Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale delle finanze DFF
Amministrazione federale delle dogane AFD

Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante (OTTP)[1]

Rapporto esplicativo

Berna, luglio 2006

Termine: 31 ottobre 2006

[1] RS **641.811**

Indice

1	**Panoramica**	**3**
2	**Parte generale**	**4**
2.1	Situazione iniziale	4
2.2	Interventi parlamentari	4
3	**Spiegazioni concernenti i singoli articoli**	**5**
4	**Ripercussioni**	**7**
4.1	Ripercussioni finanziarie	7
4.2	Ripercussioni economiche	7
5	**Rapporto con il diritto europeo**	**7**
6	**Basi giuridiche**	**7**

1 Panoramica

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

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

Durante i primi anni la riscossione dei tributi si è svolta perlopiù senza problemi. È tuttavia emerso che alcune imprese di trasporto svizzere tentano di sottrarsi al pagamento della tassa. Ciò causa delle distorsioni concorrenziali inammissibili. L'adeguamento delle disposizioni legali proposto dovrebbe arginare questo comportamento. Tale adeguamento avviene inoltre in concomitanza con la modifica, effettuata contemporaneamente, della legge sul traffico pesante.

2 Parte generale

2.1 Situazione iniziale

Le imprese di trasporto svizzere non disposte a pagare la tassa eludono la TTPCP fondando nuove ditte oppure facendo passare altre persone - segnatamente parenti o impiegati - quali nuovi detentori dei veicoli. In caso di fallimento dell'impresa precedente, spesso la riscossione della TTPCP non è più possibile per mancanza di attivi. In questo modo tali imprese possono de facto fornire ai clienti prestazioni più economiche in quanto non devono imperativamente calcolare la TTPCP. Tale modo di agire, grazie al quale queste ditte risultano avvantaggiate rispetto alle altre, comporta una distorsione della concorrenza. Questa situazione colpisce essenzialmente quelle imprese di trasporto svizzere che pagano regolarmente la tassa. Esse non possono infatti competere con le offerte a basso prezzo delle ditte concorrenti non disposte a pagare la TTPCP; esse perdono così dei mandati, mettendo in gioco la loro esistenza. Tale situazione comporta inoltre una perdita di introiti per lo Stato. Nel 2005 le entrate sottratte sono ascese a circa 10 milioni di franchi.

La Direzione generale delle dogane (DGD) tenta di porre rimedio a tale situazione, ma nonostante il notevole impegno in molti casi i risultati non sono soddisfacenti. I mezzi a disposizione devono dunque essere adeguati alle esigenze e migliorati. Per tale motivo si modifica contemporaneamente anche la legge sul traffico pesante. L'adeguamento concerne principalmente due punti. Da un canto, la competenza in merito al perseguimento delle infrazioni viene interamente trasferita dai cantoni all'Amministrazione federale delle dogane (AFD), d'altro canto, le tasse verranno riscosse mediante una decisione d'imposizione contro la quale sarà possibile fare opposizione. Quest'ultimo adeguamento entrerà in vigore il 1° gennaio 2007 contemporaneamente alla legge sul Tribunale amministrativo federale[2]. Ciò dovrebbe accelerare l'esecuzione dei crediti.

Tali provvedimenti non sono rivolti contro le imprese di trasporto e i detentori che pagano la tassa entro i termini o almeno prima di un eventuale ritiro delle targhe di controllo, bensì principalmente contro i detentori che tentano continuamente di eludere il pagamento della TTPCP.

2.2 Interventi parlamentari

2.2.1 Mozioni 04.3721 / 04.3715 Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

Le mozioni del consigliere nazionale Ulrich Giezendanner e del consigliere agli Stati Carlo Schmid-Sutter del 16 dicembre 2004 (04.3715 e 04.3721) chiedevano al Consiglio federale di modificare l'ordinanza sul traffico pesante in modo tale che in futuro la TTPCP non venisse più riscossa solamente sulla base delle targhe di controllo cantonali, bensì anche del numero di matricola del veicolo.

