



Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante (OTTP)¹

Rapporto esplicativo
Berna, dicembre 2012
Termine: 27 marzo 2013

¹ RS 641.811

Indice

1	In generale	2
1.1	Situazione iniziale	2
1.2	Oggetto della modifica dell'ordinanza	3
2	Commento ai singoli articoli	3
2.1	Modifica dell'OTTP	3
2.1.1	Art. 3 cpv. 1 lett. a	3
2.1.2	Art. 3 cpv. 1 lett. a ^{bis} e b, art. 12c.....	3
2.1.3	Art. 3 cpv. 1 lett. c	4
2.1.4	Art. 4 cpv. 1 lett. a	5
2.1.5	Art. 10 e art. 11 cpv. 3 e 4	5
2.1.6	Art. 11 cpv. 1 e art. 12.....	6
2.1.7	Art. 12b.....	6
2.1.8	Art. 13	7
2.1.9	Art. 13a	8
2.1.10	Art. 13b, art. 62c, allegato 5	8
2.1.11	Art. 16 cpv. 2.....	9
2.1.12	Art. 33a	10
2.1.13	Art. 36a cpv. 1.....	10
2.1.14	Art. 42	10
2.1.15	Art. 50	10
2.2	Modifica del diritto vigente	11
2.2.1	Ordinanza del 4 aprile 2007 sulle competenze penali dell'Amministrazione federale delle dogane.....	11
2.2.2	Ordinanza del 4 aprile 2007 sugli emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane	11
3	Ripercussioni	11
3.1	Ripercussioni per la Confederazione	11
3.1.1	Ripercussioni finanziarie	11
3.1.2	Ripercussioni sul personale	11
3.2	Ripercussioni per i Cantoni	12
3.3	Ripercussioni economiche	12
4	Rapporto con il diritto europeo	12
5	Basi legali.....	12

1 In generale

1.1 Situazione iniziale

L'articolo 85 capoverso 1 della Costituzione federale² conferisce alla Confederazione la competenza di introdurre, per via legislativa, una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo, allo scopo di addossare al traffico pesante i costi che esso causa alla collettività e che non sono coperti con altre tasse o prestazioni. A tal fine la Confederazione ha emanato la legge del 19 dicembre 1997³ sul traffico pesante e la relativa ordinanza del 6 marzo 2000⁴ sul traffico pesante. La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) è riscossa dal 1° gennaio 2001 sugli autoveicoli e i veicoli di trasporto con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate immatricolati in Svizzera e all'estero che circolano sulle strade pubbliche.

² Cost.; RS 101

³ LTTP; RS 641.81

⁴ OTTP; RS 641.811

1.2 Oggetto della modifica dell'ordinanza

Con l'attuale revisione dell'OTTP vengono, tra l'altro, introdotti adeguamenti tecnici nonché creata la possibilità di adottare misure per impedire e scoprire gli abusi. In particolare:

- nuova definizione del peso determinante: per il calcolo della TTPCP non si prendono più in considerazione il carico degli assi e simili valori;
- speciale segnale esterno per i rimorchi immatricolati con targhe trasferibili, sul quale è indicato il peso totale massimo autorizzato;
- precisazione delle norme di delega, per quanto riguarda il traffico combinato non accompagnato e i trasporti di legname, nonché delle disposizioni relative ai trasporti di latte alla rinfusa e animali da reddito;
- possibilità di controllare il rispetto dell'impegno preso dai detentori per quanto riguarda i veicoli con i quali vengono trasportati unicamente legname greggio, latte alla rinfusa o animali da reddito;
- ottimizzazione della procedura in caso di richieste da parte di persone solidalmente responsabili che intendono affidare un veicolo trattore o un rimorchio a terzi per l'uso;
- possibilità di rifiutare il proseguimento del viaggio se i pagamenti anticipati o le prestazioni di garanzia non sono stati effettuati oppure i provvedimenti cautelativi non sono stati applicati;
- adeguamento delle deroghe nel quadro dei veicoli di imprese che effettuano corse nell'ambito di una concessione per il trasporto di persone;
- esenzione dei veicoli noleggiati per la protezione civile per determinati interventi.

2 Commento ai singoli articoli

2.1 Modifica dell'OTTP

2.1.1 Art. 3 cpv. 1 lett. a

Adeguamento redazionale.

2.1.2 Art. 3 cpv. 1 lett. a^{bis} e b, art. 12c

L'articolo 3 capoverso 1 lettera a OTTP prevede l'esenzione dalla tassa per i veicoli acquistati, presi in leasing, noleggiati o requisiti per l'Esercito e muniti di targhe di controllo militari oppure di targhe di controllo civili e d'un contrassegno M+. Per quanto riguarda la protezione civile, attualmente sono esentati dalla tassa solo i veicoli della protezione civile (art. 3 lett. b). Nella prassi questa norma non è tuttavia sufficiente, poiché la protezione civile stessa dispone solo di pochi veicoli pesanti e, a seconda dell'intervento, deve noleggiarne altri. Per garantire la parità di trattamento tra l'Esercito e la protezione civile a livello nazionale, in futuro saranno esentati dall'obbligo della tassa anche i veicoli acquistati, presi in leasing o requisiti nonché quelli noleggiati per la protezione civile. I veicoli noleggiati possono tuttavia essere esentati solo se utilizzati per:

- istruzione (art. 33 segg. della legge federale del 4 ottobre 2002⁵ sulla protezione della popolazione e sulla protezione civile);
- interventi a livello nazionale in caso di catastrofi o situazioni d'emergenza oppure di conflitto armato (art. 27 cpv. 1 LPPC);

⁵ LPPC; RS 520.1

- interventi a livello cantonale in caso di catastrofi e situazioni d'emergenza (art. 27 cpv. 2 lett. a LPPC);
- interventi di pubblica utilità a livello nazionale (art. 27a cpv. 1 LPPC).

