



Berna, 26 settembre 2025

Tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici oppure imposta sulla corrente di ricarica dei veicoli elettrici

Rapporto esplicativo per
l'avvio della procedura di consultazione



Compendio

La crescente elettrificazione del parco veicoli comporta una riduzione delle entrate, importanti per la Confederazione, provenienti dalle imposte sugli oli minerali. Per compensare il mancato gettito, sono qui presentate due varianti concretizzate nei rispettivi progetti di legge.

Nella variante relativa al chilometraggio l'importo da versare per un veicolo elettrico imponibile è determinato in base ai chilometri percorsi nel territorio doganale svizzero e al peso totale del veicolo. Le categorie fiscali e, quindi, le tariffe variano in funzione del genere di veicolo. Per alcuni di essi è proposta una tassa forfettaria.

Nella variante relativa alla corrente di ricarica l'imposta è calcolata in base all'energia elettrica erogata a un impianto di ricarica delle batterie di veicoli elettrici misurata in chilowattora. Anche per questa variante viene proposta un'imposta forfettaria per alcuni generi di veicoli.

È inoltre necessario adeguare la Costituzione federale affinché le entrate derivanti dalla nuova tassa o imposta possano essere utilizzate analogamente a quelle sugli oli minerali.

Situazione iniziale

Le imposte sugli oli minerali a destinazione vincolata rappresentano le principali fonti di entrata per finanziare compiti e spese della Confederazione connessi alla circolazione stradale. Una parte delle entrate dell'imposta sugli oli minerali (imposta di base) confluisce inoltre nel bilancio generale della Confederazione. Con la crescente diffusione di veicoli dotati di forme di propulsione alternative, in particolare dei veicoli elettrici, diminuiscono le entrate della Confederazione generate dall'imposta sugli oli minerali, cosicché a lungo termine non è più garantito il finanziamento dei suddetti compiti e spese.

Quanto qui proposto è un progetto di finanziamento, il cui obiettivo è garantire in un'ottica di lungo periodo il finanziamento dei compiti e delle spese della Confederazione in relazione al traffico stradale e il contributo al bilancio generale della Confederazione. Anche i veicoli elettrici utilizzano l'infrastruttura stradale, al cui finanziamento i loro detentori saranno quindi chiamati a partecipare. Il progetto poggia su importanti principi fondamentali, che sono esposti di seguito. Le perdite fiscali causate dall'elettromobilità saranno compensate da una tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici o da un'imposta sulla corrente di ricarica dei veicoli elettrici. In linea di principio, i veicoli elettrici dovranno essere gravati da una tassa il più possibile equivalente a quella dei veicoli a benzina o diesel (imposizione equivalente), poiché utilizzano l'infrastruttura stradale in pari misura. Il finanziamento è così assicurato sull'attuale livello di entrate, nel contempo si ottiene la quasi parità di trattamento tra i diversi tipi di propulsione.

La tassazione dei carburanti fossili mediante le imposte sugli oli minerali ha dato buoni risultati sotto diversi aspetti. L'imposta dovuta dall'utente finale (in particolare l'utente del veicolo) dipende dal chilometraggio (chilometri percorsi) e dal consumo specifico di carburante (consumo per 100 km) del veicolo. Nel contempo la riscossione delle imposte sugli oli minerali è semplice da attuare, economica e sicura, soprattutto perché la Confederazione riscuote le imposte sugli oli minerali solo presso un numero limitato di importatori e imprese che mettono in circolazione i carburanti (circa 50 imprese) e che ribaltano le imposte sugli utenti finali, senza che la Confederazione stessa debba provvedere alla riscossione.

Nel presente rapporto sono presentate due varianti di tassa o imposta nell'ambito dell'elettromobilità che possono fungere da equivalente alle imposte sugli oli minerali. La presentazione dettagliata delle due varianti illustrerà in modo esaustivo le problematiche e i requisiti di un sistema di riscossione e le relative conseguenze. Entrambe le varianti presentano vantaggi e svantaggi. Dalla consultazione si attendono indicazioni sulla variante che riscuote un più ampio consenso.

*L'esecuzione, ossia la riscossione della tassa presso le persone imponibili con i necessari requisiti tecnici e organizzativi, rappresenta la sfida maggiore per l'introduzione di un nuovo tributo. Un sistema di riscossione deve essere **sicuro** (tecnicamente realizzabile, affidabile, applicabile, a prova di manipolazione), **di facile utilizzo** (semplice, comprensibile, trasparente, poco laborioso per le persone imponibili), **efficiente in termini di costi** (riscossione e controllo poco onerosi per l'autorità esecutiva) e **a prova di futuro** (scalabile, operativo a lungo termine, compatibile con gli sviluppi futuri). Inoltre, deve essere in linea con la legislazione in materia di protezione dei dati e considerare anche la sensibilità delle persone*

imponibili in materia di protezione dei dati. Infine, il sistema di riscossione deve essere pronto all'impiego entro al massimo il 2030 limitando i possibili rischi correlati all'introduzione.

Queste molteplici esigenze richiedono un sistema di riscossione diverso per ognuna delle due varianti proposte e devono essere considerati i contesti specifici relativi ai generi di veicoli o agli utenti dei veicoli. In particolare, il dispendio legato alla riscossione deve essere proporzionato al gettito generato dalla tassa. Per rendere l'imposizione fiscale il più tollerabile possibile, sarà necessario limitare al massimo anche l'onere per le singole persone imponibili.

Contenuto della variante relativa al chilometraggio (tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici)

Nella variante relativa al chilometraggio la tassa da versare per un veicolo elettrico (veicoli elettrici a batteria e veicoli ibridi plug-in) è determinata in base ai chilometri percorsi nel territorio doganale svizzero. La tariffa per chilometro percorso dipende dal genere di veicolo (p. es. automobile, autocarro) e dal suo peso totale. Con questa differenziazione si intende applicare il meccanismo di azione delle imposte sugli oli minerali alla tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici. Per i veicoli a benzina e diesel, le imposte sugli oli minerali in definitiva dovute per ogni veicolo dipendono dal chilometraggio e dal consumo specifico di carburante (consumo per ogni 100 km). Il consumo specifico di carburante dipende a sua volta anche dal peso del veicolo. Il ricorso al chilometraggio come criterio di calcolo e la differenziazione per genere di veicolo e relativo peso fanno sì che l'importo della tassa per chilometro sui veicoli elettrici sia approssimativamente equivalente a quello sui veicoli a benzina e diesel paragonabili. Questo modello di tariffa si applica alle automobili e ai veicoli commerciali leggeri immatricolati in Svizzera (minibus, autofurgoni, autoveicoli leggeri) nonché ai veicoli commerciali pesanti immatricolati in Svizzera e all'estero per il trasporto di merci e persone.

Ai veicoli elettrici alimentati esclusivamente a batteria si applicherà il 100 per cento della tariffa per chilometro stabilita nella legge, mentre per i veicoli plug-in, parzialmente alimentati anche con carburanti assoggettati all'imposta sugli oli minerali, la tariffa per chilometro si riduce del 50 per cento. La tariffa ridotta evita che tali veicoli siano soggetti a una doppia imposizione.

Per ragioni di praticabilità, su motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore nonché ciclomotori sarà riscossa una tassa forfettaria annuale, il cui importo varia in funzione del peso del veicolo, fatta eccezione per i motoveicoli.

Sempre per motivi pratici, ai detentori di veicoli esteri con un peso totale fino a 3,5 tonnellate si applicano disposizioni talora diverse, in considerazione del fatto che spesso si trovano in Svizzera solo per breve tempo e/o vi percorrono ogni anno un numero di chilometri notevolmente inferiore. Questi detentori di veicoli hanno la possibilità di versare un'imposta forfettaria, scegliendo tra forfait di un giorno, una settimana, due settimane, un mese, due mesi o un anno in funzione del periodo di permanenza. In alternativa possono scegliere anche la tassa sul chilometraggio, per la quale devono tuttavia registrarsi presso un fornitore del servizio di rilevazione del chilometraggio.

I veicoli elettrici del cosiddetto «settore non-road» (p. es. trattori, macchine semoventi, carri con motore, motoslitte) e le sedie a rotelle motorizzate non saranno imponibili.

Per la riscossione della tassa sulle automobili e sui veicoli commerciali leggeri e pesanti occorre prima di tutto determinare il chilometraggio percorso nel territorio doganale. Mentre il chilometraggio dei veicoli commerciali pesanti è in linea di principio determinato mediante il sistema della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), i detentori di automobili e veicoli commerciali leggeri potranno scegliere tra un'autodichiarazione, ossia una comunicazione periodica della percorrenza chilometrica, e diverse soluzioni tecniche che consentano di determinare con precisione il chilometraggio nel territorio doganale. L'autodichiarazione rappresenta una soluzione semplice, economica e attuabile fino al momento dell'introduzione della tassa. Con l'autorizzazione di soluzioni tecniche di rilevazione basate sui dati generati digitalmente dai veicoli collegati in rete o sotto forma di dispositivi esterni come i dongle OBD (diagnostica di bordo), sarà possibile determinare con precisione anche la base di calcolo, il che è particolarmente rilevante per le persone imponibili che viaggiano molto all'estero. Per distinguere almeno parzialmente i chilometri percorsi all'estero dal chilometraggio imponibile anche nell'ambito dell'autodichiarazione, è previsto che il Consiglio federale possa accordare una deduzione forfettaria.

I dati da dichiarare alla Confederazione per le automobili e i veicoli commerciali leggeri riguardano unicamente un dato chilometrico del veicolo in questione, ma non le coordinate geografiche (geodati). La geolocalizzazione fornirebbe una base per l'applicazione di tariffe in funzione della posizione e del tempo, che è quindi esclusa a priori nel rispetto dei principi sanciti nella legge sulla protezione dei dati della «Privacy by Design» (protezione dei dati sin dalla concezione) e «Privacy by Default» (protezione dei dati per impostazione predefinita).

Contenuto della variante relativa alla corrente di ricarica (imposta sulla corrente di ricarica dei veicoli elettrici)

In questa variante l'imposta da versare è calcolata in base all'energia elettrica utilizzata nella ricarica di un veicolo elettrico e misura in chilowattora. La quantità di energia soggetta a imposizione è rilevata mediante l'impianto di ricarica nelle stazioni di ricarica sia pubbliche che private. Viene misurata la quantità di corrente erogata all'impianto di ricarica (ricarica), indipendentemente dal fatto che la corrente provenga dalla rete elettrica o sia di produzione propria (p. es. impianti fotovoltaici), in quanto entrambe le fonti energetiche sono imponibili se l'elettricità è erogata a un impianto di ricarica. All'imposta sulla corrente di ricarica sono aggettati i gestori degli impianti di ricarica.

In analogia con l'imposta sugli oli minerali e per motivi tecnici inerenti alla riscossione, sulla corrente di ricarica viene introdotta una tariffa fiscale unitaria di 22.8 cent./kWh a prescindere dal genere di veicolo che effettua la ricarica. La tariffa è stata calcolata in modo che tutti i veicoli elettrici siano assoggettati a un onere fiscale analogo a quello dell'imposta sugli oli minerali per i veicoli a combustione.

Il gestore dell'impianto di ricarica deve provvedere alla sua registrazione se vi vengono ricaricati veicoli elettrici immatricolati. Tali impianti di ricarica devono soddisfare determinati requisiti tecnici, in particolare essere dotati di un dispositivo di misurazione certificato e di un'interfaccia di comunicazione che consenta il trasferimento automatico dei dati. In casi eccezionali è possibile rinunciare all'interfaccia di comunicazione.

I dati di misurazione sono trasmessi mediante una piattaforma dei dati ai gestori delle reti di distribuzione preposti alla riscossione che determinano l'imposizione e fatturano l'imposta. Idealmente i dati sono trasmessi in modo automatico mediante un'interfaccia di comunicazione, nel qual caso l'integrità dei dati deve essere garantita da un processo di trasmissione certificato. La trasmissione automatica non è tuttavia imperativa; in alternativa è ammessa anche un'autodichiarazione, nella quale i dati rilevati dalla persona imponibile sono immessi in un'apposita schermata o in un'interfaccia nella piattaforma dei dati, quindi trasmessi ai gestori delle reti di distribuzione incaricati.

Per i motoveicoli, i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore nonché i ciclomotori (designati collettivamente come «piccoli veicoli») viene introdotta un'imposta forfettaria poiché spesso sono ricaricati da una normale presa domestica, che sarebbe sproporzionato dotare di dispositivi di misurazione certificati. Tale forfait si applica esclusivamente ai «piccoli veicoli» omologati in Svizzera. Per motivi tecnici inerenti alla riscossione, si rinuncia a riscuotere l'imposta forfettaria sui «piccoli veicoli» immatricolati all'estero. A seconda del genere di veicolo, durante la permanenza in Svizzera questi «piccoli veicoli» sono talora ricaricati anche presso stazioni di ricarica pubbliche nelle quali viene prelevata l'imposta, pertanto anche l'imposta sulla corrente di ricarica è corrisposta in alcuni casi.

Dal momento che i requisiti tecnici per la rilevazione della corrente di ricarica non saranno adempiuti prima del 2035, per garantire il finanziamento sarà temporaneamente introdotta un'imposta forfettaria anche per altri tipi di veicoli a partire dal 2030. Oltre ai «piccoli veicoli» comunque assoggettati all'imposta forfettaria, la disposizione transitoria è applicata anche ai seguenti generi di veicoli: automobili, minibus, autofurgoni e autoveicoli leggeri. L'importo dell'imposta forfettaria varia in funzione del genere di veicolo e del suo peso totale. Sono esclusi dalla disposizione transitoria e, quindi, non imponibili fino al 2035 i veicoli elettrici con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate nonché i veicoli del settore «non-road».

Modifica della Costituzione federale

Nel quadro del progetto di creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), la Costituzione federale prevede che la Confederazione possa riscuotere un'imposta sui veicoli che impiegano mezzi di propulsione alternativi. Secondo la Costituzione federale in vigore, il gettito di questa imposta è interamente assegnato con destinazione vincolata al FOSTRA. Con la modifica qui proposta, il gettito del tributo sui veicoli elettrici sarà utilizzato in modo analogo a quanto avviene attualmente per le imposte sugli oli minerali. Si garantisce così che le entrate future della tassa o dell'imposta confluiranno nel FOSTRA, nel finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) e nel bilancio generale della Confederazione.

Nel quadro delle misure volte a correggere i deficit strutturali nel bilancio della Confederazione, l'impiego dell'imposta sugli autoveicoli sarà disciplinato diversamente.

Indice

1	Situazione iniziale	10
1.1	Necessità di agire e obiettivi	10
1.2	Prospettive finanziarie.....	12
1.2.1	Compensazione della diminuzione del gettito delle imposte sugli oli minerali	12
1.2.2	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)	13
1.2.3	Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS).....	14
1.2.4	Interdipendenza del finanziamento stradale tra il FOSTRA e il FSTS	14
1.2.5	Bilancio generale della Confederazione	14
1.3	Varianti proposte	15
1.4	Alternative esaminate e scartate	16
1.4.1	Configurazione e base di calcolo	16
1.4.2	Metodi di rilevazione scartati	17
1.4.3	Tassa sul chilometraggio per sostituire interamente le imposte sugli oli minerali	19
1.5	Sviluppi all'estero	19
1.6	Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario nonché con le strategie del Consiglio federale	21
1.7	Adempimento di interventi parlamentari	21
	Parte A: variante relativa al chilometraggio	22
2	Punti essenziali del progetto	22
2.1	Normativa proposta.....	22
2.1.1	Descrizione della tassa	22
2.1.2	Panoramica dell'obbligo fiscale	22
2.1.3	Modelli tariffari (base di calcolo e importo della tassa).....	24
2.1.3.1	Principi fondamentali.....	24
2.1.3.2	Modello tariffario per la categoria fiscale «automobili».....	26
2.1.3.3	Modello tariffario per la categoria fiscale «veicoli commerciali leggeri»	29
2.1.3.4	Modelli tariffari per la categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti»	30
2.1.3.5	Modello tariffario per la categoria fiscale «motoveicoli»	33
2.1.3.6	Categoria fiscale «ciclomotori»	34
2.1.4	Modelli tariffari in parte diversi per i veicoli a motore esteri.....	35
2.1.4.1	Modello tariffario per i veicoli esteri della categoria fiscale «automobili»	35
2.1.4.2	Modello tariffario per i veicoli esteri della categoria fiscale «veicoli commerciali leggeri»	36
2.1.4.3	Modello tariffario per i veicoli esteri della categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti»	36
2.1.4.4	Modello tariffario per i veicoli esteri della categoria fiscale «motoveicoli»	36
2.1.4.5	Modello tariffario per i veicoli esteri della categoria fiscale «ciclomotori»	37
2.1.5	Imposta sul valore aggiunto in relazione alle imposte sugli oli minerali	37
2.1.6	Riscossione ed esecuzione	38
2.1.6.1	Principi fondamentali.....	38
2.1.6.2	Panoramica	39
2.1.6.3	Riscossione per le categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri»	40
2.1.6.4	Riscossione per la categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti per il trasporto di merci»	48

2.1.6.5	Riscossione per la categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti per il trasporto di persone»	48
2.1.6.6	Riscossione per la categoria fiscale «motoveicoli»	49
2.1.6.7	Riscossione per la categoria fiscale «ciclomotori»	49
2.1.6.8	Riscossione per i veicoli esteri delle categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri»	49
2.1.6.9	Riscossione per i veicoli esteri della categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti per il trasporto di persone»	52
2.1.6.10	Riscossione per i veicoli esteri della categoria fiscale «motoveicoli»	52
2.2	Idrogeno	53
2.3	Compatibilità tra i compiti e le finanze	54
2.4	Questioni collegate all'attuazione	54
3	Commento ai singoli articoli per la variante relativa al chilometraggio	55
3.1	Costituzione federale	55
3.2	Legge federale concernente una tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici	57
4	Ripercussioni della variante relativa al chilometraggio	75
4.1	Ripercussioni per la Confederazione	75
4.1.1	Aspetti finanziari	76
4.1.1.1	Entrate	76
4.1.1.2	Costi	77
4.1.2	Personale	80
4.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per i centri urbani, gli agglomerati e le regioni di montagna	80
4.3	Ripercussioni per l'economia	80
4.4	Ripercussioni per la società	81
4.5	Ripercussioni per l'ambiente	81
4.6	Altre ripercussioni	82
5	Aspetti giuridici	82
5.1	Costituzionalità	82
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	82
5.3	Forma dell'atto	83
5.4	Classificazione ai sensi del diritto in materia fiscale	83
5.5	Assoggettamento al freno alle spese	84
5.6	Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale	84
5.7	Conformità ai principi della legge sui sussidi	84
5.8	Delega di competenze legislative	84
5.9	Protezione dei dati	84
5.9.1	Dati personali	84
5.9.2	Posizione giuridica dei fornitori	85
5.9.3	Comunicazione di dati	86
5.9.4	Sistema di controllo	86
5.9.5	Rapporto con il regolamento generale europeo sulla protezione dei dati	86
5.9.6	Rischio per la personalità o i diritti fondamentali delle persone interessate	86
	Parte B: variante relativa alla corrente di ricarica	88
6	Punti essenziali del progetto	88

6.1	Normativa proposta.....	88
6.1.1	Descrizione dell'imposta	88
6.1.2	Panoramica dell'obbligo fiscale	88
6.1.3	Modelli tariffari (base di calcolo e importo della tassa).....	89
6.1.3.1	Principi fondamentali.....	89
6.1.3.2	Derivazione della tariffa per la corrente di ricarica	89
6.1.3.3	Imposta forfettaria per «piccoli veicoli».....	91
6.1.3.4	Imposta forfettaria come soluzione temporanea per altri generi di veicoli	91
6.1.4	Veicoli a motore esteri	92
6.1.5	Riscossione dell'imposta forfettaria in sintesi	92
6.1.6	Varianti respinte per la rilevazione della base di calcolo	93
6.2	Soluzione per la riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica.....	93
6.2.1	Requisiti e panoramica della soluzione di riscossione	93
6.2.2	Attori coinvolti nel processo di riscossione	96
6.2.3	Organizzazione esecutiva: compiti suddivisi per soggetto	97
6.2.4	Processo di riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica.....	98
6.2.4.1	Informazione	99
6.2.4.2	Dotazione e registrazione dell'impianto di ricarica	99
6.2.4.3	Registrazione e trasmissione dei dati di misurazione.....	101
6.2.4.4	Imposizione.....	101
6.2.4.5	Incasso.....	101
6.2.4.6	Trasferimento alla Confederazione.....	101
6.2.4.7	Opzione esaminata, ma respinta: sistema di controllo per evitare elusioni fiscali attraverso impianti di ricarica non registrati	102
6.2.5	Riscossione dell'imposta forfettaria	103
6.3	Compatibilità tra i compiti e le finanze	104
6.4	Questioni collegate all'attuazione	104
7	Commento ai singoli articoli della variante relativa alla corrente di ricarica	105
7.1	Costituzione federale	105
7.2	Legge federale concernente un'imposta sulla corrente di ricarica dei veicoli elettrici	107
8	Ripercussioni della variante relativa alla corrente di ricarica.....	123
8.1	Ripercussioni per la Confederazione.....	123
8.1.1	Aspetti finanziari.....	123
8.1.1.1	Entrate	123
8.1.1.2	Costi.....	124
8.1.2	Personale (Confederazione).....	126
8.1.3	Imposta sul valore aggiunto	127
8.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per i centri urbani, gli agglomerati e le regioni di montagna	128
8.3	Ripercussioni per l'economia	128
8.4	Ripercussioni per la società	128
8.5	Ripercussioni per l'ambiente.....	129
8.6	Altre ripercussioni	130
8.6.1	Circolazione	130
8.6.2	Ripercussioni per il traffico merci.....	130
8.6.3	«Turismo della ricarica».....	130

8.6.4	Potenziale di elusione e frode.....	131
9	Aspetti giuridici della variante relativa alla corrente di ricarica	131
9.1	Costituzionalità.....	131
9.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	131
9.3	Forma dell'atto	132
9.4	Classificazione ai sensi del diritto in materia fiscale	132
9.5	Assoggettamento al freno alle spese.....	132
9.6	Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale	132
9.7	Conformità ai principi della legge sui sussidi	132
9.8	Delega di competenze legislative	133
9.9	Protezione dei dati	133
9.9.1	Dati personali	133
9.9.2	Riscossione dell'imposta	133
9.9.3	Perseguimento penale da parte dell'autorità federale	134
9.9.4	Rischio per la personalità o i diritti fondamentali delle persone interessate	134
10	Confronto tra le varianti	135
11	Elenco delle abbreviazioni.....	138
12	Glossario	141
Allegato 1	Parco veicoli al 31 dicembre 2024 secondo il SIAC	145
Allegato 2	Andamento del parco veicoli per tipo di propulsione.....	146
Allegato 3	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato – Consuntivo 2024.....	148
Allegato 4	Finanziamento speciale per il traffico stradale – Consuntivo 2024.....	148
Allegato 5	Tabella tariffe automobili ogni 100 chilogrammi (per BEV).....	149
Allegato 6	Tabella tariffe automobili VCL ogni 100 chilogrammi (per BEV)	150
Allegato 7	Tabella tariffe VCP ogni 1000 chilogrammi (per i BEV)	151
Allegato 8	Tariffe per veicoli della categoria fiscale «automobili»	152

Rapporto esplicativo

1 Situazione iniziale

1.1 Necessità di agire e obiettivi

Le imposte sugli oli minerali (imposta di base e supplemento fiscale) gravanti sui carburanti fossili rappresentano la principale fonte di entrate per finanziare i compiti e le spese della Confederazione connessi alla circolazione stradale. Servono ad alimentare il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS; 1,3 mia. di fr. nel 2024), il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA; 1,7 mia. di fr.) e il bilancio generale della Confederazione (1,3 mia. di fr.). La circolazione stradale svolge un ruolo centrale, poiché copre l'80 per cento circa dell'intero traffico di persone.

