto d'accesso previsto non sarebbe necessario allo scopo. Il testo di legge necessita quindi di un'apposita precisazione (ZH).

Il Cantone di Ginevra chiede di precisare il genere e l'utilizzazione dei dati, e di aggiungere una disposizione per chiarire il punto relativo all'accesso da parte dei detentori (art. 21 cpv. 2).

Articolo 22: Archiviazione e distruzione dei dati

L'aspetto della distruzione dei dati riguarda non soltanto le immagini riprese durante i controlli ma anche tutti gli altri dati personali raccolti o trattati. L'articolo 22 deve quindi stabilire esplicitamente che tutti i dati personali trattati devono essere conservati soltanto per il tempo necessario allo scopo per il quale sono stati raccolti, e che in seguito vanno tempestivamente distrutti (IPD-ZH).

Un ulteriore pericolo per la protezione dei dati consiste nel fatto che l'articolo 22 stabilisce che, una volta accertata l'autorizzazione a utilizzare le strade nazionali, le relative immagini vengono distrutte immediatamente. È naturale che anche gli altri dati relativi alla posizione dovrebbero essere cancellati immediatamente. Non appena i veicoli, o le targhe di controllo, sono registrati e dunque autorizzati a utilizzare le strade nazionali, non vi è più alcun motivo per continuare a trattare e archiviare i rispettivi dati personali. Soltanto con la cancellazione immediata di tutti i dati si può da un lato avere la possibilità di eseguire il controllo e dall'altro impedire gli usi illeciti dei dati personali per scopi diversi.

Quindi, se il progetto non prevede l'obbligo di cancellare immediatamente e automaticamente tutti i dati in seguito al controllo elettronico, occorre rinunciare al progetto in toto. Se così non fosse, in questo ambito sensibile non sarebbe possibile dare adempimento alla protezione dei dati (IPD-TG).

economiesuisse accoglie invece con favore la rigida gestione delle immagini generate dai controlli.

Articolo 27: Contravvenzioni

Il Cantone di Ginevra segnala che l'articolo 27 capoverso 2 andrebbe modificato in caso di approvazione del pagamento a posteriori della tassa.

Nell'articolo 27 capoverso 3 non si tiene conto della modifica, all'articolo 5, dell'assoggettato al pagamento della tassa a titolo primario: ora l'assoggettamento riguarda in prima linea il detentore del veicolo (pvl).

Articolo 28: Perseguimento penale da parte dell'AFD

Il disposto dell'articolo 28 capoverso 4, secondo il quale non soltanto il controllo ma anche il perseguimento penale nella procedura della multa disciplinare può essere delegato a soggetti privati, deve essere respinto. Si osserva altresì che in caso di mancato pagamento o rifiuto della multa disciplinare (diversamente dalla vigente disciplina ai sensi dell'art. 10 LMD) non deve essere seguita la procedura penale ordinaria, ma trova applicazione il diritto penale amministrativo (art. 28). Tale discrepanza non è ben comprensibile e deve essere oggetto di una valutazione giuridica. A maggior ragione se l'attività di controllo dovesse rimanere in capo ai corpi di polizia, occorre assicurare che la procedura della multa disciplinare si basi interamente su quanto previsto dalla rispettiva legge, poiché le relative operazioni (in particolare in caso di mancato pagamento della multa disciplinare) sono automatizzate.

Non è semplice trovare risposta a tale interrogativo, in quanto le diverse dichiarazioni non mancano di contraddizioni (pag. 19 del rapporto esplicativo). Da un lato si dichiara che «la competenza generale per il perseguimento e il giudizio di contravvenzioni non può essere delegata a terzi», ma al contempo anche che «cionondimeno, [...] il DFF deve avere la facoltà di affidare contrattualmente a terzi il perseguimento penale nella procedura della multa disciplinare». Secondo l'interpretazione dei partecipanti alla consultazione, anche con la procedura disciplinare viene perseguita (penalmente) una contravvenzione.

4 Attuazione da parte dei Cantoni o di altri organi preposti all'esecuzione

4.1 Delega a un organo di riscossione

La delega della riscossione della tassa a un organo di riscossione esterno all'Amministrazione federale trova d'accordo il 40 per cento dei partecipanti alla consultazione, mentre meno del 30 per cento si dichiara contrario (vedi n. 3.3.9).

4.2 Delega della riscossione ai Cantoni

Il 40 per cento scarso dei partecipanti alla consultazione è d'accordo con la delega della riscossione della tassa ai Cantoni e circa un quarto la respinge. Allo stesso tempo, tra i Cantoni otto sono a favore della delega, dodici la respingono e cinque non si sono espressi (vedi n. 3.3.10).

4.3 Delega dei controlli a terzi

Un terzo scarso dei partecipanti alla consultazione è d'accordo che il Consiglio federale possa delegare l'esecuzione dei controlli a terzi, quasi il 40 per cento è contrario (vedi n. 3.3.11).

