



# **Rapporto concernente l'esito dell'indagine conoscitiva**

## **Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante (OTTP)**

**Direzione generale delle dogane**

**Berna, aprile 2007**

## **Visione d'insieme**

*Con la modifica dell'ordinanza il Consiglio federale intende evitare che determinate imprese svizzere di trasporto tentino di sottrarsi al pagamento della TTPCP, comportando una diminuzione delle entrate della Confederazione e intollerabili distorsioni concorrenziali. In principio tutti i partecipanti all'indagine conoscitiva sono favorevoli a questo progetto. Soprattutto l'estensione dell'impedimento del proseguimento del viaggio e del sequestro del veicolo ai mezzi di trasporto svizzeri è stata vista come una novità promettente. Al contrario, l'estensione della responsabilità solidale ai concedenti di leasing è stata in parte criticata. L'intervallo di dieci anni per il calcolo della quota parte preliminare destinata ai Cantoni con regioni di montagna e periferiche è stato giudicato troppo lungo da una piccola parte dei Cantoni.*

## Elenco delle abbreviazioni

ACS	Automobile Club Svizzero
asa	Associazione dei servizi della circolazione
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
CCCS	Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein
Cost.	Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999; RS 101
LTTP	Legge federale del 19 dicembre 1997 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (legge sul traffico pesante); RS 641.81
MOFIS	Registro automatizzato dei veicoli e dei detentori
OAC	Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (ordinanza sull'ammissione alla circolazione); RS 741.51
OETV	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali; RS 741.41
OTTP	Ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (ordinanza sul traffico pesante); RS 641.811
PEMA SUISSE	PEMA Truck- und Trailervermietung GmbH
PLS	Partito liberale svizzero
PS	Partito socialista svizzero
TCS	Touring Club Svizzero
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
VSIG	Federazione svizzera degli importatori e del commercio all'ingrosso

## **1 Situazione iniziale**

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

La Confederazione ha pertanto emanato la legge sul traffico pesante nonché la relativa ordinanza. La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) viene riscossa dal 1° gennaio 2001 sugli autoveicoli e sui rimorchi di trasporto con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate.

Durante i primi anni la riscossione della tassa si è svolta perlopiù senza problemi. È tuttavia emerso che alcune imprese di trasporto svizzere tentano di sottrarsi al pagamento della tassa, creando intollerabili diminuzioni delle entrate e distorsioni concorrenziali. L'adeguamento delle disposizioni legali proposto dovrebbe impedire questo comportamento. Tale adeguamento avviene inoltre in concomitanza con la modifica, effettuata contemporaneamente, della legge sul traffico pesante (FF 2006 8743).

## **2 Svolgimento dell'indagine conoscitiva**

Con lettera del 5 settembre 2006 i partecipanti all'indagine conoscitiva (durata fino al 31 ottobre 2006) hanno ricevuto, per presa di posizione, il progetto della modifica dell'ordinanza sul traffico pesante.

134 destinatari sono stati ufficialmente invitati ad esprimersi in merito (allegato 1). Sono pervenute 68 prese di posizione (allegato 2), suddivise come segue nei diversi gruppi:

- Cantoni: 25
- partiti politici: 5
- associazioni mantello nazionali dei comuni, delle città e delle regioni di montagna: 2
- associazioni mantello nazionali dell'economia: 6
- associazioni dei trasporti: 10
- altri: 20

27 partecipanti all'indagine conoscitiva hanno aderito alla richiesta di notifica elettronica delle prese di posizione al fine di semplificarne l'elaborazione.

### **3 Valutazione globale**

In generale il progetto è accolto in modo positivo dai partecipanti all'indagine conoscitiva. Tutti ritengono che sia necessario adottare provvedimenti atti ad impedire le distorsioni concorrenziali causate da coloro che pagano in ritardo la TTPCP.

Le associazioni dei trasporti (UPSA, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz) e la VSIG fanno tuttavia notare che i 10 milioni di franchi che lo Stato perde ogni anno a causa di coloro che non pagano la TTPCP rappresentano solamente lo 0,8 per cento delle entrate complessive provenienti dalla tassa sul traffico pesante. I provvedimenti da adottare dovrebbero perciò essere proporzionati a tale situazione.