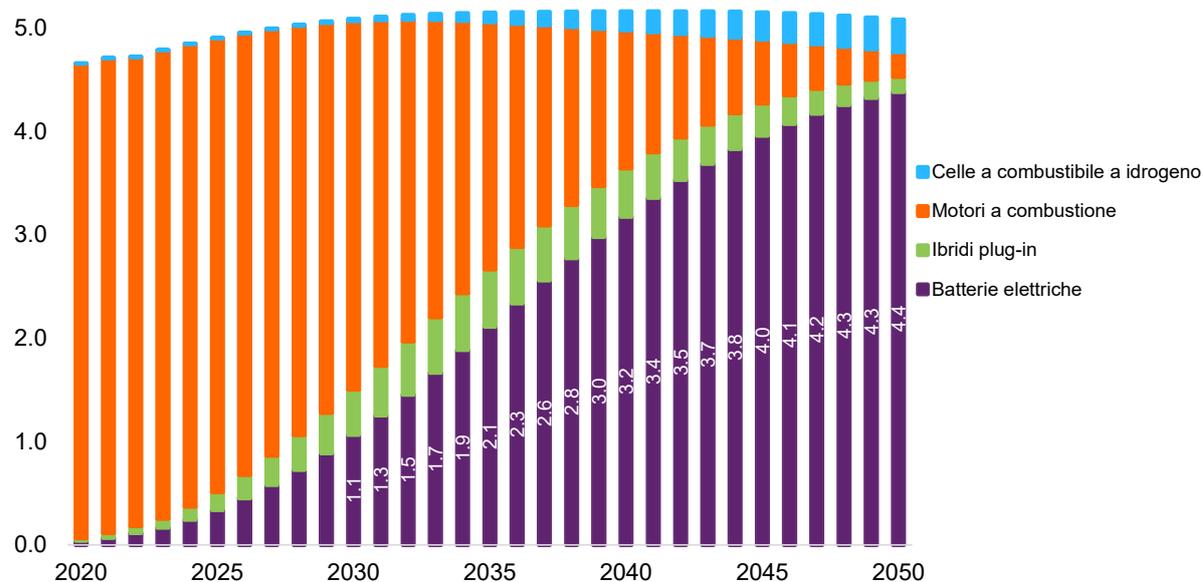
Attualmente le imposte sugli oli minerali ammontano al litro a 76.82 centesimi sulla benzina e a 79.57 centesimi sul diesel. Nel 2024 la Confederazione ha incassato complessivamente 4,2 miliardi di franchi dalle imposte sugli oli minerali (prodotto netto, escl. i carburanti per l'aviazione e i combustibili). Nel 2019 (prima della pandemia di COVID-19) il gettito delle imposte sugli oli minerali ha superato di poco i 4,4 miliardi di franchi e nel 2015 si attestava approssimativamente a 4,6 miliardi.

La crescente elettrificazione del parco veicoli e la conseguente diminuzione dei veicoli alimentati a benzina e diesel comportano una riduzione delle entrate provenienti dalle imposte sugli oli minerali. In assenza di provvedimenti il finanziamento di compiti e spese connessi alla circolazione stradale non sarà più garantito. Secondo le stime, nel 2030 sarà alimentato a batteria elettrica il 30 per cento circa delle automobili e nel 2040 il 70 per cento (incl. i veicoli ibridi plug-in). Con una quota del 75 per cento circa dell'intero parco veicoli, le automobili rappresentano la maggioranza dei veicoli, motivo per cui occupano un ruolo prioritario nel presente rapporto.

Figura 1: Parco automobili in base al tipo di propulsione¹

Numero di veicoli in milioni

6.0



Per gli altri generi di veicoli si prevede un andamento simile nel lungo termine. Nell'Allegato 1 sono riportate la composizione dell'attuale parco veicoli stradali immatricolati e la percentuale dei veicoli elet-

¹ Fonte: Handbook of Emission Factors for Road Transport (HBEFA), INFRAS, 2024

trici. Nell'Allegato 2 è raffigurato l'andamento atteso del parco veicoli commerciali leggeri, veicoli commerciali pesanti e motoveicoli per tipo di propulsione. Le stime sull'elettrificazione del parco veicoli saranno aggiornate sulla base di nuovi dati reali nell'ambito della redazione del messaggio.

Con l'obiettivo climatico della Confederazione che intende ridurre entro il 2050 a un saldo netto pari a zero le emissioni di gas serra si prevede che, in un'ottica di lungo periodo, l'intero parco veicoli sarà costituito in prevalenza da veicoli elettrici, fatta eccezione per un numero esiguo di veicoli convenzionali con motore a combustione (p. es. veicoli d'epoca e veicoli speciali, difficilmente sostituibili da veicoli elettrici). Si ridurrà così il substrato fiscale delle imposte sugli oli minerali, privando quindi il FOSTRA, il FSTS e il bilancio generale della Confederazione di entrate oggi provenienti dalle imposte sugli oli minerali.

Ogni sostituzione di un veicolo a benzina o diesel con un veicolo elettrico comporta una diminuzione del gettito della Confederazione generato dalle imposte sugli oli minerali. Nel caso di un'automobile si traduce in media in circa 600 franchi all'anno, a dimostrazione dell'attuale disparità di trattamento fiscale tra i diversi tipi di propulsione. Anche i veicoli elettrici utilizzano l'infrastruttura stradale, al cui finanziamento dovranno partecipare anche i loro detentori.

Nel quadro della votazione sull'istituzione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, accolta da Popolo e Cantoni il 12 febbraio 2017, con l'articolo 131 capoverso 2 della Costituzione federale (Cost.) è stata conferita alla Confederazione la competenza di riscuotere un'imposta sui veicoli a motore che impiegano mezzi di propulsione diversi da quelli assoggettati alle imposte sugli oli minerali. Secondo l'articolo 86 capoverso 2 lettera d, il prodotto netto di questa imposta è interamente assegnato con destinazione vincolata al FOSTRA. Tuttavia, la diminuzione del gettito generato dalle imposte sugli oli minerali dovuta alla progressiva elettrificazione del parco veicoli interessa anche il FSTS e il bilancio generale della Confederazione. Nel quadro del presente progetto verranno pertanto modificati gli articoli 86 e 131 Cost., stabilendo che le entrate generate dalla tassa saranno impiegate analogamente a quanto avviene con le imposte sugli oli minerali. In tal modo, anche il FSTS e il bilancio generale della Confederazione saranno alimentati dal gettito della tassa,

che compenserà le perdite fiscali sulle imposte sugli oli minerali derivanti dalla diffusione dell'elettromobilità. La tassa può quindi garantire il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti (FOSTRA e FSTS) sul lungo termine e contribuire al bilancio della Confederazione, analogamente alle imposte sugli oli minerali.

Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)

Il FOSTRA è un fondo con durata illimitata previsto dalla Costituzione federale. Attraverso il FOSTRA vengono finanziati tutti i compiti della Confederazione connessi alle strade nazionali e i contributi federali alle infrastrutture del traffico d'agglomerato. È alimentato con i fondi a destinazione vincolata stabiliti nella Costituzione federale e la principale fonte di entrata è il supplemento fiscale sugli oli minerali.

Nel FSTS le entrate a destinazione vincolata provenienti dall'imposta sugli oli minerali servono a finanziare le spese generate dalle varie destinazioni d'uso disciplinate nella Costituzione. Vi rientrano in particolare i contributi agli oneri stradali dei Cantoni, il sostegno al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, i conferimenti al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), i contributi ai costi relativi alle misure di protezione dell'ambiente e del paesaggio nonché le spese amministrative e di ricerca.

L'Allegato 3 e l'Allegato 4 indicano le fonti di entrata e le uscite per il FOSTRA e il FSTS nel 2024.

Infine, sarà creata una nuova legge federale che, in esecuzione della summenzionata votazione costituzionale, disciplina le modalità di riscossione della tassa per le quali sono qui presentate due varianti.

Tutti i mezzi materiali di propulsione (ossia tutti i carburanti) rimangono assoggettati alla legislazione sulle imposte sugli oli minerali purché siano destinati a essere utilizzati come carburanti. L'articolo 2 capoverso 2 della legge federale del 21 giugno 1996² sull'imposizione degli oli minerali (LIOM) definisce

² RS 641.61

la nozione di «carburante», secondo la quale tutti i biocarburanti e i carburanti sintetici sottostanno sostanzialmente alle imposte sugli oli minerali.

Requisiti fondamentali per la configurazione e la riscossione della tassa

Affinché il gettito generato dalle imposte sugli oli minerali rimanga approssimativamente invariato sul livello degli anni precedenti, si applica il principio fondamentale secondo cui il carico fiscale medio per i veicoli elettrici deve corrispondere il più possibile a quello per i veicoli a benzina e diesel (imposizione equivalente). Nel contempo, anche a livello di singoli veicoli occorre garantire che l'importo della tassa sia il più possibile di pari entità per veicoli analoghi, indipendentemente dal tipo di propulsione.

Il sistema deve essere affidabile e garantire la riscossione della tassa in qualunque momento senza interruzioni. La riscossione deve essere semplice, efficiente ed economica per le persone imponibili così come per l'autorità esecutiva. Il sistema di riscossione deve essere anche a prova di manipolazione, in modo da garantire il corretto pagamento della tassa da parte degli assoggettati anche senza un oneroso lavoro di controllo e d'esecuzione. Inoltre deve essere improntato al principio della neutralità tecnologica, per non precludere i futuri sviluppi tecnologici, oggi impossibili da prevedere, ossia occorre evitare di privilegiare o sfavorire una determinata soluzione tecnica, in quanto l'unico criterio determinante è l'affidabilità della riscossione.

A ciò si aggiunge che la riscossione della tassa non deve pregiudicare il flusso del traffico ai valichi di frontiera. Infine, devono essere sempre osservate le disposizioni di legge in materia di protezione dei dati fermo restando che, oltre al formale adempimento dei requisiti di legge, occorre considerare anche la «sensibilità alla protezione dei dati» da parte delle persone imponibili.

1.2 Prospettive finanziarie

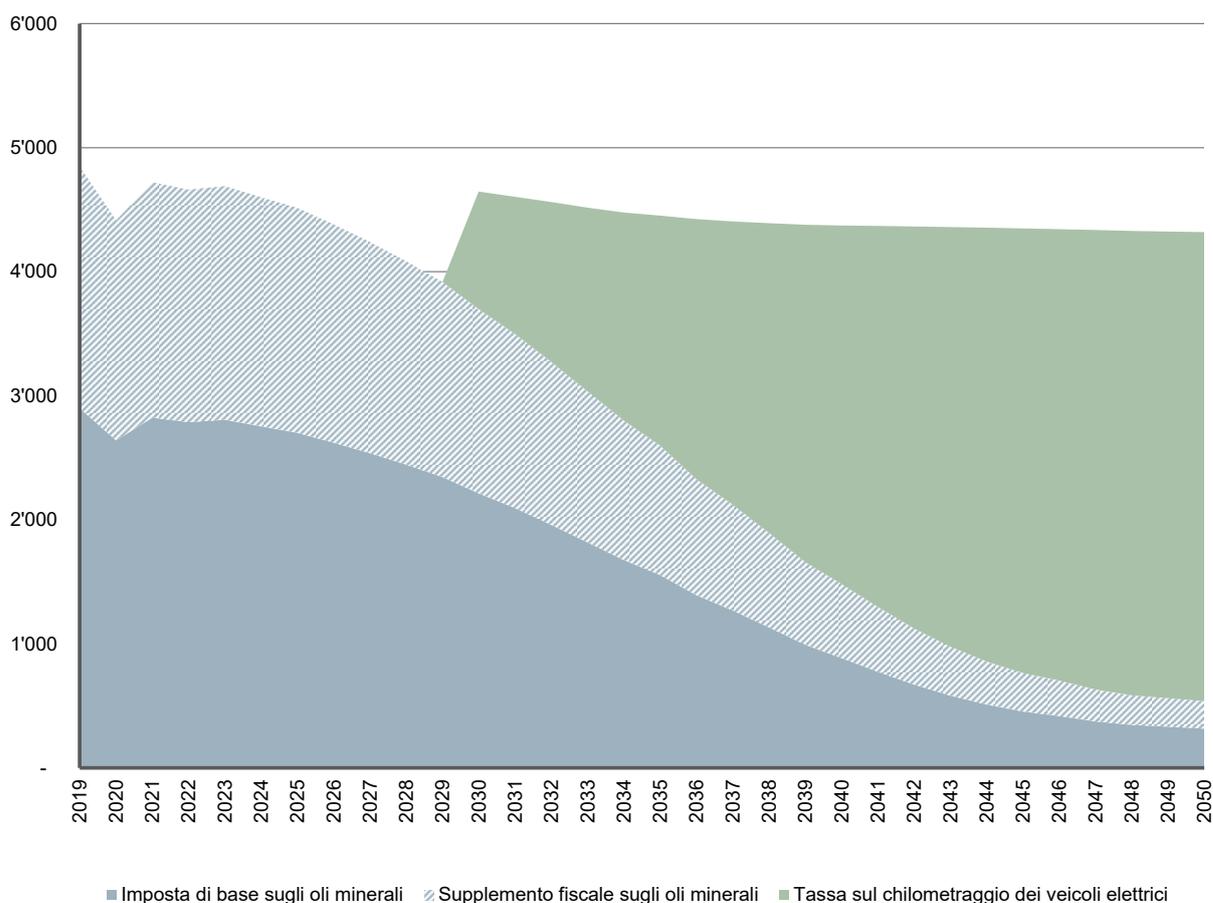
1.2.1 Compensazione della diminuzione del gettito delle imposte sugli oli minerali

Come spiegato al punto 1.1, la diminuzione degli introiti dell'imposta sugli oli minerali avrà ripercussioni su tre strumenti di finanziamento della Confederazione: il FOSTRA, per il quale queste imposte rappresentano la maggior parte delle entrate, il FSTS, alimentato esclusivamente dall'imposta sugli oli minerali, e il bilancio federale. Questo calo delle entrate mette a rischio non solo il finanziamento per mezzo del FOSTRA delle strade nazionali e dei programmi d'agglomerato, ma anche quello delle strade gestite dai Cantoni, senza dimenticare tutti i contributi del FSTS destinati all'ambiente e alla protezione dai pericoli naturali. Inoltre, graverà sul bilancio generale della Confederazione e renderà più difficile rispettare i requisiti del freno all'indebitamento.

La tassa o imposta sui veicoli elettrici è intesa a compensare queste conseguenze negative. Sebbene non si preveda di separare i proventi in due componenti formalmente distinte, come avviene per gli oli minerali con un'imposta e un supplemento, si prevede di ripartirne gli introiti secondo la stessa chiave utilizzata per le imposte sugli oli minerali. Il grafico seguente mostra l'andamento dei proventi dell'imposta sugli oli minerali rispetto allo sviluppo previsto della mobilità elettrica (cfr. punto 1.1 e allegato 2) e alle entrate stimate del tributo sui veicoli elettrici, come descritto nei punti successivi.

Figura 2: Stima delle entrate (lorde)

Entrate in mio. fr.



Le conseguenze per i tre strumenti di finanziamento sono illustrate in dettaglio nei paragrafi seguenti.

1.2.2 Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)

Il FOSTRA serve a finanziare gestione, manutenzione, sistemazione e costruzione delle strade nazionali, nonché i contributi federali ai programmi d'agglomerato. Le fonti di alimentazione sono costituite principalmente dal supplemento sugli oli minerali, dalla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno autostradale), dall'imposta sugli autoveicoli e fino al 10 per cento dell'imposta sugli oli minerali. Nel 2024 questi mezzi ammontavano a 2,65 miliardi di franchi, la maggior parte dei quali (1,69 miliardi di franchi) proveniente dal supplemento sugli oli minerali. Quindi, circa il 60 per cento delle entrate del FOSTRA è oggi assicurato dai contributi degli automobilisti quando fanno il pieno di benzina o diesel.

Per quanto riguarda le spese, oltre la metà, pari a oltre 2 miliardi di franchi annui, riguarda esercizio, manutenzione e sistemazione delle strade nazionali al fine di garantire una circolazione quotidiana fluida e sicura. Tra il 9 e il 12 per cento delle uscite del FOSTRA è destinato al traffico d'agglomerato, ossia i contributi versati ai Cantoni per rendere più efficienti e sostenibili le infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati. Altre risorse sono previste per il completamento della rete viaria nazionale. Infine, il fondo permette di finanziare gli interventi di potenziamento e i grandi progetti, che però rappresentano attualmente non più del 20 per cento circa delle uscite.

Poiché per legge il FOSTRA non può indebitarsi, deve sempre disporre di liquidità sufficiente. Quest'ultima sta tuttavia diminuendo: da 3,67 miliardi di franchi a fine 2023 è passata a 3,40 miliardi di franchi a fine 2024 e si prospetta un calo ulteriore nei prossimi anni. Attualmente si osserva un disavanzo annuo del fondo che, fino all'introduzione di una tassa o imposta sui veicoli elettrici, dovrà essere compensato con le riserve attuali. Per il momento queste risorse permettono di mantenere l'equilibrio finanziario e di evitare di dover interrompere i progetti già in corso a causa della mancanza di liquidità. Le previsioni mostrano tuttavia che la liquidità del FOSTRA tenderà a zero intorno al 2030, dopo di che le spese

annuali non potranno più superare le entrate. Rimanendo le fonti invariate, dal 2030 non sarà più possibile finanziare spese con limiti della portata attuale per l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento delle strade nazionali. Ciò avrà anche un forte impatto sulla disponibilità di fondi per altri compiti, come il completamento della rete nazionale, i progetti di potenziamento e i programmi d'agglomerato. Di fronte a questa situazione, le spese dovranno in gran parte limitarsi a garantire la manutenzione e l'esercizio delle strade nazionali, prioritarie in quanto da esse dipende la sicurezza della circolazione.

L'introduzione di una tassa o imposta sui veicoli elettrici a partire dal 2030 fornirà al FOSTRA una nuova fonte di entrate. In questo modo sarà possibile compensare il calo degli introiti dell'imposta sugli oli minerali e garantire che le strade nazionali continuino a essere operative, mantenute, adeguate e sicure, assicurando al contempo la disponibilità di fondi limitati per il completamento della rete e i programmi d'agglomerato. Per gli interventi di potenziamento sarà stabilito un ordine di priorità con una visione a lungo termine, basato sull'equità tra le regioni e sulla sinergia con altri mezzi di trasporto, nell'ambito del progetto «Trasporti '45» (uno studio del DATEC volto a esaminare i progetti di ampliamento previsti per tutti i trasporti). I progetti di potenziamento rappresentano solo una minima parte delle spese rispetto a quelle necessarie per l'esercizio, la manutenzione e gli interventi di adeguamento.