A livello generale, l'esenzione dalla tassa non vale per i veicoli noleggiati per la protezione civile per svolgere lavori di ripristino (art. 27 cpv. 2 lett. b LPPC). Questi lavori possono infatti durare per molto tempo dopo l'evento e pertanto può risultare difficile distinguerli dai normali lavori di manutenzione. Per tale motivo, l'esenzione deve essere precedentemente autorizzata. L'autorizzazione può essere concessa se l'intervento è direttamente collegato all'evento e serve a evitare danni successivi. L'organizzazione di protezione civile deve presentare la relativa domanda alla Direzione generale delle dogane (DGD) per il tramite dell'organo cantonale responsabile della protezione civile e dell'Ufficio federale della protezione della popolazione (UFPP). Quest'ultimo esamina la richiesta e propone alla DGD di accoglierla o respingerla. La DGD decide infine se concedere l'esenzione (art. 12c), tenendo conto della proposta dell'UFPP e di possibili distorsioni della concorrenza.

In occasione della dichiarazione (di cui all'art. 22 OTTP) di veicoli assoggettati alla TTPCP nonché della domanda di restituzione (di cui all'art. 33a OTTP) per veicoli assoggettati alla tassa forfettaria sul traffico pesante (TFTP), i detentori dei veicoli devono presentare alla DGD, oltre alla consueta documentazione per l'imposizione, i contratti di noleggio, i verbali di presa in consegna e di consegna nonché, in caso di manutenzione, l'autorizzazione della DGD, indicando lo scopo d'impiego.

Articolo 3 capoverso 1 lettera b OTTP: la regolamentazione separata per i veicoli della protezione civile all'articolo 3 capoverso 1 lettera a^{bis} comporta un adeguamento della lettera b.

2.1.3 Art. 3 cpv. 1 lett. c

Il legislatore ha previsto, in generale, la riscossione forfettaria della tassa per i veicoli adibiti al trasporto di persone (art. 4 cpv. 2 LTTP). Secondo l'articolo 4 capoverso 1 LTTP, il Consiglio federale può esentare totalmente o parzialmente dalla tassa determinate categorie di veicoli o i veicoli con scopi d'impiego particolari, oppure può adottare un disciplinamento speciale. Per questo motivo, i veicoli delle imprese di trasporto che effettuano corse nell'ambito d'una concessione secondo l'ordinanza del 25 novembre 1998⁶ sulla concessione per il trasporto di viaggiatori sono esentati dalla tassa. Dall'entrata in vigore, nel 2000, dell'articolo 3 capoverso 1 lettera c OTTP, i veicoli impiegati per i servizi di linea, i servizi di linea speciali e le corse analoghe al servizio di linea beneficiano dell'esenzione. Si tratta pertanto di una categoria molto limitata dei trasporti pubblici, che gode dell'esenzione alle seguenti condizioni: possesso di una concessione e corse nel servizio di linea o corse con funzioni di collegamento. Il Consiglio federale ha respinto un'esenzione generale e più ampia dei trasporti di persone, poiché i veicoli impiegati in questo settore sono comunque privilegiati in quanto assoggettati alla TFTP.

La nuova ordinanza sul trasporto di viaggiatori⁷ prevede tuttora, all'articolo 6 lettere a-d, l'obbligo di concessione per il servizio di linea (con e senza funzione di collegamento), per le corse in base alla domanda (con funzione di collegamento) nonché per le corse analoghe al servizio di linea (con funzione di collegamento). L'obbligo della concessione riguarda ora anche il trasferimento di passeggeri aerei tra un aeroporto e una località o una regione turistica (trasferimento dagli aeroporti, art. 6 lett. e OTV). Conformemente all'articolo 3 capoverso 1 lettera c OTTP, ciò implicherebbe in linea di massima un'esenzione dal pagamento della TFTP. Secondo l'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori, prima della modifica del 2008 per questi trasporti era necessaria un'autorizzazione o una concessione, mentre tra il 2009 e il 2010 necessitavano di un'autorizzazione federale. Ciò significa, che

⁶ (RU 1999 721, 2000 2103 all. n. II 5, 2005 1167 app. n. II 5, 2008 3547), abrogata e sostituita dall'ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11)

⁷ Ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11)

prima dell'entrata in vigore dell'OTV i trasferimenti dagli aeroporti erano considerati corse assoggettate alla TFTP.