4.4 Delega del perseguimento penale a terzi

Soltanto il 15 per cento circa dei partecipanti alla consultazione è d'accordo che il Consiglio federale possa delegare il perseguimento penale a terzi, quasi il 55 per cento è contrario (vedi n. 3.3.15).

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Allegato 1: Partecipanti alla procedura di consultazione

Cantoni

	<u>Invito a partecipare</u>	<u>Risposta pervenuta</u>	<u>Rinuncia alla risposta</u>
Staatskanzlei des Kantons Zürich	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Bern	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Luzern	x	x	
Standeskanzlei des Kantons Uri	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	x		
Staatskanzlei des Kantons Glarus	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Zug	x	x	
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	x	x	
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	x	x	
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	x	x	
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	x	x	
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	x	x	
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Aargau	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	x	x	
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	x	x	
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	x	x	

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	x	x	
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	x	x	
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	x	x	
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	x	x	
Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	x		

Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

	<u>Invito a partecipare</u>	<u>Risposta pervenuta</u>	<u>Rinuncia alla risposta</u>
Christlich-soziale Partei Obwalden (csp-ow)	x		
Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	x		
Partito ecologista svizzero (PES)	x		
Lega dei Ticinesi	x		
Mouvement Citoyens Genevois (MCG)	x		
Partito borghese democratico (PBD)	x	x	
Partito del Lavoro	x		
Partito evangelico svizzero (PEV)	x		
Partito Popolare Democratico (PPD)	x	x	
Partito socialista svizzero (PS)	x	x	
Partito verde liberale svizzero (pvl)	x	x	
PLR.I Liberali-Radicali	x	x	
Unione Democratica di Centro (UDC)	x	x	

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna

	<u>Invito a partecipare</u>	<u>Risposta pervenuta</u>	<u>Rinuncia alla risposta</u>
Associazione dei Comuni svizzeri (ACS)	x		
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)	x	x	
Unione delle Città svizzere (UCS)	x	x	

Associazioni mantello nazionali dell'economia

	<u>Invito a partecipare</u>	<u>Risposta pervenuta</u>	<u>Rinuncia alla risposta</u>
Associazione svizzera dei banchieri (ASB)	x		
economiesuisse Federazione delle imprese svizzere	x	x	
Società svizzera degli impiegati di commercio	x		
Travail.Suisse	x	x	
Unione sindacale svizzera (USS)	x	x	
Unione svizzera degli imprenditori	x		x
Unione svizzera dei contadini (USC)	x	x	
Unione svizzera delle arti e mestieri (usam)	x	x	

Associazioni di imprese di trasporti

	<u>Invito a partecipare</u>	<u>Risposta pervenuta</u>	<u>Rinuncia alla risposta</u>
Associazione dei servizi della circolazione (asa)	x	x	
Associazione gestori di negozi delle stazioni di servizio in Svizzera (VTSS)		x	
Associazione svizzera d'assicurazioni (ASA)	x	x	
Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS)	x		

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)	X		
Associazione traffico e ambiente (ATA)	X	X	
Automobile Club Svizzero (ACS)	X	X	
Associazione degli importatori svizzeri di automobili (auto-suisse)	X	X	
BLS SA (BLS)	X		
FFS SA (FFS)	X	X	
Freunde der Nationalstrassen		X	
HUPAC AG	X		
IG Motorrad Schweiz	X	X	
Les Routiers Suisses	X		
motosuisse – Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure	X	X	
Organizzazione d'acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore (ESA)	X	X	
Pro Bahn Schweiz	X		
Schweizer Camping- und Caravaning Verband (SCCV)	X	X	
Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (SVG)	X		
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (LITRA)	X		
SPEDLOGSWISS (SLS)	X		
strassenschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)	X		
Swiss Shippers' Council (SSC)	X		
Swissmoto – Federazione motociclista svizzera (FMS)	X	X	
Touring Club Svizzero (TCS)	X	X	

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Unione dei trasporti pubblici (UTP)	x		
Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)	x	x	
Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)	x		

Altri

	<u>Invito a partecipare</u>	<u>Risposta pervenuta</u>	<u>Rinuncia alla risposta</u>
Aktion Freiheit und Verantwortung (AFV)	x		
Alpen-Initiative	x		
Associazione svizzera per il piano di sistemazione nazionale (VLP-ASPAN)	x		
Associazione svizzera per l'equipaggiamento tecnico in agricoltura (ASETA)	x	x	
Centre Patronal		x	
Città di Friburgo		x	
Commercio Svizzera (CS)		x	
Commissione intercantonale della circolazione stradale (CICS)	x		
Comunità d'interessi commercio al dettaglio Svizzera (CI CDS)		x	
Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (CCCS)	x	x	
Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera (CCPCS)	<u>x</u>		
Conferenza delle direttrici e dei direttori cantonali delle finanze (CDF)	x		
Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia (CDCGP)	<u>x</u>		<u>x</u>
Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)	x		