1.2.3 Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)

Il FSTS è destinato a compiti e spese relativi alla circolazione stradale, ad eccezione delle strade nazionali e dei contributi ai programmi d'agglomerato. Nel FSTS confluisce la metà dell'imposta sugli oli minerali, pari nel 2024 a 1,28 miliardi di franchi. Essendo l'imposta l'unica fonte di alimentazione, la diminuzione del numero di veicoli a combustione interna e la loro sostituzione con veicoli elettrici hanno un impatto diretto sulle entrate del fondo. Nel 2016 il disavanzo è stato di quasi 16 milioni di franchi e secondo le previsioni dovrebbe aumentare nei prossimi anni, principalmente a causa delle entrate in costante calo che non potranno essere compensate nonostante la tendenza al ribasso delle spese. In assenza di provvedimenti i deficit annuali del FSTS continueranno a crescere.

Il FSTS svolge un ruolo fondamentale nel finanziamento della rete viaria cantonale. Attraverso di esso la Confederazione concede infatti ai Cantoni contributi per le strade principali e le strade principali nelle regioni di montagna e periferiche, che possono così essere realizzate, mantenute e rimanere aperte al traffico. Altri contributi sono indipendenti dalla realizzazione di opere o destinati ai Cantoni privi di strade nazionali affinché possano svolgere i loro compiti nel settore stradale. Il FSTS sostiene anche le misure di protezione ambientale attraverso la partecipazione ai costi esterni.

L'introduzione di una tassa o imposta sui veicoli elettrici a partire dal 2030 e il versamento al FSTS di una quota equivalente a quella dell'imposta sugli oli minerali potrà assicurarne i mezzi. In questo modo la diminuzione dei proventi dell'imposta sugli oli minerali potrà essere gradualmente compensata e poi sostituita per garantire gli stanziamenti del fondo ai Cantoni e alle misure ambientali nonché la promozione del trasporto merci su rotaia anziché su strada.

1.2.4 Interdipendenza del finanziamento stradale tra il FOSTRA e il FSTS

Il FOSTRA e il FSTS sono due strutture di finanziamento indipendenti. Ciononostante, esiste la possibilità di assegnare una parte dell'imposta sugli autoveicoli invece che al FOSTRA al FSTS qualora le riserve di quest'ultimo non siano più sufficienti (art. 86 cpv. 5 Cost.). Si prevede di ricorrere a questa soluzione già nei prossimi anni, fino all'introduzione del tributo sui veicoli elettrici. Se da un lato tale meccanismo permetterà di compensare temporaneamente le lacune annuali del FSTS, dall'altro aumenterà quelle del FOSTRA, limitandone ulteriormente le uscite. L'introduzione di una tassa o imposta sui veicoli elettrici è quindi indispensabile per assicurare a lungo termine finanze sane all'uno e all'altro.

1.2.5 Bilancio generale della Confederazione

Il supplemento fiscale sugli oli minerali è assegnato con destinazione vincolata al FOSTRA, mentre l'imposta di base sugli oli minerali confluisce per il 40–50 per cento nel bilancio generale della Confederazione. Questa suddivisione di principio delle entrate è stata già stabilita nella votazione popolare del 4 giugno 1950 e da allora confermata a più riprese dall'elettorato. Le entrate dell'imposta di base sugli oli minerali sono quindi talora utilizzate come tassa dovuta incondizionatamente per finanziare i compiti

generali della Confederazione. Nel 2024 la quota della Confederazione sul prodotto netto dell'imposta di base sugli oli minerali era pari a 1,28 miliardi di franchi, ossia l'1,5 per cento delle entrate correnti della Confederazione.

Il 20 agosto 2025 il Consiglio federale ha adottato il messaggio concernente il preventivo 2026 con PICF 2027–2029. Gli anni del piano finanziario contengono le misure di sgravio applicabili dal 2027, i cui parametri di riferimento sono stati adeguati dal Consiglio federale il 25 giugno 2025 sulla base dei risultati scaturiti dalla procedura di consultazione. Le misure di sgravio sono necessarie al fine di riequilibrare le entrate e le uscite della Confederazione nei prossimi anni. Il Consiglio federale conferma sostanzialmente le misure proposte, adeguandole in alcuni punti in particolare alle richieste dei Cantoni. Senza il pacchetto di sgravio 27, gli anni del piano finanziario 2027 e 2028 registrerebbero deficit fino a 3 miliardi che, a partire dal 2029, aumenterebbero a oltre 4 miliardi.

Persino attuando tutte le misure di sgravio, è probabile che dal 2029 si rendano necessarie ulteriori misure correttive a seguito di decisioni prese dal Parlamento, quali l'ulteriore aumento delle uscite per l'esercito, la prosecuzione dell'applicazione dell'aliquota speciale dell'IVA per il settore alberghiero e la rinuncia a ridurre la partecipazione della Confederazione al finanziamento dell'AVS. La riduzione delle entrate provenienti dalle imposte sugli oli minerali grava ulteriormente sul bilancio generale della Confederazione.

1.3 Varianti proposte

Variante relativa al chilometraggio

La tassa sarà in linea di principio riscossa in base al chilometraggio, ossia ai chilometri percorsi nel territorio doganale in Svizzera. Nel caso della tassa determinata sulla base del chilometraggio, il detentore del veicolo paga un importo per ogni chilometro percorso, secondo un meccanismo molto simile a quello delle imposte sugli oli minerali, poiché l'onere fiscale di un veicolo a benzina o diesel dipende essenzialmente, oltre che dal consumo specifico di carburante (litri per 100 km), anche dal chilometraggio.

Il chilometraggio è inoltre direttamente correlato all'utilizzo dell'infrastruttura stradale. Dal momento che il gettito fiscale è utilizzato in prevalenza per finanziare l'infrastruttura stradale, il chilometraggio risulta il principale criterio di determinazione della tassa: il contributo al finanziamento aumenta proporzionalmente all'utilizzo delle strade (principio di utilizzo o «pay as you use»). Una tassa sul chilometraggio può inoltre essere differenziata secondo diversi criteri (p. es. tipo di veicolo, peso del veicolo), in modo da considerare per approssimazione l'effetto del consumo specifico di carburante per i veicoli a benzina e diesel, quindi consente di riprodurre l'effetto finanziario delle attuali imposte sugli oli minerali, in modo da garantire la massima parità di trattamento possibile tra i detentori di veicoli elettrici e i detentori di veicoli a benzina o diesel.

Variante relativa alla corrente di ricarica

Qui l'imposta da versare è calcolata in base alla quantità di energia elettrica (kWh) utilizzata per il funzionamento di un veicolo elettrico. Anche questa variante è analoga alle imposte sugli oli minerali, in quanto l'imposizione si riferisce comunque alla quantità di energia consumata. L'energia caricata da un veicolo elettrico è correlata all'utilizzo dell'infrastruttura stradale, tuttavia il nesso è meno diretto rispetto al chilometraggio e paragonabile piuttosto alle imposte sugli oli minerali. Nonostante ciò, l'imposta sulla corrente di ricarica non consente di ottenere una buona equivalenza con le imposte sugli oli minerali per tutti i tipi di veicoli. Ove possibile, un veicolo elettrico dovrebbe versare lo stesso importo fiscale di un «veicolo a combustione» equivalente. Così come per le imposte sugli oli minerali, anche per la variante sulla corrente di ricarica dovrà essere applicata una tariffa unitaria, ossia la stessa tariffa per tutti i tipi di veicoli, a causa di motivi tecnici inerenti alla riscossione. Dal momento che l'elettrificazione del parco automobili comporta incrementi di efficienza molto maggiori rispetto, per esempio, ai veicoli commerciali pesanti, la tariffa unitaria produce alcune distorsioni tra diversi generi di veicoli in riferimento all'equivalenza con le imposte sugli oli minerali.

Per le automobili, che sono il genere di veicolo dominante, la tariffa unitaria garantisce una buona equivalenza con le imposte sugli oli minerali, mentre non avviene altrettanto per gli autotiratori e i veicoli

commerciali pesanti, che verrebbero a pagare in media di più rispetto a quanto avviene oggi con le imposte sugli oli minerali.

1.4 Alternative esaminate e scartate

Sono state esaminate diverse varianti per la configurazione e la riscossione della tassa, poi scartate a causa degli svantaggi implicati.

1.4.1 Configurazione e base di calcolo

Tassa forfettaria come soluzione generale

Per tassa forfettaria si intende un importo fisso dovuto annualmente per veicolo, riscosso a prescindere dai chilometri percorsi. Tale tassa merita di essere considerata poiché presenta alcuni vantaggi dal punto di vista della riscossione: è sicura da riscuotere, semplice da attuare ed economica. Non dovrebbe comportare problemi neppure in riferimento alla protezione dei dati ovvero alla sensibilità degli interessati al riguardo. Consente inoltre di assicurare il finanziamento a lungo termine.

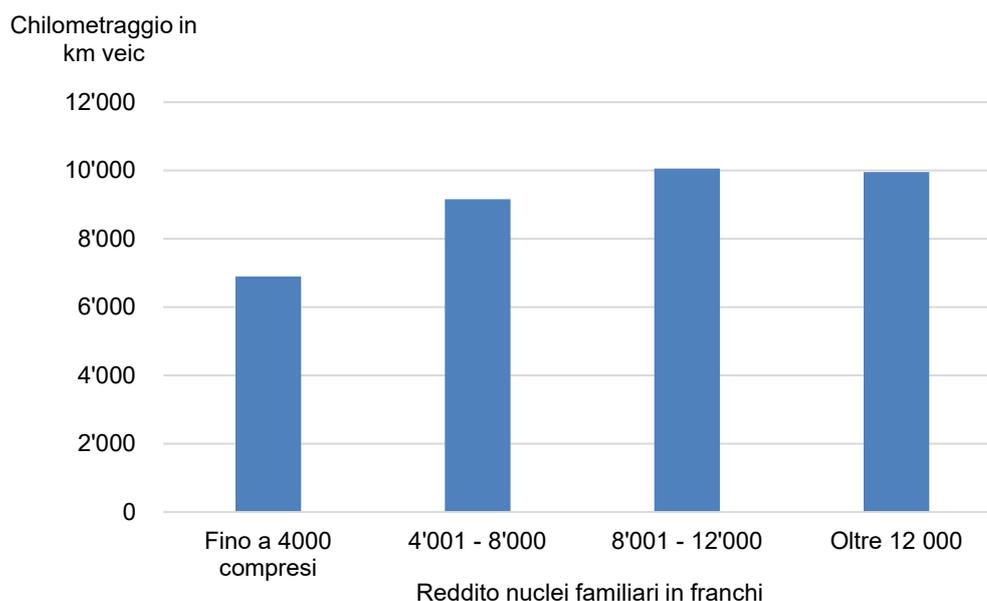
Nessun rapporto con il chilometraggio: la tassa forfettaria è tuttavia stata scartata come soluzione generale in quanto implica un grosso svantaggio: non riproduce l'effetto finanziario delle imposte sugli oli minerali, per le quali l'onere dipende in larga misura dal chilometraggio. Rispetto al sistema delle imposte sugli oli minerali, la tassa forfettaria è poco equa, meno improntata al principio di causalità e avrebbe effetti collaterali negativi. Inoltre, non è in alcun modo correlata all'entità dell'utilizzo dell'infrastruttura. Con un forfait, infatti, tutti pagherebbero lo stesso importo a prescindere dal chilometraggio. Un «conducente assiduo» che percorre 50 000 chilometri l'anno paga oggi circa 2750 franchi di imposte sugli oli minerali; un «conducente sporadico» che percorre 5000 chilometri ne paga soltanto 275³. Con la tassa forfettaria pagherebbero entrambi lo stesso importo (circa 600 franchi l'anno).

Effetti distributivi negativi: dai dati vagliati dal microcensimento mobilità e trasporti per il 2021 risulta che le automobili dei nuclei familiari percorrono in media 9330 chilometri in Svizzera. Il 58 per cento di tali automobili rimane al di sotto del chilometraggio medio e poco meno del 42 per cento percorre ogni anno distanze superiori. Questo 42 per cento con chilometraggio elevato beneficerebbe di una tassa forfettaria, mentre la quota restante pagherebbe più di oggi.

Ciò costituisce un problema nell'ottica del meccanismo di distribuzione. I veicoli appartenenti a nuclei familiari a basso reddito registrano chilometraggi di gran lunga inferiori rispetto a quelli delle fasce di reddito superiori. Tendenzialmente, con una tassa forfettaria i nuclei familiari con un reddito fino a 8000 franchi subirebbero un'imposizione maggiore rispetto a quella attuale, mentre quelli con reddito superiore beneficerebbero di uno sgravio.

³ In questo esempio si presuppone un importo medio dell'imposta sugli oli minerali di 5.5 cent./km (corrisponde a un veicolo che consuma circa 7,1 l di benzina ogni 100 km).

Figura 3: Chilometraggio delle automobili in base al reddito mensile dei nuclei familiari (Svizzera, 2021)



Una differenziazione delle tariffe forfettarie in base al peso o alla potenza del motore (p. es. tariffa più elevata per un peso maggiore del veicolo) potrebbe eventualmente attenuare gli effetti distributivi negativi se i veicoli dei nuclei familiari con reddito elevato fossero in media più pesanti e più potenti di quelli dei nuclei a basso reddito.

Effetti negativi sul traffico / Sostenibilità: la tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici (o l'imposta sulla corrente di ricarica) sostituisce le imposte sugli oli minerali, che aumentano i costi variabili di uno spostamento. Una tassa forfettaria sui veicoli elettrici equivarrebbe a una riduzione dei costi variabili con effetto incentivante che, a condizioni quadro invariate, comporterebbe un aumento del traffico. Secondo le previsioni della Confederazione, in assenza di adeguate contromisure, entro il 2040 circa 453 chilometri di strade nazionali, ovvero il 20 per cento dell'intera rete, saranno regolarmente congestionati. Con queste premesse, la tassa sui veicoli elettrici dovrebbe essere basata sul chilometraggio (o essere indirettamente correlata al chilometraggio) per preservare gli attuali incentivi delle imposte sugli oli minerali a un uso parsimonioso dei veicoli, con conseguente riduzione dell'impatto ambientale.

L'utilizzo dei veicoli elettrici non produce emissioni locali di CO₂ o di altre sostanze inquinanti dovute ai gas di scarico, ma causa comunque costi esterni quali rumore, incidenti e inquinamento atmosferico (soprattutto per l'usura degli pneumatici e, in misura limitata, dei freni). Un'imposta forfettaria dovrebbe pertanto essere scartata in considerazione di tali costi.

In casi eccezionali la riscossione di un'imposta forfettaria può essere adeguata se l'onere per la rilevazione del chilometraggio è elevato rispetto al ricavo previsto (v. punti 2.1.3.5, 2.1.3.6, 2.1.4).

1.4.2 Metodi di rilevazione scartati

Variante relativa al chilometraggio

Nell'ipotesi del chilometraggio come base di calcolo, sono stati considerati, ma poi scartati, i seguenti metodi di rilevazione.

- **Soluzione basata su smartphone:** la registrazione del chilometraggio tramite smartphone offre interessanti possibilità poiché viene utilizzata la navigazione satellitare (Global Navigation Satellite System, GNSS) e i dati possono essere trasmessi direttamente all'organo di riscossione sulla rete mobile (Cellular Network, CN). Questa soluzione implica che il cellulare sia sempre a bordo del veicolo e che l'app necessaria sia avviata all'inizio del viaggio e disattivata al termine. Se più persone utilizzano lo stesso veicolo, ognuna deve avere installato l'app nella quale è stato registrato il veicolo in questione. Questi e altri aspetti pratici collegati al rischio di errori di manipolazione, consapevoli o inconsapevoli, limitano fortemente l'applicabilità di tale soluzione che coinvolge gli utenti.

In alternativa potrebbe essere utilizzata un'app dello smartphone anche solo per comunicare periodicamente i dati chilometrici. Per dedurre i chilometri percorsi all'estero dal chilometraggio imponibile, occorrerebbe comunicare i dati chilometrici a ogni attraversamento del confine. Il flusso del traffico rischierebbe tuttavia di essere notevolmente perturbato dalle operazioni necessarie. Inoltre, questa soluzione non eviterebbe i problemi legati all'utilizzo di un'app dello smartphone per registrare il chilometraggio.

Il rischio di errori (consapevoli) di manipolazione potrebbe essere fronteggiato con controlli rigorosi che eserciterebbero una certa pressione ma, per assicurare il corretto versamento della tassa in misura sufficiente, sarebbe necessario creare una fitta rete di controlli notevolmente onerosa. A prescindere dai costi elevati che ne deriverebbero, tale soluzione è da scartare anche nell'ottica dei soggetti imponibili, che si sentirebbero costantemente sorvegliati.

- **Odometri:** in alcuni Paesi, tra cui l'Australia e la Nuova Zelanda, questi dispositivi di misurazione sono collegati agli assi esterni dei veicoli per misurare la distanza percorsa, determinata contando il numero di giri delle ruote. Gli odometri attualmente in circolazione consentono unicamente la lettura manuale del chilometraggio, ma con la prossima generazione sarà possibile la lettura digitale grazie a moduli GNSS e CN. Tuttavia, essendo tali dispositivi progettati esclusivamente per i veicoli commerciali pesanti, dovrebbero prima di tutto essere sviluppati per le automobili o i motoveicoli. Oltre alla complessità e ai costi implicati dalla produzione di piccoli dispositivi elettronici per molteplici generi e modelli di veicoli, il montaggio degli odometri sulle automobili comporterebbe notevoli problemi di natura operativa, estetica e di sicurezza, poiché sarebbero applicati direttamente sulla ruota e, per esempio, impedirebbero l'utilizzo di coprimozzi. Inoltre, con questa soluzione verrebbero rilevati tutti i chilometri percorsi, non solo in Svizzera.
- **Soluzione basata su videocamere:** le videocamere ANPR (Automated Number Plate Recognition) potrebbero rilevare e calcolare le distanze percorse in Svizzera, tuttavia sarebbe necessario un sistema capillare di controllo con migliaia di videocamere che consentirebbe comunque soltanto una stima delle distanze percorse. Ma soprattutto, una soluzione basata su videocamere o un'altra basata sull'infrastruttura stradale implicherebbe costi elevati. Inoltre, potrebbe suscitare l'impressione di sorveglianza continua e di conseguenza sarebbe respinta.

Variante del consumo di elettricità nel veicolo

Una possibilità di misurare l'elettricità o il suo consumo consisterebbe nel rilevarla all'interno del veicolo stesso, ma questa variante è stata respinta in considerazione degli svantaggi o della mancanza dei requisiti fondamentali. È infatti emerso che misurare il consumo di energia nei veicoli elettrici presenta notevoli difficoltà. Vi ostano importanti problemi tecnici. I flussi di energia nei veicoli elettrici sono molto complessi.

Di seguito sono illustrati i principali motivi che inducono a scartare questa variante⁴:

- Non esiste un vero e proprio «contatore elettrico» nel veicolo. Manca l'informazione necessaria per la riscossione dell'imposta non essendo rilevante né per i fabbricanti né per gli utenti di veicoli. Lo stato di carica dell'accumulatore è il parametro determinante per l'autonomia del veicolo. L'indicazione del consumo di elettricità non è una misurazione diretta, bensì il risultato di calcoli effettuati dal software delle diverse case automobilistiche; si tratta tuttavia di un valore per approssimazione e dipende dal software di volta in volta utilizzato, per cui i dati non sono attendibili né paragonabili tra le diverse marche. Non è quindi garantita una base di calcolo chiara e unitaria, né lo è la parità di trattamento tra le persone imponibili. Le case costruttrici riservano attualmente scarsa attenzione alla misurazione dei flussi di elettricità nella batteria.
- In questo ambito non sono disponibili normazioni e standard tecnici e i fabbricanti non forniscono dati omogenei; manca quindi una base di misurazione chiara/unitaria imprescindibile per un prelievo fiscale equo. L'UE ha escluso i veicoli elettrici dal regolamento⁵ sul monitoraggio del consumo di

⁴ Ptolemus Consulting Group, Studie über technische Lösungen für die Erhebung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge ohne Geolokalisierung der Fahrzeuge (sintesi), 5 maggio 2023, www.ustr.admin.ch > Temi > Finanziamento stradale > Finanziamento a lungo termine delle infrastrutture di trasporto

⁵ Regolamento (UE) 2018/1832 della Commissione, del 5 novembre 2018, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) 2017/1151 al fine di migliorare

carburante a bordo (On-Board-Fuel-Consumption-Monitoring – OBFCEM) perché non esistono gli standard tecnici necessari. La misurazione dell'elettricità nei veicoli richiederebbe norme e standard tecnici per la rilevazione. Per la Svizzera appare irrealistico procedere autonomamente a una normazione (con le relative prescrizioni per i costruttori), sarebbero necessarie disposizioni almeno a livello europeo.

- L'installazione a posteriori di contatori nei veicoli ne mette a rischio la sicurezza (intervento in un ambito altamente sensibile). Le modifiche di natura tecnica sul veicolo possono inoltre portare i costruttori a mettere in discussione o rifiutare la garanzia. Tali interventi sono dunque possibili solo con il coinvolgimento delle case automobilistiche, una soluzione dai costi elevati.
- Nell'ambito della direttiva UE relativa alle batterie⁶ diventa obbligatorio disporre di una sorta di passaporto per batterie a partire da 2 kWh; non è tuttavia obbligatoria né prevista la misurazione dell'energia elettrica erogata.