Già oggi l'amministrazione delle dogane riscuote la TTPCP presso il detentore del veicolo in base al numero di matricola in combinazione con le targhe di controllo. Tale esigenza è dunque già adempita e non consente di raggiungere l'obiettivo previsto. Giusta la LTTP è infatti il detentore ad essere debitore. Per

[2] RU **2006** 2212, 2255

questo motivo le mozioni Schmid-Sutter sono state respinte. Nella sua risposta il Consiglio federale ha tuttavia promesso di adottare delle contromisure.

Le presenti proposte di modifica comprendono dei miglioramenti che rispondono alle richieste degli autori delle mozioni.

3 Spiegazioni concernenti i singoli articoli

Art. 24 cpv. 2

L'ordinamento vigente, che prevede che in caso di messa in circolazione di un veicolo dopo il 15 del mese la TTPCP per il periodo compreso tra il giorno 15 e la fine del mese venga attribuita al periodo di tassazione seguente, è abrogato. Esso entrava comunque in considerazione solo in occasione della prima messa in circolazione. Lo svantaggio per i detentori corretti è minimo.

Art. 25 cpv. 1

Con l'introduzione della procedura d'opposizione la persona assoggettata al pagamento della tassa riceve ora una decisione d'imposizione anziché una fattura. In caso di discordanze essa può essere impugnata entro 30 giorni presentando opposizione alla DGD (art. 23 cpv. 3 modifica LTTP).

L'esigibilità e il termine di pagamento rimangono invariati. La modifica dell'ordinanza serve unicamente a precisare la situazione.

Art. 36 cpv. 1 lett. b e f

Con la messa in servizio di un veicolo i proprietari, i locatori e i concedenti di leasing perseguono principalmente un interesse economico. Con l'estensione della responsabilità solidale essi dovranno assumersi la loro parte di responsabilità. In futuro saranno dunque costretti a verificare con maggiore attenzione a chi lasciano un veicolo. Tale modifica comporterà probabilmente un controllo regolare della solvibilità dei clienti al fine di evitare un'eventuale responsabilità solidale.

L'estensione della responsabilità solidale semplifica inoltre l'esecuzione del sequestro ai sensi dell'articolo 48 capoverso 2 OTTP. A causa dei rapporti di proprietà finora non era infatti possibile porre sotto sequestro veicoli noleggiati o in leasing.

Art. 39 cpv. 3

L'ordinanza attualmente in vigore prevede che il calcolo della quota preliminare ai cantoni con regioni di montagna e regioni periferiche venga effettuato ogni due anni. Nella prassi tale conteggio si è dimostrato molto complesso e oneroso. Visti gli indicatori presi in considerazione per questo calcolo, si può partire dal presupposto che essi non cambieranno profondamente in un lasso di tempo così breve. È stata pertanto scelta una formulazione che consenta di adeguare il ritmo di verifica alle eventuali modifiche. Il termine massimo per la verifica del calcolo è fissato a dieci anni, analogamente al censimento.

Art. 48 cpv. 4

Se la garanzia non viene prestata, l'articolo 48 OTTP prevede unicamente il sequestro. Questo non deve tuttavia interessare unicamente il veicolo. È inoltre

difficile definire gli attivi di proprietà del debitore. Il ritiro delle targhe di controllo in caso di mancata prestazione della garanzia sarebbe opportuno; nella prassi tale misura viene già adottata. La presente disposizione consente di fugare i dubbi in merito alla sua legittimità.

Art. 50 cpv. 1

L'AFD ha il diritto di impedire il proseguimento del viaggio con un veicolo estero o addirittura di sequestrare il mezzo. Per quanto concerne i veicoli svizzeri vi è unicamente la possibilità di far ritirare le targhe di controllo dall'autorità d'immatricolazione cantonale (ufficio della circolazione). Ciò è spesso difficile sia perché i veicoli vengono impiegati in altri cantoni sia perché i detentori ignorano le disposizioni cantonali e sottraggono i veicoli all'intervento della polizia. Il ritiro delle targhe di controllo e il fatto di impedire il proseguimento del viaggio hanno in fondo lo stesso scopo. Inoltre, per l'amministrazione delle dogane è irritante che veicoli di imprese note per non essere disposte a pagare la tassa passino senza intralci i controlli doganali. Per tale motivo l'AFD deve poter disporre degli stessi mezzi per intervenire nei confronti dei veicoli esteri e di quelli svizzeri. Occorre dunque fissare dei nuovi provvedimenti, quali il rifiuto dell'autorizzazione a proseguire il viaggio o, se le circostanze lo giustificano, il sequestro del veicolo.