Le località o regioni turistiche sono tuttavia ben collegate grazie al servizio di linea. Pertanto i trasferimenti dagli aeroporti non possono essere considerati né corse del servizio di linea nel senso proprio né corse con funzione di collegamento. Lo scopo di tali trasferimenti è solo quello di trasportare comodamente i turisti dall'aeroporto alla località di destinazione evitando fastidiosi cambi di mezzo di trasporto. In fondo, questo tipo di trasporto si avvicina molto alle corse nell'ambito delle quali sono trasportati esclusivamente scolari o studenti (trasporto di scolari, art. 7 lett. b OTV) o esclusivamente lavoratori (trasporto di lavoratori, art. 7 lett. c OTV) nonché a quelle effettuate da un'impresa non attiva nel settore dei trasporti, o effettuate per suo conto o a sua richiesta, destinate esclusivamente ai suoi clienti, membri o visitatori (art. 7 lett. d OTV). Tutte queste corse ai sensi dell'articolo 7 lettere b-d OTV non necessitano di una concessione, bensì di un'autorizzazione e non sono pertanto esentate dall'obbligo di pagare la tassa sul traffico pesante. Il fatto di privilegiare (ovvero esentare dalla tassa) i trasferimenti dagli aeroporti (art. 6 lett. e OTV) non è giustificabile.

Attualmente vi sono circa sette-dieci imprese di trasporto che effettuano trasferimenti dagli aeroporti, e la tendenza è in aumento.

Per i summenzionati motivi l'articolo 3 capoverso 1 lettera c OTTP deve essere adeguato escludendo esplicitamente i trasferimenti dagli aeroporti dall'elenco delle eccezioni e assoggettandoli alla TFTP analogamente alle corse di cui all'articolo 7 lettere b-d OTV.

2.1.4 Art. 4 cpv. 1 lett. a

Gli autoveicoli pesanti per il trasporto di persone, le automobili pesanti e i rimorchi abitabili di un peso totale eccedente 3,5 tonnellate sono assoggettati alla TFTP. I rimorchi per il trasporto di persone di peso superiore a 3,5 tonnellate sono imposti alla stessa stregua dei summenzionati veicoli, ma non sono esplicitamente menzionati all'articolo 4 capoverso 1 lettera a OTTP. Con la presente modifica si intende aggiungere tale precisazione.

2.1.5 Art. 10 e art. 11 cpv. 3 e 4

Ai sensi dell'articolo 10 OTTP, il Dipartimento federale delle finanze (DFF) è autorizzato, d'intesa con il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), a stabilire come i detentori di veicoli devono comprovare le corse beneficianti di restituzione nel quadro del traffico combinato non accompagnato (TCNA) nonché a definire l'obbligo di cooperazione delle imprese ferroviarie, delle compagnie di navigazione, dei gestori di scali ferroviari di trasbordo e delle amministrazioni portuali. Secondo l'articolo 11 capoverso 3 OTTP, il DFF può parimenti stabilire come i detentori devono addurre le prove relative al diritto alla restituzione per le corse nell'ambito dei trasporti di legname. In occasione dell'elaborazione dell'ordinanza del 1° settembre 2000⁸ sulla restituzione della tassa sul traffico pesante per i trasporti eseguiti sui percorsi iniziali e finali nel traffico combinato non accompagnato nonché dell'ordinanza del 16 ottobre 2000⁹ concernente la restituzione della tassa sul traffico pesante per i trasporti di legname greggio, il DFF ha dovuto fissare ulteriori disposizioni, affinché il sistema relativo alle restituzioni fosse applicabile, in quanto l'OTTP non definisce le necessarie questioni procedurali. Dato che la regolamentazione creata dal DFF ha dato buoni risultati, con la presente modifica dell'OTTP si intende migliorare la situazione giuridica permettendo al DFF di disciplinare in dettaglio la procedura di restituzione per quanto riguarda le corse nel TCNA e i trasporti di legname, fissare i relativi termini nonché stabilire il genere di prova da fornire.

Ai sensi dell'articolo 10 OTTP, il DFF, d'intesa con il DATEC, dovrebbe inoltre stabilire come le imprese ferroviarie, le compagnie di navigazione, i gestori di scali ferroviari di trasbordo e

⁸ RS 641.811.22

⁹ RS 641.811.31

le amministrazioni portuali sono tenuti a cooperare alla prova circa le corse iniziali e finali effettuate nel TCNA. Finora si è consapevolmente rinunciato a creare un'apposita regolamentazione, dato che l'obbligo di cooperazione causerebbe alle persone in questione oneri sproporzionati. Per questo motivo l'ultima parte della frase risulta obsoleta e può essere stralciata. Inoltre, nel caso dell'ordinanza sulla restituzione della tassa sul traffico pesante per i trasporti eseguiti sui percorsi iniziali e finali nel traffico combinato non accompagnato si tratta di una mera ordinanza d'applicazione che non ha ripercussioni per il DATEC. Per questo motivo, può essere stralciata anche l'indicazione secondo la quale il disciplinamento deve avvenire d'intesa con il DATEC.

Gli articoli 10 e 11 capoverso 3 e 4 OTTP devono pertanto essere adeguati o precisati.