1.4.3 Tassa sul chilometraggio per sostituire interamente le imposte sugli oli minerali

Prima di porre in consultazione il presente progetto, il DATEC e il DFF hanno valutato la possibilità o necessità di sostituire interamente le imposte sugli oli minerali con una tassa sul chilometraggio per assicurare il finanziamento a lungo termine dell'infrastruttura stradale e del bilancio della Confederazione. Dall'analisi è emerso che una sostituzione completa implicherebbe diversi effetti collaterali indesiderati.

In particolare, ne risulterebbe una sensibile riduzione dei prezzi dei carburanti in Svizzera che modificherebbe nettamente i rapporti dei prezzi con i Paesi limitrofi creando forti incentivi al «turismo del pieno» in Svizzera con conseguente aumento del traffico nelle regioni di confine e peggioramento del bilancio climatico del nostro Paese. Anche il traffico di transito aumenterebbe, dal momento che soprattutto i veicoli merci pesanti con serbatoi di capacità elevata potrebbero risparmiare in maniera significativa facendo rifornimento in Svizzera a prezzi convenienti.

Il calo dei prezzi dei carburanti ne disincentiverebbe un consumo oculato, risultando controproducente alla luce degli attuali sforzi per la tutela del clima e problematico per il segnale sbagliato inviato. Alla luce delle ripercussioni previste, il Consiglio federale ha deciso nel giugno 2022 di mantenere invariate le imposte sugli oli minerali e di introdurre un nuovo tributo per i veicoli elettrici che non ne sono interessati⁷. Tale approccio garantisce il finanziamento evitando al contempo i suddetti effetti negativi.

1.5 Sviluppi all'estero

La maggior parte dei Paesi europei riscuote un'imposta sui carburanti, analogamente alla Svizzera. Spesso l'imposta non è a destinazione vincolata per il traffico stradale, ma confluisce nel bilancio generale dello Stato. Con la crescente elettrificazione del parco veicoli, anche i Paesi europei registreranno una diminuzione del gettito originato dalle accise sui carburanti. Per quanto concerne l'introduzione di una tassa sui veicoli elettrici (come equivalente all'imposizione dei carburanti fossili), attualmente sono noti i seguenti sviluppi all'estero:

- **L'Islanda** ha introdotto all'inizio del 2024 un nuovo tributo sull'utilizzo delle automobili elettriche, ibride plug-in e a idrogeno⁸ che ammonta a sei corone islandesi (circa 4 cent.) per chilometro percorso per i veicoli elettrici e a idrogeno e a due corone islandesi per chilometro per i veicoli ibridi plug-in, a prescindere dal loro peso.

I soggetti imponibili comunicano direttamente i dati chilometrici del proprio veicolo tramite un'app sullo smartphone o un sito web, almeno una volta all'anno, ma non più spesso di una volta ogni

le prove e le procedure di omologazione per le emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri, comprese quelle per la conformità in servizio e le emissioni reali, e di introdurre dispositivi per il monitoraggio del consumo di carburante e di energia elettrica; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1832>.

⁶ Direttiva 2006/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e che abroga la direttiva 91/157/CEE, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32006L0066>.

⁷ Rapporto per il Consiglio federale - Piano per la sostituzione delle imposte sugli oli minerali (tassa sostitutiva), 29.6.2022.

⁸ <https://vegirokkrallra.is/en> und <https://island.is/en/kilometer-fee>.

30 giorni. Su questa base le autorità islandesi elaborano una stima del chilometraggio medio percorso dall'interessato per fatturare acconti mensili. La stima è aggiornata a ogni comunicazione della percorrenza chilometrica e parallelamente viene saldato il conto per il periodo trascorso. La percorrenza chilometrica è rilevata periodicamente presso organi di controllo certificati durante le ispezioni regolari del veicolo.

- La **Norvegia** presenta già una percentuale molto elevata di veicoli elettrici. Con uno studio di progettazione⁹ il ministero delle finanze e quello dei trasporti hanno esaminato come configurare in futuro le tasse sulla circolazione tenendo in considerazione anche l'elettromobilità. Secondo lo studio, in una prima fase i veicoli elettrici leggeri dovranno versare una tassa analoga a quelle sui carburanti che sarà basata sul chilometraggio e riguarderà soltanto i veicoli registrati in Norvegia. I veicoli esteri e i veicoli elettrici pesanti saranno inizialmente esentati. Verranno mantenute le imposte sui carburanti per i veicoli convenzionali.
- La **Nuova Zelanda** riscuote tasse su benzina, gas naturale e gas liquido. I veicoli alimentati a diesel versano già dal 1977 un tributo per l'utilizzo della rete stradale (Road User Charges / RUC). Il gettito originato da queste tasse serve a finanziare l'infrastruttura stradale. Dal 1° aprile 2024, anche i detentori di veicoli elettrici leggeri devono pagare il tributo per l'utilizzo della rete stradale¹⁰, ossia contribuiscono come altri veicoli ai costi del sistema di trasporto.

La tassa per l'utilizzo della rete stradale è basata sul chilometraggio. Le persone imponibili devono acquistare una «licenza RUC» con la quale pagano in anticipo per la distanza che intendono percorrere scegliendo tra unità di 1000 km o un loro multiplo. All'acquisto della licenza occorre indicare numero di targa, dato attuale del contachilometri e un mezzo di pagamento. Una volta esauriti i chilometri pagati, si deve acquistare un altro pacchetto. La licenza RUC, ottenibile online o in diversi punti vendita, deve essere collocata all'interno del parabrezza in modo che il numero di veicolo abbinato sia sempre visibile. Per i veicoli pesanti la riscossione della tassa è disciplinata in modo diverso.

L'«International Transport Forum / ITF» ha pubblicato uno studio¹¹ nel 2023 che, a livello internazionale, esamina il problema di come contrastare la flessione delle entrate derivanti dalle accise sui carburanti dovuta alla decarbonizzazione della mobilità. I pedaggi per l'utilizzo della rete stradale in funzione del chilometraggio sembrano essere i principali candidati a sostituire tali imposte. Una semplice tariffa indifferenziata sulla distanza percorsa potrebbe risolvere il problema della riduzione delle entrate fiscali. Per conseguire altri obiettivi, si potrebbero effettuare varie differenziazioni (p. es. imputazione dei costi esterni, obiettivi socio-politici). Lo studio indica che all'introduzione di tariffe differenziate sulla distanza si frappongono ancora più ostacoli, tra i quali gli aspetti tecnici, in particolare in considerazione dell'utilizzo di sistemi GPS in città densamente popolate. Altri impedimenti sono costituiti dai costi di sistema molto più elevati, attualmente correlati a tali emolumenti, nonché dai forti timori in merito alle riserve che una soluzione di questo tipo desterebbe riguardo alla protezione dei dati e alla trasparenza di tariffe fortemente variabili. In considerazione di quanto suesposto e dell'urgenza di intervenire di fronte al calo degli introiti delle accise sui carburanti, lo studio menziona soluzioni alternative nell'immediato, per esempio tasse sull'immatricolazione di veicoli elettrici calcolate in modo da compensare la perdita media per ogni veicolo. Altre ipotesi riguardano semplici tasse indifferenziate in funzione della distanza percorsa, tuttavia senza proporre possibili soluzioni tecniche concrete per rilevarla.

⁹ Skatteetaten, Statens vegvesen, Road Usage Tax and Tolls, Concept Selection Study Step 1– version 1.0, 15th November 2022 (Translated to English May 2023), <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/road-usage-tax-and-tolls---concept-selection-study-norway.pdf>.

¹⁰ <https://www.nzta.govt.nz/vehicles/road-user-charges/ruc-for-electric-vehicles/>.

¹¹ ITF (2023), Decarbonisation and the Pricing of Road Transport: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, N. 191, Pubblicazioni dell'OCSE, Parigi.

1.6 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario nonché con le strategie del Consiglio federale

Il disegno di legge era stato annunciato nel messaggio del 24 gennaio 2024¹² sul programma di legislatura 2023–2027 e nel decreto federale del 6 giugno 2024¹³ sul programma di legislatura 2023–2027 (cfr. art. 7 misura 41).

1.7 Adempimento di interventi parlamentari

Attualmente non ci sono interventi parlamentari pendenti sul tema del presente progetto.

¹² FF 2024 525

¹³ FF 2024 1440

Parte A: variante relativa al chilometraggio

2 Punti essenziali del progetto

2.1 Normativa proposta

2.1.1 Descrizione della tassa

I detentori di veicoli elettrici saranno chiamati a pagare una tassa per ogni chilometro percorso (tassa sul chilometraggio), a prescindere dal fatto che il veicolo circoli su una strada pubblica, privata o, addirittura, fuori strada. La tariffa per chilometro percorso dipende dal genere di veicolo e dal suo peso totale. Per ragioni di praticabilità sarà riscossa una tassa forfettaria soltanto su motoveicoli e ciclomotori. Sempre per motivi pratici, ai detentori di veicoli esteri si applicheranno disposizioni talora diverse (v. punto 2.1.4).

2.1.2 Panoramica dell'obbligo fiscale

Su quali veicoli sarà riscossa la tassa? (Campo di applicazione materiale)

La tassa sarà riscossa sui veicoli immatricolati per la circolazione stradale a propulsione elettrica e la cui energia motrice viene erogata da una fonte di energia esterna (comunemente detti «veicoli elettrici ricaricabili»). Si tratta quindi di veicoli che utilizzano un'energia motrice non assoggettata al campo di applicazione della LIOM: veicoli elettrici a batteria (BEV¹⁴) e veicoli ibridi plug-in (PHEV¹⁵), tra i quali rientrano anche i veicoli dotati dei cosiddetti «range extender»¹⁶.

Eccezione: i cosiddetti veicoli «non-road» sono esentati dalla tassa

Sono esentati dalla tassa i veicoli del cosiddetto settore «non-road»¹⁷ che annovera i generi di veicoli o le macchine e gli apparecchi mobili che non sono destinati prioritariamente al trasporto di persone e merci su strada. Vi rientrano, per esempio, i trattori (agricoli), le macchine semoventi, i carri con motore (agricoli), i monoassi (agricoli) e i veicoli combinati agricoli. Il settore «non-road» conta in totale 283 000 veicoli, pari al 4 per cento circa dell'intero parco veicoli.

L'esenzione è partita dalle seguenti considerazioni:

- Il consumo di carburante per molti veicoli o macchine del settore «non-road» non dipende principalmente dai chilometri percorsi, ossia dal chilometraggio, ma soprattutto dalla prestazione lavorativa, di conseguenza il chilometraggio non è una base di calcolo appropriata.
- Il gettito delle imposte sugli oli minerali è in gran parte utilizzato per finanziare l'infrastruttura stradale (FOSTRA, FSTS). I veicoli «non-road» circolano poco (soprattutto rispetto ai veicoli adibiti al trasporto di persone e merci) o non circolano affatto sulle strade pubbliche, i detentori beneficiano quindi molto limitatamente dell'infrastruttura stradale. Oggi questi veicoli sono assoggettati alle imposte sugli oli minerali tra l'altro per ragioni storiche, poiché sono alimentati a benzina o diesel, esattamente come i veicoli adibiti al trasporto di persone e merci, e una distinzione a seconda del genere renderebbe l'esecuzione difficile e onerosa. Se ne tiene comunque parzialmente conto restituendo l'imposta per determinati utilizzi dei veicoli che non circolano quasi mai su strade pubbliche (agricoltura, silvicoltura, estrazione di pietra da taglio naturale e veicoli adibiti alla preparazione di piste). Questo sistema è tuttavia oneroso da attuare. Nel settore «non-road» esistono anche veicoli che non beneficiano delle restituzioni, per esempio quelli industriali (ad es. carrelli elevatori e gru).

¹⁴ Battery Electric Vehicle (BEV), termine comune nel mondo della mobilità elettrica.

¹⁵ Plug-In Hybrid Electric Vehicle (PHEV).

¹⁶ Veicoli dotati di una tecnologia che ne aumenta l'autonomia. I «range extender» più comunemente utilizzati sono motori a combustione che azionano un generatore, il quale a sua volta alimenta l'accumulatore e il motore elettrico.

¹⁷ La denominazione «non-road» è attinta dalla pubblicazione «Consommation d'énergie et émissions polluantes du secteur non routier» (non disponibile in italiano), Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), 2015. Questo settore serve a delimitare le emissioni di sostanze inquinanti nella circolazione stradale.

- L'introduzione di una tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici consente ora una distinzione generale tra diversi generi di veicoli, in modo da rendere semplice l'esenzione dei veicoli «non-road». Un sistema di restituzione come per le imposte sugli oli minerali o l'applicazione di tariffe ridotte farebbe calare gli introiti, che si troverebbero in un rapporto disequilibrato rispetto ai costi di riscossione.

In considerazione di un'elettrificazione relativamente lenta e delle suddette restituzioni fiscali, le entrate della tassa sui veicoli elettrici «non-road» sarebbero molto limitate (per il 2030 le stime indicano entrate lorde di 5 mio. di fr., per il 2040 di 13 mio. di fr.). Ai fini del finanziamento delle strade si può dunque rinunciare all'imposizione di questi veicoli.

Dove viene riscossa la tassa? (Campo di applicazione territoriale)

Sono imponibili tutti i chilometri percorsi nel territorio doganale svizzero (di seguito, per semplicità e per una migliore comprensione, designato talvolta soltanto come «Svizzera»; v. anche il seguente excursus). Questa regolamentazione ha importanti ripercussioni sulla specificazione tecnica del sistema di riscossione, poiché presuppone la possibilità di distinguere tra i chilometri percorsi in Svizzera e quelli all'estero, rendendo difficile l'attuazione concreta (v. anche i commenti sul sistema di riscossione al punto 2.1.6). È stato scelto il territorio doganale per analogia con la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), ma anche perché la tassa sui mezzi pesanti elettrici sarà riscossa attraverso il sistema della TTPCP in modo da non dover ricorrere a due sistemi diversi per il traffico pesante e ridurre gli oneri sia per la Confederazione sia per le persone imponibili. Il sistema di riscossione della TTPCP non distingue tra «Svizzera» e «territorio doganale».

La limitazione dell'obbligo fiscale ai chilometri percorsi in Svizzera è scelta anche perché, a lungo termine, non si può escludere che altri Paesi europei riscuotano una tassa analoga, che comporterebbe una doppia imposizione dei detentori di veicoli domiciliati in Svizzera per i chilometri percorsi all'estero.

Anche per gli oli minerali il campo di applicazione territoriale è limitato al territorio doganale svizzero perché le imposte sono dovute all'acquisto del carburante nel territorio doganale, nonostante il carburante possa essere utilizzato per circolare in Svizzera e all'estero. È possibile quindi che i detentori di veicoli residenti in Svizzera facciano rifornimento all'estero (p. es. per prezzi più economici), ma utilizzino il veicolo prevalentemente in Svizzera e, viceversa, che i detentori di veicoli residenti all'estero si riforniscano di carburante in Svizzera versando così l'imposta elvetica sugli oli minerali per poi utilizzare il proprio veicolo prevalentemente nel Paese di origine. Da questo punto di vista una tassa sul chilometraggio non ha più lo stesso impatto delle imposte sugli oli minerali.

Excursus sul territorio doganale

Dicasi territorio doganale il territorio nazionale svizzero e le enclavi doganali estere, ma non le enclavi doganali svizzere (art. 3 cpv. 1 della legge del 18 marzo 2005¹⁸ sulle dogane; LD). Tra le enclavi doganali estere si annovera in particolare il Principato del Liechtenstein, mentre il Comune di Samnaun è un'enclave doganale svizzera.

Secondo il vigente trattato di unione doganale¹⁹ sottoscritto tra la Svizzera e il Principato del Liechtenstein, le imposte sugli oli minerali in vigore in Svizzera sono dovute anche nel Principato cui è assegnata una parte delle entrate (cfr. art. 35 del trattato di unione doganale). Attualmente si ipotizza che la tassa sui veicoli elettrici sarà riscossa anche nel Liechtenstein. Di conseguenza, il territorio doganale è stabilito come campo di applicazione territoriale, tuttavia compete al Principato decidere se in futuro intenderà riscuotere una tassa sui veicoli elettrici. Se il Principato optasse per un'altra soluzione, il campo di applicazione territoriale della tassa sui veicoli elettrici dovrebbe essere modificato di conseguenza.

¹⁸ RS 631.0

¹⁹ Trattato di unione doganale concluso il 29 marzo 1923 tra la Confederazione Svizzera e il Principato del Liechtenstein (RS 0.631.112.514)

2.1.3 Modelli tariffari (base di calcolo e importo della tassa)

La tassa è calcolata sulla base dei chilometri percorsi (chilometraggio) o del peso del veicolo. I modelli tariffari specificano i centesimi da versare per ogni chilometro percorso da un singolo veicolo imponibile.

2.1.3.1 Principi fondamentali

I modelli tariffari alla base della nuova legge federale poggiano sui seguenti principi:

- **Compensazione delle minori entrate:** la tassa è intesa a garantire il finanziamento e il livello di entrate sinora raggiunto con le imposte sugli oli minerali. Le lacune risultanti dal passaggio da un veicolo convenzionale a un veicolo elettrico saranno compensate con la nuova tassa.
- **Equivalenza dell'onere finanziario per le persone imponibili:** la nuova tassa dovrà sostituire le imposte sugli oli minerali in modo il più possibile equivalente. Il carattere e il meccanismo di azione delle imposte sugli oli minerali dovranno essere per quanto possibile mantenuti o trasposti in un sistema di tassazione dei veicoli elettrici in modo che il detentore di un veicolo convenzionale e quello di un veicolo elettrico paragonabile abbiano quasi lo stesso onere finanziario. Due fattori influenzano le imposte sugli oli minerali che i detentori dei veicoli sono chiamati a pagare: da un lato il consumo specifico di carburante, dall'altro il chilometraggio (chilometri percorsi). Con una tassa sul chilometraggio la mobilità per il singolo utente di un veicolo convenzionale non dovrà essere né più costosa né più economica e sono peraltro da escludere proventi supplementari.

Per rappresentare in particolare l'equivalenza dell'onere finanziario, nel modello tariffario si è proceduto a differenziare le tariffe secondo due livelli.

1° livello della differenziazione: modello tariffario per genere di veicolo o categorie fiscali

I vari generi di veicoli presentano consumi specifici di carburante talora molto diversi, così com'è diverso anche l'importo delle imposte sugli oli minerali per ogni 100 km. Le tariffe sono quindi inizialmente differenziate per genere di veicolo. Tuttavia, per motivi pratici, non viene creato un modello tariffario per ogni genere di veicolo, poiché oltre ad essere relativamente numerosi, alcuni comprendono un numero esiguo di veicoli (v. Allegato 1). Per questo motivo si riuniscono generi simili in categorie fiscali. La tabella seguente indica l'attribuzione dei generi di veicoli alle diverse categorie fiscali conformemente all'ordinanza del 19 giugno 1995²⁰ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV).

Figura 4: Attribuzione dei generi di veicoli alle categorie fiscali

Categoria fiscale	Generi di veicoli (conformemente all'OETV)	OETV
Automobili	Automobili	Art. 11 cpv. 2 lett. a
Veicoli commerciali leggeri (fino a 4,25 t ²¹)	Minibus Autofurgoni Autoveicoli leggeri	Art. 11 cpv. 2 lett. c Art. 11. cpv. 2 lett. e Art. 11 cpv. 3
Veicoli commerciali pesanti		
<i>Trasporto di merci</i>	Autocarri Autoarticolati leggeri Autoarticolati pesanti Trattori a sella Autoveicoli pesanti	Art. 11 cpv. 2 lett. f Art. 11 cpv. 2 lett. i Art. 11 cpv. 2 lett. i Art. 11 cpv. 2 lett. i Art. 11 cpv. 3
<i>Trasporto di persone</i>	Autobus Autosnodati Automobili pesanti	Art. 11 cpv. 2 lett. d Art. 11 cpv. 2 lett. k Art. 11 cpv. 2 lett. b
Motoveicoli	Motoveicoli Motoleggere	Art. 14 lett. a Art. 14 lett. b

²⁰ RS 741.41

²¹ V. punto 2.1.3.3.

Categoria fiscale	Generi di veicoli (conformemente all'OETV)	OETV
	Tricicli a motore Quadricicli leggeri a motore Quadricicli a motore	Art. 15 cpv. 1 Art. 15 cpv. 2 Art. 15 cpv. 3
Ciclomotori	Ciclomotori veloci Monopattini autobilanciati Ciclomotori pesanti	Art. 18 lett. a Art. 18 lett. d Art. 18 lett. e

2° livello della differenziazione delle tariffe all'interno della categoria fiscale in base al peso totale

Per trasporre il carattere e il meccanismo di azione delle imposte sugli oli minerali per quanto possibile in un sistema di tassazione per i veicoli elettrici al fine di garantire il principio fondamentale dell'equivalenza, all'interno delle diverse categorie fiscali è necessaria un'ulteriore differenziazione tariffaria. In questo secondo livello la differenziazione è effettuata in base al peso totale dei veicoli, strettamente correlato al consumo di carburante e quindi alle imposte sugli oli minerali da versare, ossia è un buon criterio nell'ottica dell'equivalenza. Inoltre, il peso totale è riportato nella licenza di circolazione e nel sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC)²² e anche la TTPCP è calcolata in base al peso totale. Tale criterio è pertanto opportuno anche ai fini dell'esecuzione e dell'uniformità.

Fondamentalmente, per i modelli tariffari con il chilometraggio come base di calcolo vale quanto segue: maggiore è il peso totale, maggiore è la tariffa per chilometro.