L'estensione della responsabilità solidale a proprietari, locatori o concedenti di leasing e l'anticipazione del suo inizio sono contestate da questa ultima categoria di persone, che ritiene ingiustificato tale provvedimento. Un'estensione sarebbe ammessa solo se colui che risponde solidalmente avesse un interesse economico diretto all'attività del detentore (p.es. in caso di partecipazione percentuale mediante cessione del veicolo). Il concedente di leasing non ha tuttavia alcun rapporto con l'attività del fruitore di leasing: egli non ha né interesse agli affari del detentore del veicolo né la possibilità di influenzarli.

Una piccola parte dei partecipanti all'indagine conoscitiva (Cantoni Berna, Lucerna, Glarona, Zugo e Grigioni, conferenza dei direttori cantonali delle finanze) disapprova l'aumento, da due a dieci anni, del periodo di calcolo della quota parte preliminare destinata ai Cantoni con regioni di montagna e periferiche. Essi propongono un periodo di cinque anni.

L'estensione dell'impedimento del proseguimento del viaggio e del sequestro del veicolo ai mezzi di trasporto svizzeri è considerata una novità promettente.

### **4 Osservazioni relative ai singoli articoli**

#### **Articolo 25**

Diversi partecipanti all'indagine conoscitiva (UPSA, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS, VSIG) osservano che l'imposizione deve essere chiaramente riconoscibile come una decisione di diritto amministrativo e non deve in alcun caso dare l'impressione di una decisione di diritto penale. Le esigenze formali per le opposizioni devono essere strutturate nel modo più semplice possibile.

Il Centre Patronal, l'USAM e il Canton Vaud sono del parere che la procedura che segue l'accettazione della decisione d'imposizione non sia chiara.

#### **Articolo 36 capoverso 1 lettere b ed f**

I partecipanti all'indagine conoscitiva hanno dato risposte diverse circa l'estensione della responsabilità solidale a concedenti di leasing, locatori e proprietari. Solamente quindici di essi (Cantoni Basilea-Campagna, Berna e Vaud, Fédération des Entreprises Romandes, USAM, Centre Patronal, UPSA, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS, VSIG, PEMA SUISSE GmbH e Associazione svizzera delle società di leasing) si sono espressi in merito alle modifiche proposte.

Il Cantone Basilea-Campagna e la Fédération des Entreprises Romandes sono favorevoli all'estensione della responsabilità solidale, atta a semplificare l'esecuzione del sequestro.

Il Canton Berna ritiene che tale estensione richieda una base legale (legge).

Benché comprendano l'idea dell'estensione della responsabilità solidale, il Canton Vaud, l'USAM e il Centre Patronal osservano che i concedenti di leasing non ricevono sempre informazioni affidabili, comportando così onerose ricerche.

Le associazioni dei trasporti (UPSA, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS) e la VSIG sono per principio d'accordo con l'inasprimento della responsabilità solidale (già dopo una diffida invana), ma ricordano che colui che risponde solidalmente deve esserne immediatamente informato (p.es. attraverso la copia della seconda diffida).

La PEMA SUISSE GmbH accoglie favorevolmente il fatto che il Consiglio federale tenti di impedire l'elusione del pagamento della TTPCP, ma rifiuta tuttavia l'estensione della responsabilità solidale nonché l'anticipazione del suo inizio. Contro l'inasprimento essa adduce gli argomenti qui appresso.

- Senza un motivo oggettivo ci si discosta dal principio secondo il quale il detentore deve generalmente assumersi i costi della TTPCP. Il proprietario, il locatore o il concedente di leasing non hanno niente a che vedere con i chilometri percorsi e dunque con gli importi della tassa. Secondo la PEMA SUISSE manca un legame oggettivo che giustifichi l'estensione. In tal caso anche il venditore e il produttore del veicolo potrebbero essere dichiarati solidalmente responsabili.
- Per il finanziatore l'estensione della responsabilità solidale assume un carattere penale. Egli deve rispondere della cattiva amministrazione del detentore, senza tuttavia poterla influenzare.
- Secondo la PEMA SUISSE, i costi devono essere pagati da chi li causa. Essa valuta l'estensione della responsabilità alle persone giuridiche. I detentori dei veicoli non devono poter fuggire dalle loro responsabilità fondando nuove imprese.
- La suddetta ditta è contraria all'anticipazione dell'inizio della responsabilità solidale. La diffida di un detentore non implica necessariamente la sua insolvenza. L'inizio della responsabilità solidale è dunque arbitrario, in quanto la persona che risponde solidalmente non può influire sull'affidabilità soggettiva del detentore per quanto riguarda il pagamento.
- In caso di estensione della responsabilità solidale, occorre assolutamente disciplinare l'obbligo di informazione dell'autorità nei confronti di colui che è solidalmente responsabile. È intollerabile che questi debba rispondere di un danno che non ha causato e del quale non è neanche a conoscenza. L'autorità deve informarlo immediatamente, al più tardi in caso di ritardo.