2.1.6 Art. 11 cpv. 1 e art. 12

Dall'introduzione, nel 2012, degli sconti per i veicoli equipaggiati a posteriori con un sistema di filtro antiparticolato delle categorie di norme sulle emissioni EURO II / EURO 2 ed EURO III / EURO 3¹⁰ nonché per quelli delle categorie EURO VI / EURO 6¹¹, le aliquote normali della TTPCP non sono indicate solo all'articolo 14 capoverso 1 OTTP, bensì anche nei nuovi articoli 14a capoverso 1 e 14b capoverso 1 OTTP per i veicoli che beneficiano dello sconto. La tassa per i veicoli assoggettati alla TTPCP di cui agli articoli 11 capoverso 1 e 12 OTTP corrisponde al 75 per cento delle aliquote normali. Il rimando ai due nuovi articoli deve essere aggiunto agli articoli 11 capoverso 1 e 12 OTTP.

Per i veicoli assoggettati alla TFTP con i quali viene trasportato esclusivamente legname greggio, segnatamente tronchi, legname industriale, per la produzione di energia e cascami di legno (art. 11 cpv. 1 OTTP; si tratta in particolare di carri con motore, trattori e veicoli a motore per il trasporto di cose che non oltrepassano la velocità massima di 45 km/h), la tassa corrisponde al 75 per cento delle aliquote normali per veicoli assoggettati alla TFTP, conformemente all'articolo 4 capoversi 1 e 2 OTTP. In occasione dell'introduzione della nuova categoria «autobus e autosnodati d'un peso totale eccedente 26 t.» all'articolo 4 capoverso 1 lettera e OTTP nel 2008¹², il riferimento alla categoria «carri con motore, trattori e veicoli a motore per il trasporto di cose che non oltrepassano la velocità massima di 45 km/h» contenuto nell'articolo 11 capoverso 1 OTTP non è stato adeguato. Tale adeguamento viene effettuato in occasione della presente modifica dell'ordinanza.

2.1.7 Art. 12b

I detentori di veicoli con i quali vengono trasportati esclusivamente legname greggio, latte alla rinfusa e animali da reddito possono chiedere, in occasione della messa in circolazione del veicolo, una riduzione delle aliquote del 25 per cento, impegnandosi a utilizzare il veicolo per determinati scopi (art. 11 cpv. 1 e 12 OTTP). L'impiego illecito del veicolo comporta la revoca dell'agevolazione (art. 12a cpv. 2 OTTP).

Con la sottoscrizione dell'impegno i detentori hanno diritto a uno sconto sulla tariffa. D'altro canto, l'autorità d'esecuzione deve poter chiedere a posteriori ai detentori, anche in assenza di sospetti concreti sull'impiego illecito di singoli veicoli, delle prove che confermino il rispetto dell'impegno preso. In caso contrario, il rapporto di fiducia sarebbe unilaterale. Per evitare questa situazione è stato creato l'articolo 12b OTTP, secondo il quale il richiedente deve conservare per almeno cinque anni i documenti e i giustificativi necessari per comprovare il rispetto dell'impegno preso e presentarli, su richiesta, alla DGD.

¹⁰ RU 2011 5947

¹¹ RU 2012 3423

¹² RU 2007 4695

2.1.8 Art. 13

L'articolo 13 OTTP definisce il peso determinante per il calcolo della tassa sul traffico pesante. Dalle esperienze fatte nei primi 12 anni di applicazione della tassa è emerso che questo articolo non comprende tutte le possibili combinazioni di veicoli, ciò che può causare problemi al momento della determinazione della tassa. Inoltre, la base di calcolo per la TTPCP e la TFTP viene ora definita in due articoli distinti (art. 13 e 13a OTTP).

Secondo la giurisprudenza del Tribunale federale¹³, per la fissazione del peso determinante devono essere presi in considerazione i carichi degli assi indicati nella licenza di circolazione. Da allora, insieme alla dichiarazione del chilometraggio i detentori interessati devono presentare alla DGD, per ogni combinazione di veicoli e periodo di tassazione, una richiesta scritta di presa in considerazione dei carichi degli assi, allegando la licenza di circolazione. La DGD esamina tutte le domande e rileva manualmente i dati. Tutto ciò comporta un onere supplementare sia per la DGD sia per i detentori di veicoli. Inizialmente sono state presentate circa 500 richieste al mese. Da allora, esse sono quasi dimezzate. Questa diminuzione indica che il settore dei trasporti non attribuisce più la stessa importanza ai carichi degli assi come alcuni anni fa. È possibile che i detentori impieghino i veicoli in questione sotto forma di combinazioni di veicoli adeguati allo scopo oppure che riducano per quanto possibile i pesi indicati nella licenza di circolazione oppure che rinuncino a presentare una richiesta a causa dell'esiguo potenziale di risparmio (max. 0,1-1,5 t).

Nella sua sentenza il Tribunale federale ha inoltre stabilito che nei limiti consentiti dalla legge, la quale lascia consapevolmente margine di manovra (cfr. il messaggio dell'11 settembre 1996¹⁴ a sostegno di una legge federale concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, pag. 434) per semplificazioni nella riscossione della tassa nei casi in questione (art. 6 cpv. 2 LTTP), il legislatore può modificare le disposizioni se intende mantenere la prassi vigente o se ritiene che un'altra soluzione sia più adeguata allo scopo.