Il peso totale come criterio di differenziazione è preferito al peso a vuoto per i vantaggi che presenta in termini di uniformità dei dati e di esecuzione (le spiegazioni sul peso a vuoto sono riportate nella sezione seguente).

Criteri di differenziazione esaminati, ma scartati

Invece del peso totale del veicolo, si era valutato un possibile utilizzo del **peso a vuoto**. Per le automobili e gli autoveicoli convenzionali il peso a vuoto ha una correlazione leggermente superiore con il consumo di carburante e, quindi, con l'importo delle imposte sugli oli minerali rispetto al peso totale, pertanto sarebbe teoricamente da preferire ai fini dell'equivalenza. Nel caso degli autoveicoli ciò riguarda in particolare i veicoli con un peso totale che si avvicina al peso totale massimo consentito di 3,5 tonnellate. Relativamente ad altri tipi di veicoli, per esempio i veicoli commerciali pesanti, il peso totale risulta più indicato come criterio di differenziazione nel traffico commerciale, dove si persegue uno sfruttamento elevato delle capacità (in termini di peso, ma anche di volume). Di conseguenza, nella prassi il peso effettivo è più vicino al peso totale rispetto al peso a vuoto e il consumo potrebbe essere più strettamente correlato al peso totale che al peso a vuoto.

Il peso a vuoto ha inoltre lo svantaggio di non essere registrato in modo unitario nella licenza di circolazione o nel SIAC, per cui non sarebbe garantita una base di calcolo quanto più possibile omogenea né la parità di trattamento.

Un impiego non standardizzato del peso (talora il peso totale, talora il peso a vuoto) come criterio di differenziazione delle tariffe per le diverse tasse potrebbe portare a fraintendimenti ed errori e pregiudicherebbe la comprensione, con la conseguenza di disorientare i soggetti imponibili.

È stata inoltre considerata la possibilità di ricorrere alla **potenza del motore** come criterio di differenziazione aggiuntivo, ma dalle analisi statistiche è emerso che, se per i veicoli a benzina e diesel la potenza (associata al peso del veicolo) può ben spiegare il consumo specifico di carburante, nei veicoli elettrici manca invece una sufficiente correlazione tra potenza e consumo di energia, rendendo impossibile una modellizzazione attendibile e significativa. Di conseguenza, l'utilizzo di questo criterio in un modello tariffario per i veicoli elettrici non favorisce l'equivalenza auspicata. Presenta piuttosto il pericolo di produrre outlier o importanti distorsioni che possono mettere in discussione l'intero modello, oltre a complicare ulteriormente la rilevazione e l'esecuzione.

²² Il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) gestito dall'USTRA in collaborazione con i Cantoni è un database nel quale sono archiviati tra l'altro dati di 21 mio. di veicoli.

2.1.3.2 Modello tariffario per la categoria fiscale «automobili»

Le automobili sono la categoria di veicoli di gran lunga più numerosa. Il 31 dicembre 2024 risultavano nel SIAC circa 4,8 milioni unità, ossia il 74 per cento circa di tutti i veicoli registrati.

Affinché i detentori di veicoli elettrici versino una tassa il più possibile equivalente alle imposte sugli oli minerali corrisposte su un paragonabile veicolo a benzina o diesel, la tariffa per chilometro deve dipendere dal peso (totale) del veicolo: quanto più il veicolo è pesante, tanto più elevata è la tariffa per chilometro.

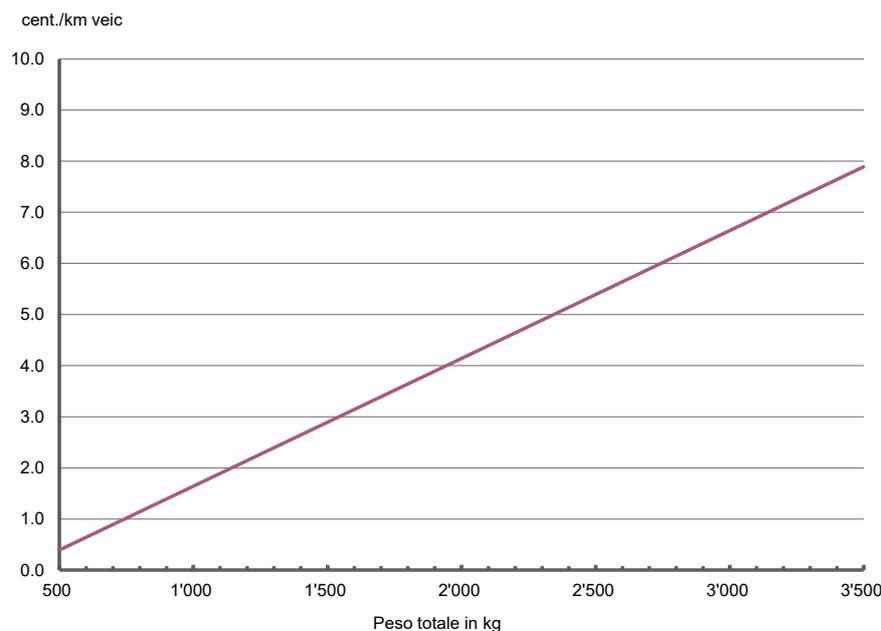
Con il peso totale si intende riprodurre l'effetto del consumo specifico di carburante dei veicoli a benzina o diesel sull'imposizione degli oli minerali.

Per i veicoli elettrici a batteria (BEV) si utilizza la seguente formula:

$$\text{tariffa fiscale automobili (cent./km)} = 5.1 \text{ cent.} + 0.0025 \text{ cent./kg} * (\text{peso totale del veicolo} - 2383 \text{ kg})$$

Semplificando, dall'equivalenza risulta quanto segue: se il peso del veicolo imponibile è maggiore o minore del peso medio, la tariffa aumenta o si riduce di 0.25 centesimi ogni 100 chilogrammi (risp. 0.0025 cent. per kg), partendo dalla tariffa di riferimento di 5.1 centesimi. Altri esempi di calcolo figurano al punto 3.2. Nell'Allegato 5 una tabella riporta le tariffe ogni 100 km (con gli importi arrotondati a una cifra decimale).

Figura 5: Modello tariffario per le automobili (BEV)



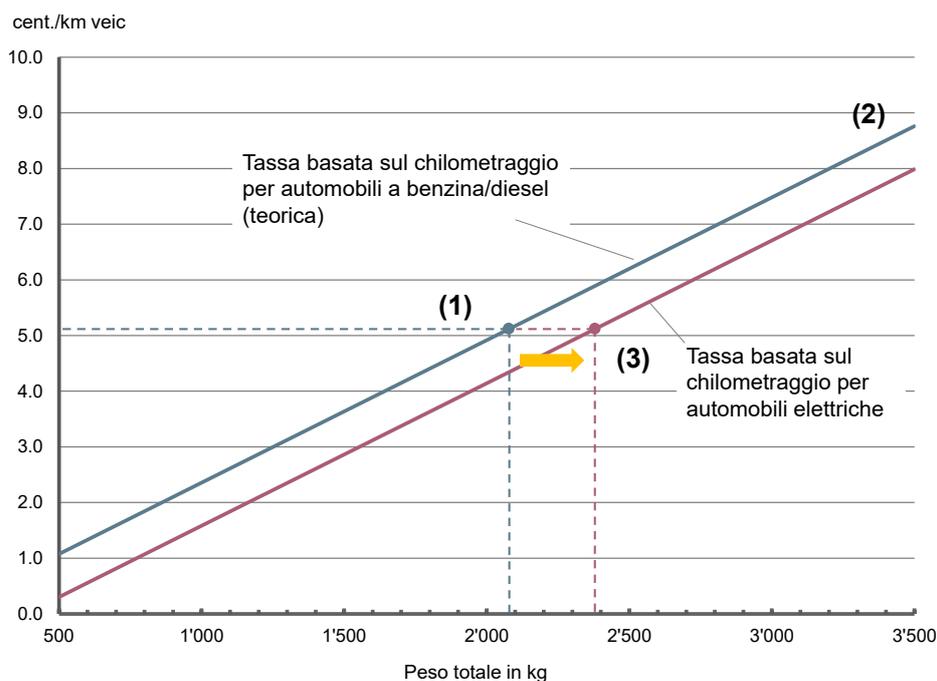
Il presente modello tariffario è stato sviluppato in tre fasi.

(1) Derivazione della «tariffa di riferimento»: la tariffa di riferimento (cent./km) è quella risultante dal consumo specifico medio di carburante dei veicoli a benzina e diesel e dalle tariffe fiscali sugli oli minerali calcolate per chilometro.

Il consumo medio di carburante nel 2030 può essere attinto dal manuale dei fattori di emissione (HBEFA, v. excursus seguente) e ammonta a 6,9 litri ogni 100 chilometri. Questo consumo corrisponde a un'imposta sugli oli minerali di 5.1 centesimi al chilometro. La tariffa di riferimento è equiparata al peso medio dei veicoli (al peso di riferimento). L'importo sarebbe dovuto come tassa sui veicoli elettrici se si applicasse la stessa tariffa a tutti i veicoli elettrici, ovvero se tutte le automobili pagassero una tassa unitaria sul chilometraggio.

- (2) Derivazione dell'equazione tariffaria per i veicoli a benzina e diesel:** sulla base dei veicoli a benzina e diesel immatricolati negli anni 2019–2024²³ (di cui sono noti i consumi specifici di carburante secondo la WLTP²⁴ e il peso) è stata derivata un'equazione tariffaria in base ai dati sul consumo di carburante (WLTP) e alle tariffe fiscali sugli oli minerali mediante un'analisi di regressione per una taxa teorica sul chilometraggio concernente i veicoli a benzina e diesel in funzione del peso del veicolo. Si definisce così la pendenza della retta nella Figura 5 (0.0025 cent./kg). Ciò significa che per ogni ulteriore chilogrammo di peso del veicolo la tariffa fiscale aumenta di 0.0025 centesimi. L'equazione tariffaria è stata sviluppata in modo da riflettere il più correttamente possibile l'onere fiscale per chilometro dei veicoli a benzina e diesel generato dalle imposte sugli oli minerali. Su di essa poggia la fase successiva.
- (3) Trasposizione sui veicoli elettrici (BEV):** le analisi statistiche rivelano che le automobili alimentate esclusivamente a batteria (BEV) sono attualmente più pesanti in media di 302 chilogrammi (+14,5 %) dei veicoli a benzina e diesel (peso medio 2081 kg), tra l'altro a causa del peso piuttosto elevato delle batterie. Per evitare di penalizzare i veicoli elettrici sulla base dell'equazione tariffaria per la benzina/il diesel che si basa sul peso totale del veicolo, il modello tariffario viene opportunamente calibrato spostando la retta parallelamente verso destra, ossia aumentando di 302 chilogrammi il peso di riferimento per i veicoli elettrici. In tal modo a un veicolo elettrico con un peso totale medio si applicherà una tariffa pari o equivalente a quella di un veicolo a benzina o diesel con un peso totale medio.

Figura 6: Rappresentazione schematica della derivazione del modello tariffario per i BEV



Il modello tariffario scelto con la differenziazione in base al peso totale del veicolo adempie i requisiti dell'equivalenza e risulta di facile comprensione e quindi condivisibile per le persone imponibili. È attuabile anche a livello di riscossione, essendo il peso totale del veicolo indicato sia nella licenza di circolazione sia nel SIAC.

Per i PHEV l'importo della taxa è ridotto del 50 per cento dal momento che sono alimentati anche a benzina o gasolio e quindi già assoggettati alle imposte sugli oli minerali. La correzione della taxa evita la doppia imposizione. La riduzione del 50 per cento si basa sulle ultime scoperte secondo cui in realtà

²³ Sono considerati i veicoli ammessi alla circolazione tra il 1° gennaio 2019 e il 1° luglio 2024.

²⁴ Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP); procedura di misurazione standardizzata per determinare le emissioni di gas di scarico (emissioni di sostanze inquinanti e CO₂) e il consumo di carburante o di energia dei veicoli a motore.

la quota di guida elettrica (fattore di utilizzo) dei PHEV è significativamente inferiore a quanto precedentemente ipotizzato nella procedura di misurazione WLTP, che sarà quindi modificata a partire dal 2025.

Excursus: tariffe delle imposte sugli oli minerali

Il calcolo della tariffa di riferimento poggia sulle tariffe stabilite nella LIOm. L'aumento di quattro centesimi al litro del supplemento fiscale sugli oli minerali, già deciso dalle Camere federali il 30 settembre 2016²⁵, ma non ancora posto in vigore, non è considerato nei calcoli da cui sono derivati i modelli tariffari perché non è sicuro se e quando l'aumento entrerà effettivamente in vigore. Ciò dipende dallo stato delle riserve del FOSTRA. Occorrerà dunque osservare l'andamento delle riserve durante l'ulteriore elaborazione del presente progetto, eventualmente modificando le tariffe calcolate laddove necessario nelle ulteriori fasi del processo. Se il Consiglio federale dovesse attuare l'aumento di quattro centesimi al litro del supplemento fiscale sugli oli minerali, anche le tariffe della tassa in esame aumenterebbero di conseguenza.

Tariffe d'imposta sugli oli minerali secondo la LIOm	Benzina (in cent./l)	Diesel (in cent./l)
Imposta di base (art. 12 cpv. 1 o allegato 1 tariffa d'imposta sugli oli minerali)	43.12	45.87
Supplemento (art. 12 cpv. 2)	30.00	30.00
Totale	73.12	75.87

Queste tariffe si discostano da quanto stabilito nell'ordinanza del 1° luglio 2020²⁶ che adegua le aliquote d'imposta sugli oli minerali per la benzina e l'olio diesel. Secondo la LIOm, per i carburanti rinnovabili è accordata un'agevolazione fiscale se sono soddisfatte determinate condizioni (v. art. 12b LIOm). Le perdite fiscali risultanti dall'agevolazione fiscale devono essere compensate mediante una maggiore imposizione della benzina e dell'olio diesel (art. 12e LIOm), pertanto il Consiglio federale ha aumentato le aliquote d'imposta con l'ordinanza del 1° luglio 2020. Di norma, i carburanti rinnovabili vengono aggiunti alla normale benzina e al diesel in modo che, in ultima istanza, il rifornimento non sia più costoso per l'automobilista. Per il calcolo della tassa sul chilometraggio sono dunque determinanti le tariffe secondo la LIOm.

Excursus: Handbook of Emissions Factors for Road Transport (HBEFA)

Il manuale HBEFA²⁷ mette a disposizione i fattori di emissione (p. es. CO₂) dei generi di veicoli più comuni per gli anni 1990–2060. Oltre al SIAC, rappresenta il database fondamentale per la derivazione dei modelli tariffari relativi alla tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici. Nell'HBEFA possono essere consultati i dati sull'evoluzione del parco veicoli, sull'andamento dell'attività di trasporto suddivisa per segmenti (sottoinsieme di una categoria di veicoli) e, in particolare, sulle emissioni. Ai fini della derivazione dei modelli tariffari per una tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici sono stati utilizzati i consumi di energia e di carburante dei veicoli convenzionali a benzina e diesel differenziati per segmenti (generi di veicolo, tecnologia di propulsione, carburante, categorie di peso) così come i chilometraggi.

L'evoluzione del parco veicoli (dimensioni, composizione) per la Svizzera viene modellizzata nel database dell'HBEF partendo dal più recente numero di unità effettive secondo il SIAC e dalle nuove immatricolazioni e messe fuori circolazione in ognuno degli anni successivi fino al 2060. Le messe fuori circolazione si fondano sulle probabilità dei veicoli di continuare a circolare in funzione dell'età. Le percentuali indicano la probabilità per un veicolo di una determinata età di rimanere un altro anno

²⁵ RU 2017 6825 legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA), allegato n 1 della legge sull'imposizione degli oli minerali, art. 12 cpv. 2.

²⁶ RS 641.613

²⁷ <https://www.hbefa.net/>.

nel parco. I valori si basano sulla valutazione dei dati aggiornati del SIAC alla fine di diversi anni. Per i modelli tariffari si è fatto riferimento ai dati a posteriori fino al 2022.

Per la Svizzera il chilometraggio futuro si basa sulle prospettive di traffico aggiornate della Confederazione (attualmente PT 2050, scenario di base)²⁸.

L'andamento dell'efficienza energetica si basa da un lato sulle emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi calcolate secondo la WLTP nell'ambito dell'esame del tipo (utilizzando i dati del sistema TARGA²⁹), dall'altro sulle analisi del consumo reale delle automobili che attingono i dati dai record dei rifornimenti online³⁰ (ICCT, Tietge et al. 2020; Notter et al. 2022). A complemento, il consumo di carburante viene calibrato ogni anno con le vendite di carburante a livello nazionale³¹.

L'HBEFA è una fonte di dati standard per calcolare le emissioni risultata dalla collaborazione di autorità e partner di sviluppo in sei Paesi (CH, DE, AT, SE, NO, FR). Il manuale è stato ad esempio utilizzato anche per la modellizzazione del trasporto stradale per le Prospettive energetiche 2050+ della Confederazione.

2.1.3.3 Modello tariffario per la categoria fiscale «veicoli commerciali leggeri»

Nel presente rapporto sono considerati veicoli commerciali leggeri gli autofurgoni, gli autoveicoli leggeri e i minibus. Insieme rappresentano circa l'otto per cento dell'intero parco veicoli, fermo restando che gli autofurgoni, con circa 445 000 veicoli e quasi il sette per cento dell'intero parco veicoli, rappresentano la quota più elevata all'interno della categoria fiscale dei veicoli commerciali leggeri.

Excursus: veicoli commerciali leggeri a propulsione elettrica con peso totale superiore a 3500 kg, ma non oltre 4250 kg

Con il suo messaggio del 28 maggio 2025³² concernente la modifica della legge sul traffico pesante (ulteriore sviluppo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni) il Consiglio federale ha deciso che i veicoli commerciali leggeri che superano il peso totale massimo autorizzato di 3500 kg di al massimo di 750 kg solo a causa del dispositivo di propulsione a zero emissioni (batteria o idrogeno) siano esentati dalla TTPCP in modo permanente. La mozione Bourgeois 18.3420 «Adeguare i pesi massimi consentiti per compensare il peso delle batterie elettriche dei furgoni della categoria di 3,5 tonnellate», accolta dal Parlamento, viene così attuata anche nella legge federale del 19 dicembre 1997³³ concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (legge sul traffico pesante, LTTP). L'esenzione dei veicoli di Bourgeois non richiede alcun adeguamento della LTTP. Nell'ambito della revisione dell'OTTP saranno inseriti nell'elenco dei veicoli esentati nell'articolo 2 capoverso 1 OTTP.

Per quanto riguarda la tassa sui veicoli elettrici, i veicoli commerciali leggeri elettrici con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate ma non oltre 4,25 tonnellate saranno attribuiti al modello tariffario dei veicoli commerciali leggeri e non a quelli dei veicoli commerciali pesanti al fine di consentire un'attuazione coordinata tra la LTTP e la nuova tassa.

Il metodo per estrapolare le tariffe per i veicoli commerciali leggeri è nella sostanza analogo a quello seguito per le automobili e si basa sulle stesse basi di dati (v. punto 2.1.3.2). Il consumo specifico medio di carburante per un veicolo commerciale leggero convenzionale è pari a 8,8 litri per 100 chilometri

²⁸ ARE 2022: Prospettive di traffico 2050, rapporto finale. 8 aprile 2022.

²⁹ TARGA è l'acronimo di «*Technische Angaben Rauch, Geräusch, Abgas*» (dati tecnici su fumo, rumore, gas di scarico). È un'applicazione sviluppata per le autorità svizzere d'immatricolazione, di esame e di controllo e per l'Ufficio della circolazione del Principato del Liechtenstein. In TARGA sono gestiti certificati di omologazione e schede tecniche che contengono dati tecnici e dati sulle emissioni di tutti i veicoli. TARGA è stato disattivato a fine 2024–inizio 2025 e sostituito dal sistema IVITA-S (Initial Vehicle Information and Type Approval System).

³⁰ Per esempio www.spritmonitor.de.

³¹ V. <https://www.bfe.admin.ch/bfe/it/home/approvvigionamento/statistiche-e-geodati/statistiche-energetiche/fattori-determinanti-del-consumo-energetico.html>.

³² FF 2025 2133

³³ RS 641.81

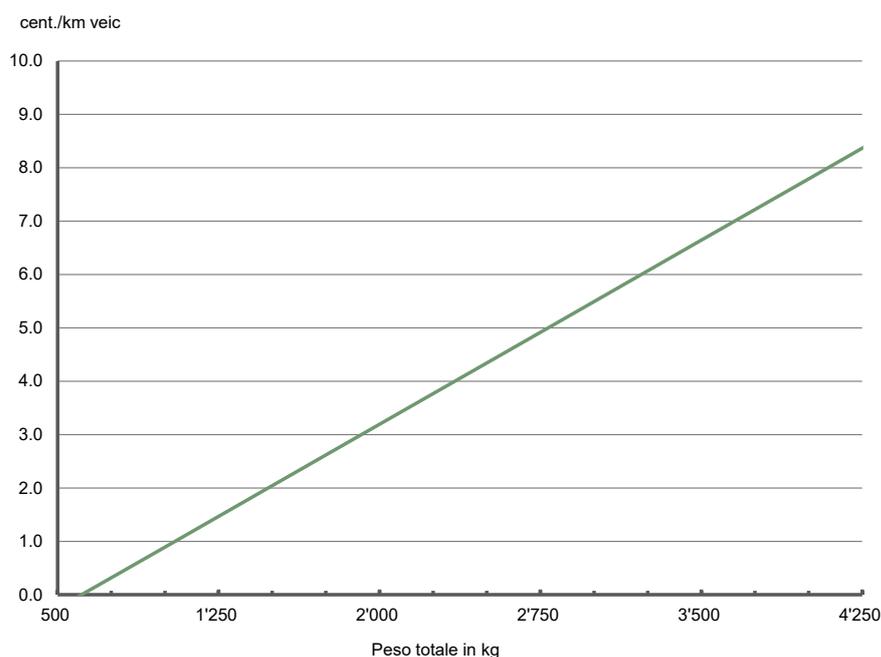
(HBEFA, per il 2030). Con l'imposta sugli oli minerali risulta quindi un importo di 6.7 centesimi al chilometro che rappresenta la tariffa di riferimento.