L'Associazione svizzera delle società di leasing è contraria all'estensione della responsabilità solidale, sulla base delle argomentazioni qui appresso.

- Il settore del leasing dispone di un sistema di incasso professionale e pertanto è quasi impossibile che si verifichino abusi.
- L'estensione della responsabilità solidale sarebbe giustificata solo se il concedente di leasing avesse un interesse economico diretto all'attività del detentore del veicolo (p.es. in caso di partecipazione percentuale mediante cessione del veicolo). Tale interesse manca in quanto il concedente di leasing

non può influire sul modo in cui il detentore del veicolo gestisce la propria impresa di trasporto.

- Se il finanziatore dei veicoli trattori è dichiarato solidalmente responsabile, occorre prendere in considerazione non solamente il concedente di leasing, ma anche colui che ha concesso il credito.
- La suddetta associazione rifiuta anche il criterio dell'invana diffida per l'inizio della responsabilità solidale poiché la diffida di un detentore non implica necessariamente la sua insolvibilità.
- Una società di leasing che ha stipulato un contratto di durata determinata non ha alcuna possibilità di rescinderlo. Anche in caso di disdetta del contratto, essa può disporre del veicolo solo previo intervento del giudice civile. Senza provvedimenti coattivi (p.es. sequestro da parte della polizia) dell'Amministrazione delle dogane, in veste di autorità federale, l'estensione della responsabilità solidale causerebbe spese supplementari per il concedente di leasing, che potrebbero comportare addirittura la chiusura di alcune società di leasing.
- Qualora i concedenti di leasing dovessero fungere da uffici di incasso della Confederazione, ciò comporterebbe un lavoro amministrativo supplementare elevato e ingiustificato per il settore. Le società di leasing sarebbero così chiaramente svantaggiate rispetto agli altri finanziatori. L'estensione della responsabilità solidale impedisce il raggiungimento degli obiettivi legislativi perseguiti dal Consiglio federale (promozione delle PMI attraverso la riduzione della burocrazia e degli ostacoli amministrativi).
- Se l'estensione della responsabilità solidale viene tuttavia realizzata, l'Associazione svizzera delle società di leasing esige che i concedenti di leasing siano informati tempestivamente in merito agli importi TTPCP non pagati.
- La suddetta associazione chiede inoltre che i concedenti di leasing siano espressamente cancellati dall'articolo 36 capoverso 1 lettera f (“[...] il proprietario, il locatore o il concedente i leasing di un veicolo trattore [...]”).

### **Articolo 39 capoverso 3**

Molti partecipanti all'indagine conoscitiva (Cantoni Berna, Lucerna, Glarona, Zugo e Grigioni, conferenza dei direttori cantonali delle finanze) considerano troppo lungo l'aumento, da due a dieci anni, del periodo di calcolo della quota parte preliminare destinata ai Cantoni con regioni di montagna e periferiche. Essi ritengono che in dieci anni possano accadere molti cambiamenti che potrebbero richiedere modifiche repentine della chiave di ripartizione. Essi propongono quindi un aumento dell'intervallo a cinque anni.

Alcuni partecipanti (UPSA, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS, VSIG) si oppongono addirittura ad un prolungamento del periodo di conteggio fino all'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale.

### **Articolo 48 capoverso 4**

Il Canton Vaud, il PLS e il Centre Patronal ritengono che bisognerebbe evitare che le targhe di controllo e la licenza di circolazione siano ingiustamente ritirate.

La Fédération des Entreprises Romandes è favorevole al fatto che l'Amministrazione delle dogane può incaricare le autorità d'immatricolazione cantonali di ritirare le

targhe di controllo se la garanzia dei tributi non può essere fornita. Le targhe possono però essere ritirate solo dopo aver verificato l'assenza di tale garanzia.

### **Articolo 50 capoverso 1**

Tutti i partecipanti all'indagine conoscitiva che si sono espressi in merito a questa modifica (Cantoni Uri, Obvaldo, Nidvaldo, Glarona e Neuchâtel, asa, Centre Patronal, Travail.Suisse) ritengono che l'estensione dei provvedimenti relativi all'impedimento del proseguimento del viaggio e al sequestro del veicolo ai mezzi di trasporto svizzeri rappresenti una novità promettente.