L'articolo 6 capoverso 2 LTTP prevede che «nel caso di veicoli combinati, il peso totale massimo autorizzato dei veicoli trattori può essere utilizzato come base di calcolo della tassa». Il testo del messaggio illustra chiaramente l'intenzione del legislatore, ovvero il fatto di semplificare il calcolo della tassa in caso di combinazioni di veicoli: «Non è ancora stato stabilito se nei rimorchi verrà installato un apparecchio indipendente per la rilevazione delle prestazioni chilometriche. Se così non fosse, si dovrà trovare un'altra soluzione per i rimorchi. O si riscuote una tassa forfettaria o, per semplificare, per i veicoli combinati ci si basa sul peso totale massimo autorizzato.»¹⁵

Per i summenzionati motivi, l'articolo 13 OTTP deve essere adeguato in modo tale che per il calcolo della tassa non vengano più prese in considerazione le limitazioni indicate nella licenza di circolazione quali il carico dell'asse, il carico della sella d'appoggio, il carico d'appoggio e simili. Nel suddetto articolo deve piuttosto essere ancorato il principio secondo il quale, in caso di combinazioni di veicoli, è determinante innanzitutto il peso autorizzato del convoglio menzionato nella licenza di circolazione. Solo se il rimorchio è dichiarato in modo conforme alle prescrizioni, è possibile sommare il peso totale del veicolo trattore e quello del rimorchio trainato.

Quasi sicuramente la modifica dell'ordinanza non comporterà oneri finanziari supplementari per i detentori di veicoli, o solo minimi. Da un lato, viene a cadere la laboriosa procedura di presentazione della richiesta di presa in considerazione dei carichi degli assi, con conseguenze positive anche dal punto di vista finanziario. Dall'altro, i detentori hanno la possibilità di ridurre il peso delle proprie combinazioni di veicoli.

Qualora in futuro fosse necessario continuare a tenere in considerazione i carichi degli assi e simili valori, sarebbe necessario adeguare il sistema elettronico delle autorità d'esecuzione. Il rilevamento e l'elaborazione manuali, da parte dei collaboratori dell'Amministrazione federale delle dogane (AFD), delle richieste inviate mensilmente è onerosa e non è più attuale. I dati

¹³ Sentenza del Tribunale federale del 4 giugno 2007 (2A.479/2006/ble)

¹⁴ FF 1996 V 407 segg.

¹⁵ FF 1996 V 407 segg. (pag. 434)

registrati dai Cantoni nella licenza di circolazione (carico dell'asse, carico della sella d'appoggio ecc.) dovrebbero essere riportati dal registro automatizzato dei veicoli e dei detentori (MOFIS) al sistema di rilevamento della TTPCP dell'AFD. Attualmente non esistono le interfacce necessarie. L'adeguamento del sistema elettronico, ovvero la creazione delle interfacce, comporterebbe tuttavia maggiori costi d'investimento rispetto alla non presa in considerazione dei carichi degli assi.

2.1.9 Art. 13a

Il nuovo articolo 13a OTTP riprende il diritto vigente. Sulla scorta del nuovo tenore dell'articolo 13 OTTP, si coglie l'opportunità di disciplinare separatamente la base di calcolo per i veicoli assoggettati alla TFTP. Per i veicoli di cui all'articolo 4 capoverso 1 lettere b-g OTTP, è determinante il peso totale menzionato nella licenza di circolazione. Per quelli di cui all'articolo 4 capoverso 1 lettera a OTTP la tassa è riscossa per veicolo, indipendentemente dal peso totale. Infine, per i rimorchi di cui all'articolo 4 capoverso 2 OTTP la tassa è riscossa in modo forfettario sulla base del veicolo trattore, più precisamente del suo carico rimorchiabile.

2.1.10 Art. 13b, art. 62c, allegato 5

L'articolo 13 capoverso 2 dell'ordinanza del 20 novembre 1959¹⁶ sull'assicurazione dei veicoli prevede, in linea di massima, che le targhe trasferibili sono rilasciate al massimo per due veicoli e che è vietato adoperare, per un veicolo, più di una targa trasferibile. In molti Cantoni i rimorchi sono trattati alla stessa stregua. Il suddetto capoverso permette tuttavia, quale eccezione, di immatricolare con la stessa targa più di due rimorchi; ciò significa che un rimorchio può essere impiegato con diverse targhe trasferibili. Un detentore può, per esempio, immatricolare i suoi sette rimorchi con tre targhe trasferibili, impiegando tutti i rimorchi con una qualsiasi delle targhe. Questa regolamentazione permette una maggiore flessibilità nella gestione dei rimorchi. Dalle esperienze fatte finora emerge che molti detentori in diversi Cantoni ricorrono a questa forma di immatricolazione multipla (ca. 2000 rimorchi). In questo modo è più difficile, se non addirittura impossibile, imporre correttamente i rimorchi dello stesso tipo (o di tipo simile) impiegati con diverse targhe trasferibili e messi in circolazione con grandi differenze per quanto riguarda il peso totale a seguito di riduzioni di peso. Sulla base delle immagini delle stazioni di controllo è difficile, o impossibile, distinguere questi rimorchi simili presentanti tuttavia pesi diversi. Si scoprono regolarmente casi in cui è stato dichiarato il rimorchio più leggero ma al veicolo trattore è agganciato quello più pesante. Per gli organi d'esecuzione è molto oneroso fornire la prova di tali dichiarazioni errate (infrazioni). Per questo motivo, il numero di casi non scoperti è verosimilmente molto elevato.