L'interdipendenza tra il consumo di carburante e il peso del veicolo è stata determinata sulla base dei dati presenti nel SIAC (WLTP). Nel caso dei veicoli commerciali leggeri risulta per il peso totale una pendenza della retta delle tariffe di 0.23 centesimi per 100 chilogrammi.

I veicoli commerciali leggeri convenzionali hanno in media un peso totale di 3079 chilogrammi. Rispetto alle automobili, il numero di veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria è ancora troppo basso per estrapolare in modo statisticamente attendibile il peso eccedente medio dei veicoli elettrici, per il quale viene quindi utilizzato lo stesso valore del 14,5 per cento calcolato per le automobili. Per i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria risulta così un peso di riferimento di 3525 chilogrammi.

$$\text{Tariffa fiscale VCL (cent./km)} = 6.7 \text{ cent.} + 0.0023 \text{ cent./kg} * (\text{peso totale del veicolo} - 3525 \text{ kg})$$

Figura 7: Modello tariffario per i veicoli commerciali leggeri (BEV)



Per i PHEV l'importo della tassa è ridotto del 50 per cento, poiché questi veicoli sono alimentati anche a benzina o diesel, già assoggettati alle imposte sugli oli minerali (v. anche le spiegazioni sul modello tariffario per le automobili).

2.1.3.4 Modelli tariffari per la categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti»

I veicoli commerciali pesanti sono autoveicoli con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate. In Svizzera sono attualmente immatricolati circa 78 000 veicoli commerciali pesanti, pari all'1,2 per cento del parco veicoli. Il tipo di veicolo di gran lunga più diffuso di questa categoria fiscale è l'autocarro con circa 47 000 veicoli, seguito dai trattori a sella leggeri con 13 000 veicoli. Nel SIAC vengono differenziati i generi di veicoli elencati nella Figura 8, tutti assegnati ai veicoli commerciali pesanti (VCP) e che sono oggi (in parte) assoggettati alle imposte sugli oli minerali. Si distingue inoltre tra i generi di veicoli adibiti al trasporto di persone e quelli adibiti al trasporto di merci.

Figura 8: Generi di veicoli della categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti»

Genere di veicolo	Sottocategoria
Autoveicolo pesante	Trasporto di persone o di merci
Autobus	Trasporto di persone
Autobus snodato	Trasporto di persone
Autocarro	Trasporto di merci
Autoarticolato leggero ³⁴	Trasporto di merci
Autoarticolato pesante	Trasporto di merci
Trattore a sella	Trasporto di merci

I filobus, semplici e snodati, non hanno una targa e non sono immatricolati e di conseguenza sono esentati dalla tassa.

Il metodo utilizzato per sviluppare il modello tariffario per i BEV è articolato nelle stesse tre fasi seguite per le automobili (v. punto 2.1.3.2):

- (1) derivazione della tariffa di riferimento (sulla base dei valori ipotizzati per il consumo specifico di carburante nel 2030 per i veicoli a combustione);
- (2) derivazione di un'equazione tariffaria per i veicoli a combustione;
- (3) trasposizione dell'equazione tariffaria ai veicoli BEV (rettifica per il peso tipicamente superiore a causa della batteria)

Modello tariffario per i VCP adibiti al trasporto di merci

Anche per i VCP adibiti al trasporto di merci è stato sviluppato un modello tariffario in analogia con quello delle automobili secondo il quale la tariffa cresce in proporzione al peso totale del veicolo o al peso del convoglio. Il consumo specifico medio di carburante per un veicolo commerciale pesante convenzionale adibito al trasporto di merci è pari a 27,0 litri per 100 chilometri (HBEFA, per il 2030). Con l'imposta sugli oli minerali risulta quindi un importo di 20.5 centesimi al chilometro che costituisce la tariffa di riferimento. Il valore del consumo specifico medio di carburante rappresenta la media ponderata in funzione del chilometraggio. In base alla valutazione dei dati della TTPCP, il 56 per cento del chilometraggio percorso nel 2022 nell'ambito del traffico merci pesante riguarda veicoli con un peso totale di 34–40 tonnellate. Sulla scorta di questa quota elevata, anche il consumo specifico di carburante risulta elevato. La pendenza della retta (ossia l'interdipendenza tra il consumo di carburante o l'imposta sugli oli minerali dovuta e il peso del veicolo) per l'equazione tariffaria dei veicoli a combustione è stata calcolata utilizzando una regressione lineare delle tariffe medie per le diverse categorie di veicoli e categorie di peso presenti nell'HBEFA. La tassa aumenta pertanto di 0.4147 centesimi alla tonnellata e per veicolo-chilometro (risp. 0.0004147 cent./kg).

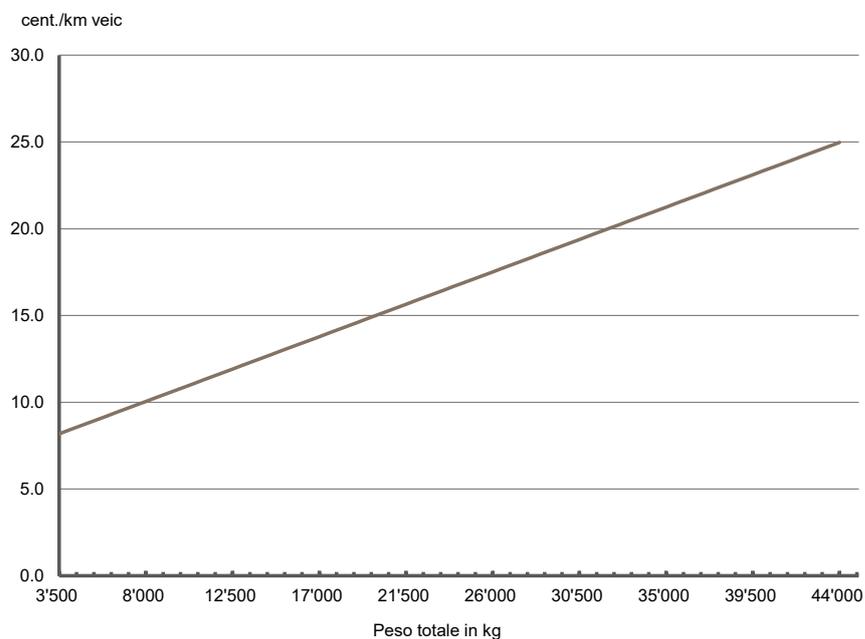
Il peso totale consentito di un veicolo pesante a combustione è pari in media a 31,2 tonnellate (ponderato in base alle quote di chilometraggio per categoria di peso). Dal momento che anche per i VCP si ipotizza che i veicoli elettrici siano più pesanti di quelli a combustione, è necessario rettificare l'equazione tariffaria calcolata per i veicoli a combustione per tenere conto del peso eccedente dei veicoli elettrici dovuto alla batteria. In concreto la retta della tariffa per i veicoli a combustione viene spostata di due tonnellate a destra, ossia il peso di riferimento è aumentato di due tonnellate da 31,2 a 33,2 tonnellate. Il valore si basa su una disposizione dell'OETV (art. 95 cpv. 1^{bis}), secondo cui il peso totale dei veicoli a propulsione

³⁴ Gli autoarticolati leggeri potrebbero essere attribuiti ai veicoli commerciali sia leggeri, sia pesanti. L'exkursus sulla TTPCP evidenzia che sono considerati VCP a seconda del peso totale della combinazione di veicoli. Inoltre la classificazione come autoarticolati leggeri e pesanti si riferisce unicamente al peso totale del trattore a sella, ma non al peso dell'intera combinazione. Dati tali presupposti, nel presente rapporto gli autoarticolati leggeri sono attribuiti ai veicoli commerciali pesanti. In merito alla classificazione dei trattori a sella vedasi anche «Volantino concernente i trattori a sella leggeri»; www.udsc.admin.ch > Documentazione > Moduli, volantini e pubblicazioni > Tassa sul traffico pesante TTPCP; <https://www.bazg.admin.ch/bazg/it/home/documentazione/pubblicazioni/tassa-sul-traffico-pesante-ttcp.html#1647173608>.

alternativa può essere aumentato al massimo di due tonnellate rispetto al peso totale ordinario del genere di veicolo corrispondente. Ne deriva la seguente equazione tariffaria:

$$\text{Tariffa vcp-m (cent./km)} = 20.5 \text{ cent.} + 0.0004147 \text{ cent./kg} * (\text{peso totale del veicolo} - 33\,200 \text{ kg})$$

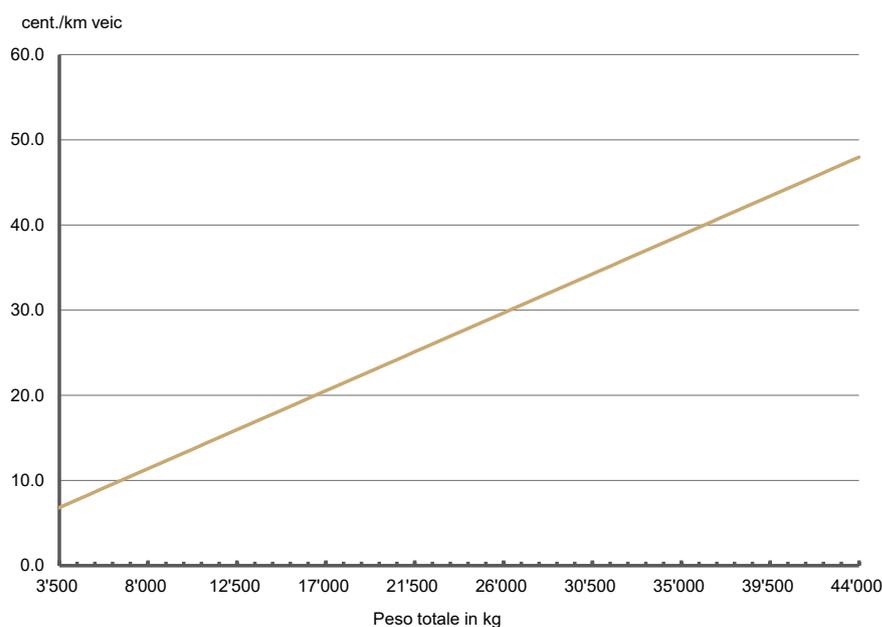
Figura 9: Modello tariffario per i veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di merci (BEV)



Modello tariffario per i VCP adibiti al trasporto di persone

L'equazione tariffaria per gli autobus è stata sviluppata con un metodo analogo a quello utilizzato per i veicoli merci pesanti:

Figura 10: Modello tariffario per i veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di persone (BEV)



Il consumo specifico di carburante, espresso in media ponderata, è pari a 32,6 litri per 100 chilometri (HBEFA, 2030), da cui deriva una tariffa di riferimento di 24.7 centesimi al chilometro. Anche la pendenza della retta (ossia l'interdipendenza tra il consumo di carburante o l'imposta sugli oli minerali dovuta e il peso del veicolo) per l'equazione tariffaria dei veicoli a combustione è stata calcolata utilizzando una regressione lineare delle tariffe medie per le diverse categorie di veicoli e categorie di peso presenti nell'HBEFA. La tassa aumenta pertanto di 1.0158 centesimi alla tonnellata e per veicolo-chilometro (risp. 0.0010158 cent./kg).

Il peso totale di un veicolo pesante a combustione è pari in media a 19,1 tonnellate (ponderato in base alle quote di chilometraggio per categoria di peso). Così come per i veicoli merci pesanti, il valore del peso di riferimento per i veicoli elettrici è stato rettificato di due tonnellate e aumentato a 21,1 tonnellate. Nel caso dei BEV risulta quindi la seguente equazione tariffaria per autobus:

$$\text{Tariffa vcp-p (cent./km)} = 24.7 \text{ cent.} + 0.0010158 \text{ cent./kg} * (\text{peso totale del veicolo} - 21\ 100 \text{ kg})$$

Nel caso dei PHEV, l'importo della tassa per i VCP è ridotto del 50 per cento, poiché questi veicoli sono alimentati anche a benzina o diesel e quindi già assoggettati alle imposte sugli oli minerali.

Nota: in base al decreto federale del 15 marzo 2024³⁵ concernente la legge federale sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (legge sul CO₂), dal 1° gennaio 2026 la restituzione dell'imposta decade per i veicoli impiegati nel traffico locale dalle imprese di trasporto concessionarie della Confederazione (cfr. art. 18 cpv. 1^{bis} LIOm). Al di fuori del traffico locale, l'imposta può essere restituita dal 1° gennaio 2030 soltanto alle imprese di trasporto concessionarie della Confederazione che dimostrano l'impossibilità, per ragioni topografiche, di impiegare sulle linee interessate autobus con un sistema di propulsione a energie rinnovabili e a zero emissioni di CO₂ (cfr. art. 18 cpv. 1^{ter} LIOm). Nel quadro delle misure di sgravio applicabili dal 2027 (pacchetto di sgravio 27), il Consiglio federale propone di anticipare al 2027 l'abolizione della restituzione dell'imposta sugli oli minerali per le imprese di trasporto concessionarie al di fuori del traffico locale. Dal momento che dal 2030 sarà introdotta la tassa sui veicoli elettrici, la restituzione delle imposte sugli oli minerali per le imprese di trasporto concessionarie non è più tenuta in considerazione per lo sviluppo del modello tariffario e come base di calcolo vengono utilizzate le tariffe ordinarie sugli oli minerali.

2.1.3.5 Modello tariffario per la categoria fiscale «motiveicoli»

Nella categoria fiscale dei motiveicoli rientrano, oltre ai motiveicoli classici, altri generi di veicoli analoghi (motoleggere, tricicli a motore, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore). Questa categoria annovera circa 767 000 veicoli, che rappresentano l'11,8 per cento dell'intero parco veicoli. I motiveicoli classici (veicoli a motore monotraccia con due ruote, senza limitazioni del peso massimo o della potenza massima del motore) sono i più numerosi all'interno di questa categoria, con circa 713 000 veicoli.

Il consumo specifico di carburante di un motiveicolo è pari a circa 4,9 litri per 100 chilometri (HBEFA, 2030), il che equivale a 3.6 centesimi al chilometro in termini di imposta sugli oli minerali. Secondo il microcensimento mobilità e trasporti 2015³⁶ (MCMT 2015), il chilometraggio medio percorso ogni anno dai motiveicoli in territorio svizzero è pari a circa 2100 chilometri. Ogni motiveicolo a benzina paga quindi in media circa 80 franchi all'anno di imposte sugli oli minerali.

L'importo della tassa è notevolmente inferiore a quello delle automobili, pertanto si rinuncia a riscuotere una tassa sul chilometraggio, poiché il dispendio legato alla riscossione sarebbe sproporzionato rispetto al gettito generato. Risulta peraltro che per la rilevazione del chilometraggio dei motiveicoli non esistono ancora soluzioni analoghe a quelle per le automobili. Per la categoria fiscale dei motiveicoli sarà dunque riscossa una tassa forfettaria anziché la tassa sul chilometraggio. Ciò semplifica la riscossione in misura significativa, la rende economica e l'onere è minimo anche per le persone imponibili. Affinché la tassa forfettaria applicata ai veicoli elettrici permetta di conseguire una certa equivalenza con i veicoli a benzina, il forfait annuale viene differenziato per categorie di peso, in modo che i veicoli più pesanti paghino un tributo più elevato rispetto a quelli più leggeri. L'importo del forfait annuale è estrapolato dal chilometraggio medio dei motiveicoli secondo l'MCMT di 2100 veic-km e dai dati sui consumi dell'HBEFA.

³⁵ FF 2024 686

³⁶ Ufficio federale di statistica (UST), Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), Comportement de la population en matière de transports, Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015, Neuchâtel e Berna, 2017 (in francese e tedesco).

I forfait annuali variano tra 45 e 150 franchi in funzione del peso totale conformemente alla tabella seguente.

Figura 11: Forfait annuali motoveicoli

Categoria di peso	Peso totale (in kg)	Forfait annuali (in fr.)
1	fino a 300	45.00
2	301–400	60.00
3	401–500	80.00
4	501–600	100.00
5	601–700	115.00
6	701–800	135.00
7	da 801	150.00

Il forfait annuale soddisfa meno l'auspicato principio dell'equivalenza rispetto a un modello tariffario che calcola la tassa in base al chilometraggio effettivo del singolo veicolo, tuttavia può essere giustificato dai vantaggi nella riscossione, che risulta notevolmente semplificata, soprattutto perché viene meno la necessità di rilevare il chilometraggio. In tal modo non solo diminuiscono le spese di riscossione per lo Stato, ma ne beneficiano anche i detentori dei veicoli (p. es. non è necessaria l'autodichiarazione del chilometraggio annuale e l'imposta forfettaria è riscossa insieme all'imposta cantonale sui veicoli a motore). Nel contempo, la differenziazione in base al peso consente di allinearsi con il principio dell'equivalenza.

2.1.3.6 Categoria fiscale «ciclomotori»

L'articolo 18 OETV annovera tra i ciclomotori i «ciclomotori veloci», i «ciclomotori leggeri», le «sedie a rotelle motorizzate», i «monopattini autobilanciati» e i «ciclomotori pesanti».

Secondo l'articolo 72 capoverso 1 lettere k e l dell'ordinanza del 27 ottobre 1976³⁷ sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (ordinanza sull'ammissione alla circolazione; OAC), i ciclomotori leggeri e le sedie a rotelle con dispositivo di propulsione elettrica e una velocità massima di 10 km/h non necessitano di targhe. Di conseguenza, questi generi di veicoli non sono immatricolati e sono esentati dalla tassa. La targa è invece necessaria per le sedie a rotelle con dispositivo di propulsione elettrica e una velocità superiore a 10 km/h. Per garantire la parità di trattamento a tutti i modelli di sedie a rotelle con dispositivo di propulsione elettrica, le sedie a rotelle motorizzate sono esentate dalla tassa.

Sono quindi imponibili:

- i «ciclomotori veloci» (p. es. le «e-bike veloci»),
- i «ciclomotori pesanti» (p. es. «biciclette e-cargo pesanti per il trasporto di merci e persone»)
- i «monopattini autobilanciati»

Per i ciclomotori la tassa sarà riscossa come forfait annuale. In considerazione dell'importo calcolato della tassa, il dispendio legato alla riscossione rimarrà così il più possibile contenuto. La tassa ammonta a 25 franchi l'anno.

Calcolare l'importo della tassa è difficile poiché, a differenza di quanto avviene per le automobili, tra i ciclomotori i veicoli a benzina e i veicoli elettrici non sono del tutto simili o comparabili tra loro.

Dal momento che anche i classici motorini a carburanti fossili sono classificati come ciclomotori, l'importo della tassa per i ciclomotori elettrici è stato provvisoriamente estrapolato sulla base dei motorini classici (motorini, fino a 50 cm³, velocità massima di 30 o 50 km/h). In considerazione del consumo specifico di carburante, un motorino paga 1.8 centesimi al chilometro di imposte sugli oli minerali. Secondo il micro-

³⁷ RS 741.51

censimento, il chilometraggio medio annuale delle e-bike veloci è pari a circa 1300 chilometri. Moltiplicando questi chilometraggi annuali per l'importo della tassa derivato dai motorini di 1.8 centesimi al chilometro, risulta un importo medio della tassa per le e-bike di circa 25 franchi l'anno.

La tassa avrà una validità annuale e sarà riscossa sotto forma di contrassegno, cui numerosi Cantoni ricorrono per riscuotere l'assicurazione di responsabilità civile. La riscossione della tassa unitamente a quella dell'assicurazione cantonale è opportuna e limita il dispendio amministrativo e l'onere per le persone imponibili.

Sulla base del dato atteso per il 2030 di circa 200 000 e-bike veloci (2021: 133 000), una tassa di 25 franchi genera un gettito di 5 milioni di franchi.

2.1.4 Modelli tariffari in parte diversi per i veicoli a motore esteri

Anche i veicoli immatricolati all'estero (veicoli esteri) sono assoggettati alla tassa sui veicoli elettrici.

Tuttavia, la rilevazione del chilometraggio per i veicoli esteri presenta qualche difficoltà. Prima di tutto, l'onere iniziale della rilevazione/registrazione dei veicoli che circolano solo occasionalmente in Svizzera (una o poche volte) è sproporzionato rispetto al ricavo previsto della tassa. In secondo luogo, l'incasso, il controllo e il sanzionamento sono difficili e implicano un dispendio notevole. Ai veicoli esteri saranno quindi applicate o proposte soluzioni parzialmente semplificate.