Art. 50 cpv. 1bis

Anche se la TTPCP non è comprovatamente stata pagata, l'esecuzione della decisione cantonale di revoca può essere rimandata a causa di ricorsi ingiustificati. L'unico modo per evitare tale situazione è privare il ricorso del suo effetto sospensivo.

Tale misura eccezionale è molto importante per la trasposizione dell'obbligo di pagare la tassa ed è giustificata dallo scopo della decisione di base. Essa deve impedire che per molti mesi con un veicolo si continuino ad effettuare corse assoggettate alla TTPCP benché le tasse dovute non siano ancora state pagate.

Art. 50a Restrizione dell'immatricolazione

Se la targa di controllo di un veicolo viene ritirata, lo stesso detentore non può più rimettere in circolazione il veicolo. Questo principio vale tuttavia solo nel cantone nel quale è avvenuto il ritiro. L'esperienza mostra che i detentori interessati rimettono in circolazione tali veicoli in un altro cantone. Le nuove targhe di controllo dovrebbero dunque essere ritirate per mezzo di una procedura di revoca ordinaria. A causa della durata della procedura, durante tale periodo si viene a creare la summenzionata distorsione della concorrenza.

Una restrizione dell'immatricolazione è indispensabile per evitare il cambiamento abusivo di cantone. A tal fine l'AFD comunicherà caso per caso alle autorità d'esecuzione cantonali i dati relativi ai detentori e ai veicoli interessati. Un'immatricolazione di tali veicoli sarà possibile solo d'intesa con la DGD, a condizione che il detentore abbia precedentemente pagato i crediti scoperti o fornito delle garanzie sufficienti.

Tale disposizione si fonda sull'articolo 11 capoverso 2 della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01) che consente alle autorità d'immatricolazione cantonali di rifiutare il rilascio della licenza di

circolazione (e dunque anche delle targhe di controllo) se l'imposta o la tassa di circolazione non sono state pagate. Ciò consente inoltre a dette autorità di richiedere un pagamento anticipato.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni finanziarie

Per la Confederazione

La prevista modifica dell'ordinanza deve consentire di semplificare l'esecuzione della riscossione dei tributi presso i detentori che creano problemi. Occorre dunque prevedere degli effetti positivi per quanto concerne gli introiti.

Non si prevede lavoro supplementare per il personale. I mezzi più adeguati dovrebbero addirittura provocare una diminuzione dell'impegno.

Per i cantoni

Le misure proposte consentono anche ai cantoni di migliorare e accelerare l'applicazione delle decisioni. Ciò riduce tendenzialmente l'impegno. Il lavoro supplementare causato dalla restrizione dell'immatricolazione per determinati veicoli e detentori è dunque irrilevante.

4.2 Ripercussioni economiche

Gli adeguamenti impediscono l'abuso e dunque le distorsioni concorrenziali. Essi hanno perciò un effetto positivo sull'economia.

5 Rapporto con il diritto europeo

La modifica dell'OTTP svizzera non influisce sul rapporto con il diritto europeo. Dal punto di vista materiale le prescrizioni concernenti la riscossione della TTPCP all'interno del paese sono contenute nell'accordo tra la Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci su strada (RS 0.740.72).

Dato che la TTPCP viene riscossa anche nel Principato del Liechtenstein, il diritto di tale paese deve essere adeguato. La commissione mista ha già discusso in merito alle modifiche.

6 Basi giuridiche

Le disposizioni si fondano sulla legge federale del 19 dicembre 1997[3] concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (LTTP) e sulla legge dell'8 ottobre 1999[4] sul trasferimento del traffico.

3 RS **641.81**

4 RS **740.1**