Una soluzione può essere fornita dall'apposizione, in modo ben visibile, sulla parte posteriore del rimorchio assoggettato alla TTPCP e impiegato con targhe trasferibili di un segnale sul quale è indicato il peso totale autorizzato. Questa procedura è già applicata dall'Ufficio della circolazione stradale del Cantone di Neuchâtel: dalla sua introduzione, i controlli, in occasione del passaggio sotto le stazioni di controllo TTPCP, e l'imposizione sono molto più semplici.

La fabbricazione e l'apposizione del segnale sono a spese del detentore. Il periodo transitorio per i rimorchi interessati già immatricolati al momento dell'entrata in vigore della modifica dell'ordinanza è di tre mesi dall'entrata in vigore. I rimorchi immatricolati in seguito devono essere muniti del segnale al momento della messa in circolazione.

L'osservanza delle disposizioni relative al segnale è verificata dalle autorità d'esecuzione cantonali oppure dalle aziende o dagli organismi abilitati a effettuare controlli posticipati in occasione dei collaudi periodici dei rimorchi. La verifica può essere effettuata anche durante i controlli sul traffico pesante. Già oggi durante i collaudi periodici dei veicoli, le autorità controllano il sensore-rimorchio dell'apparecchio di rilevazione della TTPCP conformemente alle

¹⁶ RS 741.31

disposizioni dell'articolo 16 capoverso 4 OTTP. Se esse constatano un'inosservanza dell'articolo 13b capoversi 1 o 2 OTTP, lo comunicano per scritto alla DGD, la quale adotta le misure necessarie.

Se il segnale non è apposto oppure se non soddisfa i requisiti, per gli autoarticolati immatricolati separatamente e per gli autotreni la tassa è calcolata sulla base del peso massimo autorizzato del convoglio menzionato nella licenza di circolazione del trattore a sella nel primo caso e del veicolo trattore nel secondo.

I dettagli relativi al segnale sono disciplinati nel nuovo allegato 5 OTTP.

Per quanto riguarda le dimensioni delle cifre, le caratteristiche dei colori, l'altezza e via di seguito, il segnale corrisponde alle targhe di controllo riflettenti anteriori dei veicoli. I costi di fabbricazione dovrebbero essere bassi, dato che è possibile ricorrere a procedure, macchinari, materiali e via di seguito già esistenti. Le targhe riflettenti hanno dato buoni risultati nella pratica e possono essere riconosciute e lette dalle stazioni di controllo TTPCP.

Le dimensioni minime del segnale sono: 80 per 160 millimetri (misure della targa di controllo anteriore: 80 x 300 mm). Il fondo è bianco retroriflettente e deve corrispondere alle esigenze della norma ISO 7591¹⁷. Ulteriori dettagli sono desumibili dalle direttive del Dipartimento federale di giustizia e polizia del 2 giugno 1987 concernenti le targhe riflettenti / targhe di formato allungato. Il segnale, sotto forma di adesivo o piastra di metallo, deve essere apposto sul retro del rimorchio con targhe trasferibili assoggettato alla TTPCP in modo ben visibile dall'esterno e possibilmente verticale, a una distanza di almeno 20 centimetri dalla targa di controllo posteriore. L'altezza e la larghezza delle cifre di colore nero corrispondono rispettivamente a 53 e 27 millimetri (minimo). La larghezza del tratto è di almeno 7 millimetri, mentre la distanza tra le singole cifre è di almeno 6 millimetri. Il peso totale del rimorchio menzionato nella licenza di circolazione deve essere indicato in tonnellate con due cifre decimali dopo la virgola.

2.1.11 Art. 16 cpv. 2

L'articolo 16 capoverso 2 OTTP prevede che l'AFD, d'intesa con l'Ufficio federale di metrologia (METAS), designi le officine di montaggio incaricate del montaggio e della messa in funzione dell'apparecchio di rilevazione della TTPCP. Tuttavia, sin dall'introduzione della tassa sul traffico pesante solo l'AFD si è occupata della designazione delle officine e del rilascio delle relative autorizzazioni, mentre il METAS si è occupato di verificare che gli apparecchi siano calibrati e soddisfino i requisiti legali. Se il METAS constata delle irregolarità, ne informa l'AFD la quale adotta le misure necessarie o ritira l'autorizzazione. Dato che tale procedura ha dato risultato positivo, l'articolo 16 capoverso 2 OTTP viene modificato in tal senso.