Figura 12: Riepilogo dei modelli tariffari per i veicoli esteri

Categoria fiscale	Soluzione
Automobili	Scelta tra versione svizzera o un approccio semplificato con forfait basato sul tempo (v. punti 2.1.4.1, 2.1.4.2)
Veicoli commerciali leggeri	
Veicoli commerciali pesanti	Nessuna differenza, modello secondo il punto 2.1.4.3
Motoveicoli	Tassa forfettaria basata sul tempo (v. punto 2.1.4.4)
Ciclomotori	Esentati (v. punto 2.1.4.5)

2.1.4.1 Modello tariffario per i veicoli esteri della categoria fiscale «automobili»

Per le automobili estere sarà proposto un modello tariffario per diversi periodi di permanenza. Il detentore o il conducente del veicolo può comunque scegliere il sistema di riscossione della tassa sul chilometraggio applicato ai veicoli svizzeri, in modo da evitare discriminazioni nei confronti delle persone residenti all'estero.

I profili di spostamento dei veicoli esteri possono essere molto diversi: una gita di un giorno allo zoo di Basilea in provenienza da Lörrach, una vacanza a Grindelwald o i tragitti quotidiani attraverso il confine svizzero per Ginevra o Bellinzona. Questi esempi mostrano che il chilometraggio può variare notevolmente, quindi anche il conseguente importo della tassa. L'alternativa offerta agli stranieri con forfait basati sul tempo di permanenza non tiene del tutto conto dei differenti profili di spostamento, ma rappresenta la variante più semplice sul piano della riscossione.

Il modello tariffario della tassa forfettaria si basa sulla cosiddetta «direttiva Eurobollo» dell'Unione europea. La Svizzera non è tenuta a osservarla, ma per evitare possibili controversie con l'UE può essere utile se su questo aspetto ne osserva i fondamenti. Tra l'altro la direttiva non è in contraddizione con i principi basilari esposti per la configurazione dei modelli tariffari (v. punto 2.1.3.1). La direttiva presuppone un forfait annuale e definisce i limiti massimi per periodi più brevi in percentuale del forfait annuale.

Per il presente modello tariffario l'importo della tassa per un giorno e quello per un anno rappresentano i parametri di riferimento. Una visita di un solo giorno o un breve viaggio in Svizzera non dovrebbe risultare troppo oneroso, anche rispetto alla tassa media giornaliera dovuta da un veicolo svizzero. Il forfait annuale dovrebbe ammontare all'incirca alla metà dell'importo a carico di un veicolo svizzero per un chilometraggio annuale medio (da 500 a 600 fr.), presupponendo che il detentore del veicolo viva prevalentemente all'estero e che ogni anno percorra meno della metà del chilometraggio in Svizzera. I periodi di validità intermedi sono stati scaglionati conformemente alla direttiva Eurobollo.

Per limitare la complessità e beneficiare della semplicità dei forfait, le seguenti tariffe basate sul tempo per le automobili estere non sono differenziate in base al peso dei veicoli.

Figura 13: Tasse forfettarie basate sul tempo per le automobili estere

Tempo di permanenza	Tassa forfettaria (in fr.)
1 giorno	5.00
1 settimana	15.00
2 settimane	25.00
1 mese	40.00
2 mesi	60.00
1 anno	250.00

2.1.4.2 Modello tariffario per i veicoli esteri della categoria fiscale «veicoli commerciali leggeri»

Anche i detentori di veicoli commerciali leggeri immatricolati all'estero potranno scegliere tra una tassa sul chilometraggio e tasse forfettarie basate sul tempo. I veicoli commerciali leggeri svizzeri costituiscono una categoria fiscale a sé stante, pertanto hanno un proprio modello tariffario. Tuttavia, nel caso delle tasse forfettarie per i veicoli esteri si applicheranno le stesse tariffe delle automobili, principalmente perché non è sempre chiaro se si tratta di un'automobile o di un veicolo commerciale leggero. L'applicazione unitaria delle tasse forfettarie per le categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri» agevola l'esecuzione (in particolare i controlli) ed evita che le persone imponibili abbiano dubbi sull'attribuzione all'una o all'altra categoria fiscale.

2.1.4.3 Modello tariffario per i veicoli esteri della categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti»

Generalmente i veicoli commerciali pesanti sono destinati all'uso commerciale. Per evitare distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti è indispensabile applicare lo stesso modello tariffario ai veicoli svizzeri e a quelli esteri (v. punto 2.1.3.4). Per i veicoli commerciali pesanti immatricolati all'estero è dunque esclusa una tassa forfettaria come per le automobili straniere.

2.1.4.4 Modello tariffario per i veicoli esteri della categoria fiscale «motoveicoli»

I motoveicoli immatricolati all'estero sono imponibili. A questi veicoli, che spesso circolano solo sporadicamente in Svizzera, si applicano tasse forfettarie basate sul tempo. Gli scaglioni temporali corrispondono a quelli previsti per le automobili estere e la tassa da pagare per un periodo è pari alla metà dell'importo dovuto per un'automobile. Tale semplificazione è giustificata dal fatto che le tariffe per le automobili sono già piuttosto basse. A differenza dei motoveicoli immatricolati in Svizzera, i forfait basati sul tempo fino a due mesi sono uguali per tutti i motoveicoli immatricolati all'estero a prescindere dal peso. Una differenziazione in base al peso renderebbe il sistema incomprensibile per gli utenti, oltre al fatto che i forfait sono relativamente bassi, quindi le entrate risulterebbero esigue e il dispendio amministrativo per la riscossione sarebbe difficilmente giustificato.

Nel caso dei forfait annuali, invece, gli importi della tassa saranno differenziati anche per i motoveicoli immatricolati all'estero, analogamente a quelli dei motoveicoli immatricolati in Svizzera. Se ai motoveicoli esteri si applicasse la metà dei forfait annuali dovuti per le automobili, l'importo da versare sarebbe di 125 franchi, che tuttavia supererebbe il forfait annuale applicato a tutti i motoveicoli svizzeri con un peso fino a 700 chilogrammi. Per non discriminare i detentori di motoveicoli immatricolati all'estero, si applicano loro gli stessi forfait annuali basati sul peso totale dei motoveicoli svizzeri (v. punto 2.1.3.5).

Figura 14: Tasse forfettarie basate sul tempo per i motoveicoli esteri

Tempo di permanenza	Tassa forfettaria (in fr.)
1 giorno	2.50
1 settimana	7.50
2 settimane	12.50
1 mese	20.00
2 mesi	30.00
1 anno	Forfait annuali secondo il punto 2.1.3.5

2.1.4.5 Modello tariffario per i veicoli esteri della categoria fiscale «ciclomotori»

La tassa per i ciclomotori svizzeri, pari a 25 franchi all'anno, è relativamente bassa. In considerazione degli oneri di riscossione rispetto alle entrate attese, i ciclomotori esteri saranno esentati. Tra l'altro sarebbe sproporzionato riscuotere l'intero importo per il breve tempo di circolazione di questi veicoli in Svizzera (p. es. per vacanze).

2.1.5 Imposta sul valore aggiunto in relazione alle imposte sugli oli minerali

Secondo il diritto vigente, all'acquisto di carburanti e combustibili si applica l'imposta sul valore aggiunto. Dal momento che le imposte sugli oli minerali gravanti sui carburanti sono una componente del prezzo di vendita, l'imposta sul valore aggiunto dell'8,1 per cento è riscossa anche sulle imposte sugli oli minerali. Tuttavia, il soggetto fiscale è esentato dall'imposta sul valore aggiunto in caso di riscossione di una tassa sul chilometraggio o forfettaria (v. punto 5.4). In un'ottica di lungo periodo, ciò comporta la perdita di una parte esigua delle entrate provenienti dall'imposta sul valore aggiunto. L'importo che viene a mancare è inferiore all'8,1 per cento dell'intero gettito generato dalle imposte sugli oli minerali per il fatto che non tutta l'imposta sul valore aggiunto versata all'AFC dalle imprese rimane nelle casse della Confederazione. Se l'acquirente del carburante è un'impresa assoggettata all'IVA che utilizza il carburante per un'attività imponibile, può dedurre l'imposta sul valore aggiunto pagata sugli acquisti di carburante come imposta precedente. Questi carburanti (incl. le imposte sugli oli minerali) non sono più gravati dall'IVA.

L'AFC stima che le entrate complessive dell'imposta sul valore aggiunto generate sulle imposte sugli oli minerali ammontino annualmente a circa 221 milioni di franchi (stima basata sulle cifre degli anni 2018, 2019, 2022 e 2023³⁸). Ciò corrisponde a una quota del 5,0 per cento circa sui ricavi netti medi delle imposte sugli oli minerali. Con la progressiva diminuzione delle imposte sugli oli minerali si riduce quindi costantemente anche l'importo stimato di 221 milioni di franchi. In assenza di contromisure, l'introduzione della nuova tassa nel 2030 comporterà minori entrate sull'IVA pari a circa 35–45 milioni di franchi (a seconda dell'anno di riferimento scelto).

Per compensare il venir meno delle entrate provenienti dall'IVA sulle imposte sugli oli minerali, le tariffe della tassa sul chilometraggio possono essere aumentate del 5,0 per cento (equivalente IVA). Si garantisce così che il gettito totale della tassa sul chilometraggio sia in linea con quanto sinora ottenuto con le imposte sugli oli minerali e l'IVA riscossa su di esse.

Le entrate generate dall'equivalente dell'IVA confluiscono interamente nel bilancio generale della Confederazione (v. spiegazioni sull'art. 86 Cost. nel punto 3.1).

Adeguamento delle tariffe fiscali con un «equivalente dell'imposta sul valore aggiunto»

Alle tariffe fiscali definite nel punto 2.1.3 viene integrato l'equivalente dell'IVA. Per questo l'equazione tariffaria è moltiplicata per 1,05. Di seguito viene presentato l'esempio delle automobili. Si applicano le seguenti tariffe fiscali, IVA inclusa:

³⁸ Le cifre relative agli anni 2020 e 2021 non sono state considerate a causa della pandemia di COVID-19.

Categoria fiscale «automobili»

*Tariffa fiscale automobili (cent./km) = 1.05 * (5.1 cent. + 0.0025 cent./kg * (peso totale del veicolo – 2383 kg))*

*Tariffa fiscale automobili (cent./km) = 5.4 cent. + 0.0026 cent./kg * (peso totale del veicolo – 2383 kg)*

Categoria fiscale «veicoli commerciali leggeri»

*Tariffa fiscale VCL (cent./km) = 7.0 cent. + 0.0024 cent./kg * (peso totale del veicolo – 3525 kg)*

Categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti per il trasporto di merci»

*Tariffa vcp-m (cent./km) = 21.5 cent. + 0.0004354 cent./kg * (peso totale del veicolo – 33 200 kg)*

Categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti per il trasporto di persone»

*Tariffa vcp-p (cent./km) = 25.9 cent. + 0.00106659 cent./kg * (peso totale del veicolo – 21 100 kg)*

Nella determinazione delle tasse forfetarie al punto 2.1.3 gli importi sono stati aumentati del 5 percento, tuttavia arrotondandoli a cifre intere e prestando attenzione che le graduazioni delle diverse categorie di peso fossero condivisibili e approssimativamente uguali.

Figura 15: Forfait annuali per i motoveicoli, incluso l'equivalente dell'IVA

Categoria di peso	Peso totale (in kg)	Forfait annuali (in fr.)
1	fino a 300	50.00
2	301–400	65.00
3	401–500	80.00
4	501–600	100.00
5	601–700	120.00
6	701–800	140.00
7	da 801	160.00

2.1.6 Riscossione ed esecuzione

2.1.6.1 Principi fondamentali

Il sistema di riscossione si basa sui seguenti principi:

- **Requisiti del sistema di riscossione della tassa:** deve essere semplice, efficiente ed economico. Occorre limitare le possibilità di manomissioni, che devono essere facilmente individuabili (Compliance by Design), in modo da garantire il corretto pagamento della tassa da parte di tutte le persone imponibili anche senza onerosi lavori di controllo e di attuazione. Gli adeguamenti a futuri sviluppi tecnologici, oggi non ancora prevedibili, devono essere possibili. Il flusso del traffico, per esempio ai valichi di frontiera, non deve essere ostacolato. Le prescrizioni in materia di protezione dei dati devono essere costantemente rispettate, fermo restando che oltre al formale adempimento delle disposizioni di legge occorre tenere conto anche della sensibilità alla protezione dei dati da parte delle persone imponibili.
- **Obbligo di collaborare:** le persone imponibili hanno l'obbligo di cooperare. Devono sostenere tutte le misure necessarie alla riscossione della tassa. In particolare sono tenute ad assicurare o consentire la determinazione corretta e completa e la trasmissione del chilometraggio.

- **Libertà di scelta:** i detentori di veicoli esteri delle due categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri» possono scegliere tra diverse modalità di determinazione (ossia come debba essere determinato il chilometraggio). Se sono soddisfatte alcune condizioni, ciò vale anche per i veicoli commerciali pesanti svizzeri adibiti al trasporto di persone. I detentori di automobili e di veicoli commerciali leggeri esteri possono inoltre scegliere se pagare la tassa forfettaria oppure in base al chilometraggio (tramite un fornitore autorizzato del servizio di rilevazione).
- **Nessuna geolocalizzazione degli spostamenti:** la Confederazione ottiene unicamente i dati chilometrici o i chilometraggi, ma non le coordinate geografiche (geodati). Sono dunque esclusi la geolocalizzazione, il tracciamento o una tariffazione della mobilità (mobility pricing) da parte della Confederazione. Ciò consente di ottemperare ai principi sanciti della legge federale del 25 settembre 2020³⁹ sulla protezione dei dati (LPD): «Privacy by Design» (protezione dei dati sin dalla progettazione) e «Privacy by Default» (protezione dei dati per impostazione predefinita). Fanno eccezione i veicoli del traffico pesante, per i quali si applica di principio il sistema di riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), tramite il quale le coordinate geografiche sono trasmesse alla Confederazione.
- **Rilevazione del chilometraggio nel veicolo:** il chilometraggio è rilevato nel veicolo. Sono sostanzialmente due le tecnologie disponibili, da un lato il contachilometri del veicolo e dall'altro il sistema di navigazione satellitare (GNSS; come GPS, Galileo, GLONASS o Beidou).
- **Determinazione del chilometraggio nel territorio doganale solo mediante rilevazione tecnica:** la tassa è dovuta soltanto sul chilometraggio percorso nel territorio doganale. Uno scorporo dei chilometri percorsi all'estero comporta una rilevazione tecnica del chilometraggio in combinazione con dati GNSS, per individuare i passaggi della frontiera e determinare la percorrenza chilometrica oltre-frontiera.

Excursus: obbligo fiscale sul chilometraggio totale

Sarebbe possibile rinunciare alla rilevazione dei passaggi della frontiera (p. es. mediante i dati GNSS) se tutti i chilometri percorsi dal veicolo, quindi anche quelli al di fuori della Svizzera, fossero imponibili. Ciò semplificherebbe notevolmente il sistema di riscossione, perché sarebbe sufficiente comunicare periodicamente la percorrenza chilometrica del veicolo. Se all'estero dovesse essere versata una tassa analoga, questa soluzione porterebbe a una doppia imposizione.

2.1.6.2 Panoramica

La tassa sarà riscossa fondamentalmente su tutti i veicoli stradali in circolazione in Svizzera a prescindere dal Paese di immatricolazione e solo sulle tratte percorse all'interno del territorio doganale. Le modalità di determinazione per le diverse categorie fiscali si differenziano a causa delle premesse e delle condizioni quadro diverse. Occorre peraltro distinguere tra veicoli svizzeri ed esteri, poiché ai veicoli esteri si applicherà anche una tassa forfettaria oltre a quella sul chilometraggio (v. punto 2.1.4). Le tasse forfettarie sono previste soprattutto perché la riscossione di una tassa sul chilometraggio per alcune categorie fiscali o per i veicoli esteri sarebbe difficile da attuare o comporterebbe un dispendio sproporzionato.

In particolare nelle categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri» si possono applicare diverse modalità (tecniche) per determinare il chilometraggio, quindi non esiste una soluzione unitaria. Ai punti 2.1.6.1–2.1.6.7 sono spiegati in dettaglio il sistema di riscossione e il relativo processo per ogni categoria fiscale. Al punto 2.1.6.8 e seguenti sono trattate separatamente, laddove opportuno, anche le talora notevoli discrepanze nella riscossione della tassa sui veicoli svizzeri ed esteri.

³⁹ RS 235.1

Figura 16: Panoramica della riscossione per categoria fiscale e luogo di immatricolazione

Categoria fiscale	Veicoli svizzeri	Veicoli esteri
Automobili	Tassa sul chilometraggio: <ul style="list-style-type: none"> • autodichiarazione • fornitori autorizzati del servizio di rilevazione (p. es. utilizzo dei dati del veicolo o apparecchio di registrazione dei dati) 	Tassa forfettaria basata sul tempo o tassa sul chilometraggio (fornitori autorizzati)
Veicoli commerciali leggeri	Tassa sul chilometraggio: <ul style="list-style-type: none"> • autodichiarazione • fornitori autorizzati del servizio di rilevazione (p. es. utilizzo dei dati del veicolo o apparecchio di rilevazione) 	Tassa forfettaria basata sul tempo o tassa sul chilometraggio (fornitori autorizzati)
Veicoli commerciali pesanti		
<i>Trasporto di merci</i>	Tassa sul chilometraggio: <ul style="list-style-type: none"> • riscossione TTPCP 	Tassa sul chilometraggio: <ul style="list-style-type: none"> • riscossione TTPCP
<i>Trasporto di persone</i>	Tassa sul chilometraggio: <ul style="list-style-type: none"> • riscossione TTPCP • autodichiarazione • utilizzo dei dati del veicolo (fornitori autorizzati) 	Tassa sul chilometraggio: <ul style="list-style-type: none"> • riscossione TTPCP
Motoveicoli	Forfait annuale	Tassa sul tempo
Ciclomotori (veloci/pesanti)	Forfait annuale	Nessuna tassa

2.1.6.3 Riscossione per le categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri»

a) Sistema di riscossione

Il processo di riscossione è identico per i veicoli delle due categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri», pertanto entrambe le categorie sono trattate nel presente punto.

Con quasi un milione di veicoli elettrici che, secondo le stime, saranno in circolazione entro il 2030, la percentuale di gran lunga più rilevante di persone imponibili riguarda queste due categorie fiscali e, in particolare, quella delle automobili. Di conseguenza è importante poter disporre di un sistema di riscossione non solo sicuro, a prova di manipolazione ed efficiente in termini di costi, ma anche in grado di raccogliere vasti consensi per la sua facilità d'uso, la trasparenza e la comprensibilità nonché per la sua considerazione della sensibilità alla protezione dei dati da parte delle persone imponibili.

Il sistema di riscossione punta quindi a un approccio aperto che consente alle persone imponibili di scegliere la modalità di rilevazione opportuna per loro. In concreto, devono poter scegliere tra un'autodichiarazione dei chilometri percorsi in base al contachilometri nel veicolo e soluzioni tecniche che permettono di determinare con precisione il chilometraggio imponibile (ossia il chilometraggio percorso nel territorio doganale). L'autodichiarazione rappresenta una forma di rilevazione semplice, economica e trasparente. Con l'omologazione di soluzioni tecniche basate sui dati del veicolo o sotto forma di dispositivi esterni tra cui i dongle OBD (diagnostica di bordo) o gli apparecchi GNSS/CN (Global Navigation Satellite System / Cellular Network) sarà possibile, soprattutto per le persone imponibili che circolano molto all'estero, poter determinare esattamente la base di calcolo.

A prescindere dalla soluzione adottata per la riscossione, le autorità esecutive dispongono già di tutti i dati necessari per determinare la tassa sui veicoli svizzeri, indipendentemente dai chilometri percorsi. La tassa sarà infatti riscossa solo sui viaggi effettuati dai veicoli elettrici registrati nel SIAC, pertanto le autorità conoscono già tutti i dati sui detentori e sui veicoli. Perché la tassa possa essere calcolata e

riscossa, le persone imponibili devono dunque trasmettere unicamente il chilometraggio del rispettivo veicolo, fermo restando che, come suesposto, sono libere di decidere se comunicare semplicemente la percorrenza chilometrica oppure incaricare un fornitore scelto da loro di determinare e trasmettere il chilometraggio. I geodati sono dunque trattati solo su richiesta esplicita della persona imponibile e da parte di un fornitore di loro scelta.

Autodichiarazione

Le persone imponibili i cui veicoli elettrici circolano poco o non circolano affatto all'estero o per i quali l'esatto scorporo dei chilometri percorsi all'estero è irrilevante possono optare per la comunicazione periodica della percorrenza chilometrica (autodichiarazione). Il chilometraggio sarà calcolato come differenza tra il vecchio e il nuovo dato chilometrico.

Il processo potrebbe consistere nell'accesso delle persone imponibili a un portale web mediante un codice QR loro assegnato nel quale registrano la percorrenza chilometrica attuale dei loro veicoli assoggettati alla tassa sul chilometraggio. Il chilometraggio sarà calcolato sulla base della percorrenza chilometrica comunicata all'inizio e alla fine di ogni periodo di tassazione e fatturato alle persone imponibili da parte del competente ufficio della circolazione stradale.