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Datenschutzbeauftragter Kanton Thurgau		x	
Fédération romande des consommateurs (FRC)	x	x	
Fédération Suisse des Véhicules Anciens (FSVA)	x		
Federazione svizzera degli amici della natura (FSAN)	x		
Federazione svizzera del turismo (FST)	x	x	
Fondazione svizzera per l'energia	x		
Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio	x		
Forum dei consumatori (kf)	x		
GastroSuisse		x	
Greenpeace Svizzera	x		
hotelleriesuisse		x	
La Posta Svizzera	x		
Lärmliga Schweiz	x		
Police de ville de Lausanne		x	
privatim – Conferenza degli incaricati svizzeri per la protezione dei dati			
Pro Natura – Lega svizzera per la protezione della natura	x		
Schausteller-Verband-Schweiz	x		
Schweizer Auto- und Motorradfahrer-Verband (SAM)	x		
Schweizer Fachverband für Sicherheit auf Strassen (SISTRA)	x		
Schweizer Gesellschaft für Umweltschutz (SGU)	x		
Schweizerische Vereinigung für Gesundheits- und Umwelttechnik (SVG)	x		
Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband	x		
Società dei capi di polizia delle città svizzere	x	x	

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

(SVSP)			
Stiftung Praktischer Umweltschutz Schweiz (Pusch)	x		
Swiss eMobility	x		
Verband des Schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels (swisscofel)		x	
umverkehR	x		
Unione petrolifera	x		
Verkehrspolizei Luzern		x	
VSMWH Sekretariat	x		
WWF Svizzera	x		

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

Allegato 2: Questionario

Domande per i partecipanti all'indagine conoscitiva

I partecipanti all'indagine conoscitiva sono invitati a esprimere il proprio parere mediante il presente questionario (disponibile anche in formato Word).

Parere da parte di:

Cantone:

Associazione, organizzazione:

Altri:

Nome:

Indirizzo:

1. In generale

1.1. Siete favorevoli alla sostituzione del contrassegno adesivo con un sistema elettronico di riscossione e controllo (contrassegno elettronico)?

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

1.2. Ritenete che sia ragionevole, dal punto di vista tecnologico, basare il sistema sul riconoscimento della targa di controllo del veicolo?

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

1.3. Ritenete che bisognerebbe aspettare finché saranno disponibili nuove tecnologie? Se la risposta è «Sì», a quali sviluppi tecnologici pensate?

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

2. Campo d'applicazione e assoggettamento alla tassa

Siete d'accordo con le eccezioni all'assoggettamento alla tassa?

(art. 4 cpv. 1 lett. a.-l.)

Sì NO Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

3. Base di calcolo della tassa

1.4. Siete d'accordo che sia previsto solo un periodo di tassazione (di 1 anno) e non sia prevista una tassa di breve durata?

(Art. 6)

Sì NO Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

1.5. Siete d'accordo che la tassa annua ammonti a 40 franchi?

(Art. 7 cpv. 1)

Sì NO Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

1.6. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa ridurre al massimo della metà la tassa per i motoveicoli e i rimorchi?

(Art. 7 cpv. 2)

Sì NO Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

4. Riscossione della tassa

1.7. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa prevedere il pagamento a posteriori della tassa?

(Art. 9 cpv. 2)

Sì NO Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

1.8. Delega della riscossione della tassa

(Art. 12 cpv. 1–3)

Spiegazioni:

Dal 1985 l'Amministrazione federale delle dogane si occupa della gestione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (emissione del contrassegno adesivo e vendita al confine). Anche in futuro essa deve assumersi l'intera responsabilità. Per motivi di carattere economico-aziendale, può essere sensato delegare, interamente o in parte, la riscossione della tassa, come in parte è possibile, e avviene, già oggi (vendita dei contrassegni, controllo e perseguimento presso gli uffici doganali autostradali).

1.8.1 Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare, interamente o in parte, la riscossione della tassa a un organo di riscossione esterno all'Amministrazione federale?

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

1.8.2 Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare, interamente o in parte, la riscossione della tassa ai Cantoni?

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

5. Controlli

1.9. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare l'esecuzione dei controlli a terzi?

(Art. 15 cpv. 2)

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

1.10. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare l'esecuzione dei controlli ai Cantoni?

(Art. 15 cpv. 2)

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

Revisione totale della legge sul contrassegno stradale

1.11. Siete d'accordo con la creazione di un sistema di controllo elettronico basato su video?

Sì NO Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

6. Protezione dei dati

Siete d'accordo con le disposizioni in materia di protezione dei dati?

(Art. 17–24)

Sì NO Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

7. Disposizioni penali

Siete d'accordo che il Consiglio federale possa delegare il perseguimento penale a terzi?

(Art. 28 cpv. 4)

Sì NO Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

8. Diversi

Altre osservazioni?

Inviare il questionario compilato a:

zentrale-vignette@ezv.admin.ch (in formato Word e pdf)

o

Direzione generale delle dogane, Divisione Tasse sulla circolazione, Monbijoustrasse 91, 3003 Berna