Finora l'AFD ha emanato le disposizioni e prescrizioni determinanti in materia di officine di montaggio sotto forma di istruzioni. Con l'adeguamento dell'articolo 220 capoverso 1^{bis} dell'ordinanza del 19 giugno 1995¹⁸ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali, il DFF è responsabile per disciplinare i particolari concernenti i requisiti e il controllo delle officine che installano, collaudano e riparano dispositivi di limitazione della velocità o odocronografi. Queste officine sono per lo più officine di montaggio TTPCP e l'AFD è quindi responsabile per il loro riconoscimento. Sulla scorta dell'articolo 220 capoverso 1^{bis} OETV, l'articolo 16 capoverso 2 OTTP è modificato in modo tale da permettere al DFF di disciplinare i particolari anche per quanto concerne i requisiti posti alle officine di montaggio TTPCP. In questo modo sarà possibile disciplinare in un'ordinanza del DFF (non ancora elaborata) le esigenze poste alle officine di montaggio TTPCP e alle officine che installano, collaudano e riparano dispositivi di limitazione della velocità o odocronografi. Una simile ordinanza va a beneficio delle autorità e imprese interessate. In questo modo si garantisce che anche in futuro vi sia

¹⁷ ISO 7591, edizione 1982-12, veicoli stradali; targhe retroriflettenti per veicoli a motore e i loro rimorchi; specifiche

¹⁸ OETV; RU **2006** 1677

un unico interlocutore, fatto già oggi molto apprezzato dal settore dei trasporti. I dettagli tecnici verranno disciplinati a livello di istruzioni dell'AFD.

2.1.12 Art. 33a

I detentori di veicoli assoggettati alla TFTP noleggiati per l'Esercito o la protezione civile, possono chiedere una restituzione per ogni giorno in cui questi circolano, comprovatamente, per uno scopo di cui all'articolo 3 capoverso 1 lettera a o a^{bis} OTTP. La domanda deve essere presentata entro un anno dalla fine del periodo di tassazione insieme ai relativi documenti (vedi punto 2.1.2). Gli importi inferiori a 50 franchi per domanda non sono restituiti, analogamente alle disposizioni di cui agli articoli 32 (restituzione in caso di messa fuori circolazione) e 33 (restituzione per corse all'estero) OTTP.

2.1.13 Art. 36a cpv. 1

L'articolo 36a capoverso 1 OTTP deve essere modificato dal punto di vista redazionale: la persona solidalmente responsabile che intende affidare un veicolo trattore o un rimorchio (veicolo) a un terzo per l'uso, non deve chiedere alla DGD informazioni sull'affidabilità di tale persona per quanto riguarda il pagamento *alla* conclusione del contratto, bensì *nel quadro* della conclusione del contratto.

2.1.14 Art. 42

Ai sensi dell'articolo 42 OTTP, l'AFD può mettere a disposizione dei Cantoni l'equipaggiamento speciale destinato ai gruppi di controllo mobili. Finora i Cantoni non hanno mai fatto ricorso a tale possibilità. Inoltre, dall'ultima revisione della LTTP nel 2008¹⁹, il perseguimento penale e il giudizio delle infrazioni nell'ambito della TTPCP competono all'AFD (dapprima la competenza per i veicoli svizzeri competeva ai Cantoni). La consegna dell'equipaggiamento speciale ai Cantoni non è pertanto più necessaria, dato che questi ultimi non potrebbero trarre alcun vantaggio effettuando controlli mobili della TTPCP, e la consegna temporanea di tale equipaggiamento ai corpi di polizia comporterebbe un onere sproporzionato per quanto riguarda la formazione.

Per i controlli mobili l'AFD impiega squadre munite di equipaggiamento speciale, le quali verificano in loco i dati rilevati e, se necessario, li completano. Come già avvenuto più volte in passato, l'AFD può sostenere la polizia nell'ambito dei controlli del traffico pesante con il proprio personale e il sistema mobile di controllo.

Per questo motivo, l'ultima frase dell'articolo 42 OTTP può essere stralciata.

2.1.15 Art. 50

Se la tassa non è pagata, l'AFD può rifiutare il proseguimento del viaggio o sequestrare il veicolo. Tuttavia, se i pagamenti anticipati e le prestazioni di garanzia non sono effettuati o i provvedimenti cautelativi non sono applicati dal detentore, l'AFD può unicamente ordinare ai Cantoni di revocare le targhe di controllo (e ciò solo per i veicoli svizzeri), causando oneri e spese amministrative importanti (art. 50a OTTP in combinato disposto con l'art. 14a LTTP).

Sostanzialmente, il fatto di rifiutare il proseguimento del viaggio o di sequestrare il veicolo ha lo stesso scopo della revoca delle targhe di controllo di cui all'articolo 14a LTTP, ovvero impedire ai debitori della TTPCP di continuare l'attività di trasporto nonostante non abbiano effettuato pagamenti anticipati e prestazioni di garanzia o non abbiano osservato i provvedimenti cautelativi. Per questo motivo, l'AFD deve essere legittimata anche in questi casi a

¹⁹ Legge federale del 5 ottobre 2007 concernente misure atte a migliorare le procedure nell'ambito della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (RU **2008** 765; FF **2006** 8743)

rifiutare il proseguimento del viaggio o, se necessario e se le circostanze lo giustificano, a sequestrare il veicolo. In linea di massima, queste misure sono eseguite al confine.