Il Canton San Gallo propone di concedere anche alla polizia la possibilità di impedire il proseguimento della corsa.

Il PLS chiede come verrà realizzata questa modifica.

### **Articolo 50a**

Tutti i partecipanti sono favorevoli alla restrizione dell'immatricolazione dei veicoli in caso di messa in pericolo del pagamento della tassa o di ritardo. Alcuni di essi (Cantoni Zurigo, Lucerna, Obvaldo, Nidvaldo, Glarona, Friburgo, Turgovia, Vallese e Giura, asa) ricordano tuttavia che le nuove disposizioni intercantonali saranno efficaci solamente dopo l'introduzione del nuovo registro automatizzato dei veicoli e dei detentori della Confederazione (MOFIS).

Il Canton Zugo approva il fatto che un veicolo di trasporto per il quale gli importi TTPCP non sono stati pagati non possa più essere immatricolato in un altro Cantone dallo stesso detentore, anche se sotto un nome diverso.

Le associazioni dei trasporti (UPSA, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS) e la VSIG sono favorevoli alla modifica proposta e ritengono importante che il nuovo regolamento sia applicato in modo uniforme in tutti i Cantoni.

## **5 Altre proposte**

### **Obbligo di pagare la TTPCP per autofurgoni e veicoli con un peso totale superiore a 2 tonnellate**

Il PS insiste sul fatto di introdurre l'obbligo del pagamento della tassa sul traffico pesante anche per i veicoli con un peso totale superiore a 2 tonnellate (tra cui gli autofurgoni) in quanto questi sono spesso impiegati in sostituzione degli autocarri assoggettati alla tassa.

### **Semplice dichiarazione errata del rimorchio**

Diversi partecipanti all'indagine conoscitiva (UPSA, ASTAG, ACS, auto-schweiz, strasseschweiz, TCS, VSIG, Les Routiers Suisses) chiedono che l'occasionale dichiarazione errata del rimorchio non venga punita. Les Routiers Suisses propongono di fatturare posticipatamente al detentore del veicolo, insieme alla tassa per il disbrigo, l'importo mancante a causa della dichiarazione errata. Una denuncia seguirebbe solo in caso di regolare e ripetuta dichiarazione errata.

### **Modifica dell'articolo 33 capoverso 2 OETV**

Alcuni partecipanti all'indagine conoscitiva (Cantoni Obvaldo, Zugo e Uri, CCCS) propongono di adeguare l'articolo 33 capoverso 2 OETV, prescrivendo l'obbligo di addurre, in occasione del controllo tecnico, la prova che tutti gli importi TTPCP accumulati relativi al veicolo sono stati pagati. Qualora non tutti gli importi fossero stati corrisposti, vi sarebbe la possibilità di fermare i veicoli fino alla completa estinzione del debito TTPCP. I centri di controllo dovrebbero tuttavia ricevere dalla Direzione generale delle dogane le informazioni, costantemente aggiornate e pubblicate online, relative ai mancati pagamenti.

### **Prova del pagamento degli importi TTPCP in caso di cambiamento del Cantone / detentore**

La CCCS e i Cantoni Obvaldo e Uri sostengono che prima dell'ottenimento di una nuova immatricolazione (p.es. in caso di cambiamento del Cantone o del detentore) il detentore debba presentare, oltre alla licenza di circolazione dichiarata non più valida e all'attestato d'assicurazione, anche una prova attestante che per il veicolo non vi sono debiti TTPCP.

### **Modifica dell'articolo 71 capoverso 1 OAC**

Il gruppo degli specialisti OLR (ordinanza per gli autisti) dei Cantoni romandi, Berna e Ticino afferma che l'articolo 71 capoverso 1 OAC deve essere adeguato in modo tale che la presentazione della prova del pagamento degli importi TTPCP sia considerata un'ulteriore condizione per il rilascio della licenza di circolazione e delle targhe di controllo.

## **6 Consultazione**

Le prese di posizione possono essere consultate presso la Direzione generale delle dogane (sezione Veicoli e tasse sul traffico stradale).

**Allegato 1:** elenco dei partecipanti all'indagine conoscitiva

**Allegato 2:** elenco delle prese di posizione