2.2 Modifica del diritto vigente

2.2.1 Ordinanza del 4 aprile 2007²⁰ sulle competenze penali dell'Amministrazione federale delle dogane

In occasione dell'ultima revisione della LTTP²¹, l'articolo 22 di tale legge è stato modificato sopprimendo le competenze dei Cantoni per quanto riguarda il perseguimento e il giudizio in Svizzera delle infrazioni nell'ambito della TTPCP, a favore di una procedura uniforme e adeguata dal punto di vista economico-amministrativo. Da aprile 2008 la competenza penale per tutte le infrazioni in questo ambito compete all'AFD.

Di conseguenza, l'articolo 1 capoverso 1 lettera j dell'ordinanza sulle competenze penali dell'Amministrazione federale delle dogane deve essere adeguato in tal senso.

2.2.2 Ordinanza del 4 aprile 2007²² sugli emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane

In concomitanza con la nuova legislazione doganale, nel 2007 è entrata in vigore anche l'ordinanza del 4 aprile 2007 sugli emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane, in sostituzione dell'ordinanza del 22 agosto 1984²³ sulle tasse dell'Amministrazione delle dogane. Nella nuova ordinanza non sono tuttavia stati ripresi tutti gli emolumenti. Tale omissione viene corretta con la presente modifica dell'ordinanza. Non vengono generate entrate supplementari, dato che i lavori soggetti a emolumento, che in futuro saranno esplicitamente indicati nell'ordinanza, sono finora fatturati secondo una tariffa oraria.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

3.1.1 Ripercussioni finanziarie

La prevista modifica mira innanzitutto a semplificare la riscossione della tassa, ridurre gli abusi e migliorare l'esecuzione dell'OTTP. Si prevedono pertanto effetti positivi e un aumento dell'efficienza. Qualora vi fossero maggiori entrate, esse sarebbero solo marginali ed è difficile quantificarle visto il volume complessivo della TTPCP.

3.1.2 Ripercussioni sul personale

Non si prevede un onere maggiore a livello di personale. Da un canto, la soppressione dell'elaborazione manuale delle richieste di presa in considerazione del carico dell'asse comporterà un certo sgravio amministrativo. D'altro canto, la gestione delle autorizzazioni e la procedura d'imposizione dei veicoli noleggiati per la protezione civile per interventi sulla base dell'articolo 3 capoverso 1 lettera a^{bis} numeri 2 e 3 OTTP, e che quindi sono esentati dall'obbligo della tassa, causano un onere amministrativo supplementare minimo.

²⁰ RS **631.09**

²¹ Legge federale del 5 ottobre 2007 concernente misure atte a migliorare le procedure nell'ambito della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (RU **2008** 765; FF **2006** 8743)

²² RS **631.035**

²³ RU **1984** 960, **2003** 1126

3.2 Ripercussioni per i Cantoni

Le entrate della TTPCP per i Cantoni resteranno invariate, dato che le modifiche proposte non generano né maggiori né minori entrate.

Gli adeguamenti delle procedure comporteranno oneri supplementari solo marginali per i Cantoni. Le autorità d'esecuzione cantonali, le aziende o gli organismi abilitati a effettuare controlli posticipati devono infatti verificare il segnale prescritto all'articolo 13b OTTP all'atto dei collaudi periodici del veicolo o dei controlli sul traffico pesante, mentre le organizzazioni di protezione civile devono richiedere, per il tramite dell'organo cantonale responsabile della protezione civile e dell'UFPP, l'esenzione dalla TTPCP per veicoli da esse noleggiati.

3.3 Ripercussioni economiche

Le modifiche mirano soprattutto a evitare abusi e distorsioni della concorrenza e vanno pertanto valutate positivamente dal punto di vista economico.

I detentori di veicoli che finora presentavano mensilmente alla DGD una domanda di presa in considerazione del carico sull'asse (all'incirca 250 imprese o persone interessate) saranno sgravati dal punto di vista amministrativo. Essi dovranno, per contro, prevedere un maggiore onere finanziario se non potranno più ridurre il peso dei propri veicoli.

Le imprese di trasporto che, ai sensi dell'articolo 6 OTV, effettuano trasferimenti dagli aeroporti soggetti a concessione (ca. 7-10 imprese) devono prevedere, per ogni veicolo e a seconda della grandezza e dell'ulteriore impiego che ne fanno nel servizio di linea, un onere annuo compreso tra pochi franchi e 5000 franchi al massimo (in caso di autobus d'un peso totale eccedente 26 t impiegati esclusivamente per i trasferimenti dagli aeroporti).

Attualmente vi sono circa 2000 rimorchi assoggettati alla TTPCP con targhe trasferibili che devono essere muniti del nuovo segnale. I loro detentori dovranno assumersi le spese per la fabbricazione e l'apposizione di questo segnale.

4 Rapporto con il diritto europeo

La modifica dell'OTTP non ha alcun influsso sul rapporto con il diritto europeo. Dal punto di vista materiale la riscossione della TTPCP è disciplinata nell'accordo del 21 giugno 1999²⁴ sui trasporti terrestri.

La TTPCP è riscossa anche nel territorio del Principato del Liechtenstein e per questo motivo il relativo diritto nel Liechtenstein deve essere adeguato. La commissione mista relativa alla TTPCP sarà informata delle modifiche, affinché possa intraprendere i passi necessari.

5 Basi legali

Le disposizioni si basano sulla LTTP.

²⁴ RS 0.740.72