Figura 17: Funzionamento dell'autodichiarazione



Poiché questa soluzione non consente di scorporare i chilometri percorsi all'estero, può essere presa in considerazione tendenzialmente soltanto per le persone imponibili che percorrono pochi chilometri oltrefrontiera, che rappresentano tuttavia la maggioranza degli utenti. Secondo il microcensimento mobilità e trasporti (MCMT 2015), oltre il 40 per cento dei veicoli immatricolati in Svizzera non circola all'estero. Del rimanente 60 per cento che viaggia oltrefrontiera, per il 25 per cento dei veicoli il chilometraggio percorso all'estero è inferiore a 500 km, di conseguenza il 55 per cento dei veicoli svizzeri percorre meno di 500 km all'anno all'estero⁴⁰. Per garantire che anche con questa modalità di determinazione non venga riscossa una tassa sul chilometraggio percorso all'estero, viene concessa una deduzione forfettaria di cui il Consiglio federale stabilisce l'entità. In primo piano si colloca una deduzione forfettaria del 5 per cento del chilometraggio annuale dichiarato, fino a un massimo di 1000 chilometri. Secondo l'MCMT 2015, un'automobile percorreva in media 11 830 chilometri all'anno. Una deduzione forfettaria del 5 per cento corrisponderebbe quindi in media a una deduzione di poco meno di 600 chilometri l'anno. Nella maggior parte dei casi, i chilometri percorsi all'estero possono essere adeguatamente considerati in modo molto semplice.

Il principio dell'autodichiarazione si applica in diversi ambiti, per esempio nell'imposizione doganale e nella tassazione o talora nella determinazione dei consumi di elettricità, gas e acqua (lettura dei contatori). Ovunque ha dato prova di efficacia e i risultati ottenuti sono attendibili. È dunque ipotizzabile che

⁴⁰ Secondo la valutazione dei dati del MCMT per l'anno di rilevazione 2015. Per l'indagine MCMT del 2021, contrassegnata dalla pandemia di COVID-19, la quota dei veicoli con un chilometraggio nullo o basso all'estero supera il 60 per cento. <https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/basi-e-dati/mcmt.html>.

la grande maggioranza delle persone imponibili dichiarerà correttamente i dati chilometrici dei loro veicoli elettrici.

Tuttavia, occorre comunque un efficace meccanismo di controllo per limitare il rischio di dichiarazioni errate e di truffa. Saranno necessari controlli più pressanti soprattutto nella fase introduttiva, per evitare che le persone imponibili comunichino percorrenze chilometriche iniziali troppo elevate. Questi controlli possono essere organizzati, per esempio, dagli uffici della circolazione stradale («drive-throughs») e integrati dai controlli alla frontiera. Una volta introdotta la tassa, le percorrenze chilometriche saranno verificate come già avviene in occasione dell'esame successivo ufficiale di cui all'articolo 33 OETV. In questi controlli dei veicoli a motore, viene rilevata anche la percorrenza chilometrica e registrata nel SIAC. Inoltre, le percorrenze chilometriche devono essere comunicate agli uffici della circolazione stradale anche al cambiamento di detentore e per la messa in circolazione e fuori circolazione. In questi casi il vecchio e il nuovo detentore si «neutralizzeranno» reciprocamente, perché nessuno ha interesse a pagare la tassa per l'altro. Sono inoltre ipotizzabili controlli a campione anche per la messa in circolazione e fuori circolazione o in altri frangenti.

L'autodichiarazione è semplice, economica e sicura da attuare, inoltre non comporta dipendenze: il sistema di rilevazione funziona senza che la Confederazione necessiti di dati trasmessi da terzi. Per le persone imponibili l'autodichiarazione non genera praticamente alcun onere. La determinazione della base di calcolo e il calcolo della tassa sono ricostruibili e trasparenti. Con l'autodichiarazione le persone imponibili possono adempiere autonomamente l'obbligo di dichiarazione e non dipendono dal servizio di terzi. Inoltre, questa soluzione non necessita di ricorrere alle geocoordinate.

Fornitori autorizzati di servizi di rilevazione

Come esposto nei principi fondamentali al punto 2.1.6.1, per determinare il chilometraggio escludendo i chilometri percorsi all'estero occorre una rilevazione tecnica. Attualmente il chilometraggio potrebbe essere determinato sulla base di dati generati digitalmente dai veicoli collegati in rete (dato chilometrico e geodati rilevati dal GNSS di bordo) oppure utilizzando un dispositivo esterno, come un dongle OBD. Di seguito è spiegato come viene determinato il chilometraggio mediante i dati del veicolo o gli apparecchi di registrazione.

Non è tuttavia da escludere che, entro il 2030 e oltre, un nuovo strumento tecnico adempia i requisiti e possa essere preso in considerazione per determinare il chilometraggio. Per lasciare spazio alle innovazioni future, la legge non prescrive quindi una data soluzione in conformità al principio della neutralità tecnologica. Il mercato è libero di offrire prodotti idonei, a condizione che soddisfino i criteri di autorizzazione. La Confederazione stabilisce quindi soltanto i requisiti per l'autorizzazione e le prescrizioni tecniche e operative, ma lascia al mercato la libertà di sviluppare e offrire prodotti idonei all'interno di questi termini.

I requisiti per l'autorizzazione devono essere definiti nel modo più funzionale possibile per non limitare inutilmente l'offerta di soluzioni tecniche. Un criterio fondamentale consiste in una protezione adeguata contro le manipolazioni e nella capacità di rilevare i passaggi della frontiera e di misurare le distanze con la precisione stabilita. Allo stato attuale occorre un ricevitore GNSS per rilevare gli attraversamenti del confine. Per evitare il rischio di manipolazioni, i dati registrati dal veicolo (p. es. la percorrenza chilometrica) dovrebbero servire come base per determinare il chilometraggio.

Chi vuole offrire una soluzione tecnica può presentare la domanda all'UDSC, dimostrando che il suo prodotto è conforme ai requisiti. Nel quadro della procedura di autorizzazione l'UDSC verifica la determinazione e la trasmissione corrette e sicure del chilometraggio da parte dei richiedenti e li obbliga a osservare le disposizioni in materia di protezione dei dati; il richiedente deve garantire tra l'altro che l'obbligo di informare sulla raccolta di dati personali secondo l'articolo 19 LPD è pienamente adempiuto. L'UDSC ha già attuato un processo analogo per l'autorizzazione dei fornitori del SET e del NETS (European Electronic Toll Service, National Electronic Toll Service) in relazione con la riscossione della TTPCP.

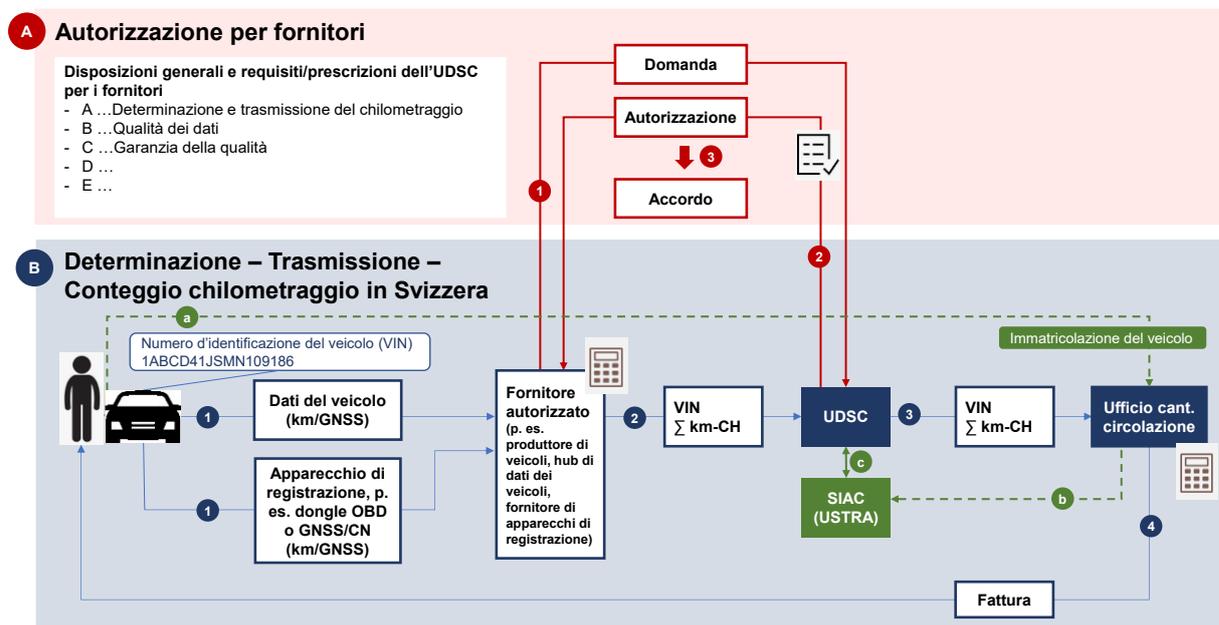
Una volta accertato che le condizioni stabilite sono rispettate, l'UDSC rilascia l'autorizzazione e stipula un accordo con il fornitore in questione. Con tale accordo i fornitori si impegnano a garantire in qualunque momento l'osservanza delle condizioni di autorizzazione che l'UDSC verificherà nel corso dei suoi audit.

Mediante un'interfaccia predisposta dall'UDSC, i fornitori autorizzati possono dichiarare periodicamente il chilometraggio, ossia un dato puramente chilometrico, per i loro clienti al sistema centrale d'informazione, tramite il quale i dati pervengono agli uffici cantionali della circolazione stradale che addebitano la tassa ai detentori dei veicoli.

La nozione di «fornitore» va intesa in senso lato e comprende tutti coloro che intendono offrire una soluzione per determinare e comunicare il chilometraggio. Oltre ai fornitori di apparecchi di registrazione, possono rientrarvi anche i fabbricanti di veicoli, gli importatori, i cosiddetti «vehicle data hubs» (hub di dati dei veicoli)⁴¹ che determinano il chilometraggio sulla base dei dati generati digitalmente dai veicoli collegati in rete e li comunicano all'UDSC come servizio offerto ai clienti.

I fornitori autorizzati metteranno a disposizione delle autorità esecutive soltanto il chilometraggio, ossia un dato puramente chilometrico, ma nessun geodato (v. punto 2.1.6.1 Principi fondamentali, nessuna localizzazione geografica).

Figura 18: Come operano i fornitori autorizzati



Dati concernenti i veicoli

La digitalizzazione ha trasformato i veicoli in veri e propri computer su ruote. Dotati di numerosi sensori, monitorano in permanenza e in tempo reale numerosi parametri e generano continuamente dati, tra l'altro sulla posizione, il percorso o la distanza. Inoltre, i veicoli moderni sono di norma collegati alla rete di radiocomunicazione mobile, tramite la quale possono comunicare permanentemente con il fabbricante, altri veicoli o con l'infrastruttura. Oggi i fabbricanti dispongono già di tutti i dati necessari alla riscossione della tassa oppure possono prelevare i dati dai veicoli all'occorrenza. Sono quindi in grado di accedere alle percorrenze chilometriche e ai geodati generati dal GNSS di bordo. Su questa base, ovvero dalla differenza tra le percorrenze chilometriche all'inizio e alla fine di ogni periodo di tassazione meno la differenza tra le percorrenze chilometriche prima e dopo i passaggi del confine in occasione dei viaggi all'estero, è possibile calcolare il chilometraggio determinante per l'obbligo fiscale percorso nel territorio doganale.

Gli organi esecutivi non hanno accesso ai geodati, pertanto la loro rilevazione per delimitare il chilometraggio all'estero, ossia il «geofencing» che determina i passaggi del confine, compete ai fabbricanti. In alternativa, i fabbricanti possono mettere a disposizione i dati necessari ai «vehicle data hubs» o ad altri fornitori di servizi che analizzano i geodati e calcolano il chilometraggio nel territorio doganale. In futuro

⁴¹ I «vehicle data hubs» aggregano i dati di vari fabbricanti di veicoli e li offrono a terzi, tra cui compagnie di assicurazioni, gestori di flotte o officine. L'offerta comprende tutti i dati necessari per la tassa, ossia il numero d'identificazione del veicolo (VIN), la percorrenza chilometrica e i geodati. I gestori degli hub possono occuparsi del *geofencing*. Attualmente non tutti i fabbricanti di veicoli sono rappresentati in questi hub, ma la situazione potrebbe migliorare nel prossimo futuro, sebbene non si attenda la copertura di tutti i fabbricanti entro il 2030.

non è altresì da escludere la trasmissione diretta dai veicoli del chilometraggio imponibile. I veicoli moderni dispongono di sistemi operativi che consentono agli utenti di installare app come avviene sugli smartphone. Il numero di applicazioni disponibili è limitato, ma si prevede un'espansione anche di questo mercato. Un'app per i veicoli elettrici appositamente predisposta da un fornitore consentirebbe di riconoscere l'attraversamento dei confini e di trasmettere le percorrenze chilometriche o il chilometraggio percorso nel territorio doganale direttamente dal veicolo agli organi esecutivi.

Il fatto che i dati dei veicoli collegati in rete siano generati direttamente dall'elettronica di bordo garantisce un'ottima protezione contro le manipolazioni da parte delle persone imponibili o dei detentori dei veicoli e non richiede meccanismi di controllo specifici. In particolare non occorrono misure di controllo sulle strade come avviene con gli impianti fissi e mobili per la TTPCP. Sarà comunque necessario verificare la plausibilità dei dati forniti sulla base delle percorrenze chilometriche da trasmettere all'inizio e alla fine dell'obbligo fiscale (ossia al momento della messa in circolazione e fuori circolazione) o per ogni periodo fiscale insieme ai dati sul chilometraggio nonché sulla base delle percorrenze chilometriche registrate nel SIAC in occasione dei controlli periodici dei veicoli a motore. Occorrerà controllare in particolare la registrazione corretta dei dati e la determinazione del chilometraggio imponibile da parte dei rispettivi fornitori, tuttavia nell'ambito degli audit.

La determinazione dei chilometri percorsi basata sui dati del veicolo garantisce un calcolo esatto del chilometraggio imponibile. Non sono necessari altri apparecchi di rilevazione dedicati o addirittura interventi nell'elettronica del veicolo, tuttavia si crea una notevole dipendenza dalle case automobilistiche, le uniche ad avere accesso diretto ai dati dei veicoli. La comunicazione tempestiva e corretta del chilometraggio dipende dunque da loro.

Excursus: accesso ai dati e loro utilizzo – sviluppi in atto nell'UE

Regolamento sui dati dell'UE

L'11 gennaio 2024 è entrato in vigore il regolamento sui dati dell'Unione europea⁴², che stabilisce prassi e strutture per agevolare lo scambio di dati da parte di imprese, persone e settore pubblico. Le nuove disposizioni consentono agli utenti di prodotti collegati alla rete di accedere ai dati generati da questi dispositivi e di condividerli con terzi. Per esempio, il proprietario di un veicolo connesso può chiedere al fabbricante di condividere determinati dati, generati durante l'utilizzo di questo veicolo, con un servizio di riparazione scelto dal proprietario o con una compagnia di assicurazioni. Insieme al regolamento sulla governance dei dati⁴³ vengono creati anche spazi comuni europei di dati per aumentare i dati a disposizione da utilizzare nell'economia e nella società e, nel contempo, mantenere il controllo delle imprese e delle persone che generano i dati. Le ripercussioni concrete e l'attuazione sono ancora incerte, quindi anche le ripercussioni per la Svizzera.

Iniziativa UE «Accesso ai dati, alle funzioni e alle risorse dei veicoli»

Nel 2022 la Commissione europea ha inoltre condotto una consultazione sull'iniziativa «Accesso ai dati, alle funzioni e alle risorse dei veicoli» in vista di un nuovo regolamento⁴⁴. L'iniziativa trae origine dal fatto che i veicoli moderni possono generare e raccogliere un'ampia gamma di dati. Intende stabilire le condizioni per accedere a tali dati e utilizzarli. L'obiettivo dell'UE è realizzare norme chiare e favorevoli alla concorrenza per i servizi basati sull'accesso ai dati a bordo dei veicoli, per esempio per riparazioni e manutenzione, car sharing, mobilità come servizio o assicurazioni (tra cui i contratti di assicurazione basati sull'utilizzo «*pay as you drive*»).

⁴² Regolamento (UE) 2023/2854 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2023, riguardante norme armonizzate sull'accesso equo ai dati e sul loro utilizzo e che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva (UE) 2020/1828 (regolamento sui dati); <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32023R2854&qid=1703516693631>.

⁴³ Regolamento (EU) 2022/868 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2022, relativo alla governance europea dei dati e che modifica il regolamento (UE) 2018/1724 (Regolamento sulla governance dei dati); <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/868/oj?eliuri=eli%3Areg%3A2022%3A868%3Aoj&locale=it>.

⁴⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Accesso-ai-dati-alle-funzioni-e-alle-risorse-dei-veicoli_it.

L'accesso ai dati dei veicoli in riferimento ai dati delle riparazioni e ai sistemi di diagnostica di bordo (OBD) è disciplinato sin dal 2007 nell'Unione europea per garantire una concorrenza equa sul mercato post-vendita delle riparazioni e della manutenzione. Da allora il mercato dei veicoli connessi alla rete si è ulteriormente sviluppato. L'accesso a dati, funzioni e risorse è determinante per lo sviluppo di servizi di mobilità innovativi basati su dati. Anche le autorità hanno bisogno di accedere a dati, funzioni e risorse per svolgere i loro compiti.

Il summenzionato regolamento sui dati dell'UE rafforzerà la posizione degli utenti nel senso che viene riconosciuto loro il diritto di consultare i dati del veicolo e di condividerli con terzi. Le disposizioni del regolamento sui dati concernenti l'accesso ai dati sono norme intersettoriali e, in quanto tali, non è da escludere che non siano sufficientemente dettagliate per la fornitura di servizi dipendenti dai dati nel settore automobilistico. Inoltre, potrebbero non dare risposte adeguate ai problemi correlati alle differenze tra le marche di veicoli e alle pertinenti misure di sicurezza e di cybersicurezza per i veicoli connessi alla rete. Al fine di garantire una sua attuazione adeguata nell'ecosistema automobilistico, il regolamento sui dati dovrebbe essere accompagnato da disposizioni concernenti la standardizzazione dei dati e un accesso efficace, sicuro e non discriminatorio.

Questo nuovo regolamento previsto potrebbe creare i presupposti per consentire anche alle autorità un migliore accesso ai dati dei veicoli (con il consenso del detentore del veicolo e nel rispetto della protezione dei dati). Ciò potrebbe anche includere i dati forniti dalle case automobilistiche sui chilometri percorsi per riscuotere una tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici.

I prossimi passi in merito all'iniziativa sono ancora da definire. I dati dei veicoli rivestiranno un'importanza crescente in un mondo sempre più digitalizzato e connesso. È dunque presumibile che l'UE proseguirà gli sforzi per rendere fruibili i dati dei veicoli e nella prima metà degli anni 2030 sarà garantito l'accesso a determinati dati dei veicoli, che potrebbe poi essere utilizzato anche dalle autorità per svolgere i loro compiti.

Apparecchi di registrazione

Il chilometraggio percorso nel territorio doganale può essere determinato anche con apparecchi di registrazione come i dongle OBD o i dispositivi GNSS/CN. Un dongle OBD è un apparecchio compatto a forma di presa che viene inserito nella porta OBD-II o, se non disponibile, nel CAN bus (Controller Area Network Bus) del veicolo e contiene un ricevitore GNSS e un modem radiomobile con scheda SIM. La percorrenza chilometrica può così essere letta automaticamente sul bus del veicolo, i passaggi del confine sono rilevati e i dati vengono trasmessi continuamente a un fornitore. Dal momento che la determinazione della distanza percorsa si basa sulla lettura delle percorrenze chilometriche effettuata dall'elettronica del veicolo, questi apparecchi sono ben protetti contro le manipolazioni. Oggi le assicurazioni, per esempio, offrono servizi fondandosi sulle informazioni relative al comportamento di guida o al percorso rilevate con questi dongle.

Gli apparecchi di registrazione GNSS/CN sono utilizzati in diversi Paesi europei per riscuotere la tassa sulla circolazione relativa al traffico pesante, quindi anche la TTPCP. Generalmente sono fissati al parabrezza e alimentati con la presa di bordo. Tuttavia, è più difficile proteggere questi apparecchi dalle manomissioni, dato che la distanza determinata dalle posizioni del veicolo viene continuamente sommata. Se viene reso impossibile rilevare la posizione perturbando la ricezione GNSS o interrompendo l'alimentazione, le distanze percorse non saranno sommate. Alle autorità esecutive non pervengono geodati, ma unicamente dati sul chilometraggio, pertanto non saranno in grado di individuare interruzioni o irregolarità nella registrazione della distanza percorsa. Ma anche se la Confederazione ricevesse geodati registrati dal dispositivo GNSS/CN come avviene per la TTPCP, occorrerebbe un sistema di controllo complesso e completo con impianti stazionari e unità di registrazione mobili per rilevare e poter correggere errori nella registrazione delle distanze percorse. Per la riscossione della tassa sulle automobili e sui veicoli commerciali leggeri la creazione di un simile sistema di controllo incontrerebbe scarso consenso da parte della popolazione, oltre a comportare costi elevati. Nell'ambito della procedura di autorizzazione, un fornitore dovrà dunque dimostrare in modo convincente come siano impediti e rilevate le manipolazioni in un dispositivo GNSS/CN e come venga determinato il chilometraggio completo e corretto.

La soluzione suesposta può essere considerata una possibile alternativa per la riscossione della tassa su automobili e veicoli commerciali leggeri, sempre che siano adempiuti i requisiti per l'autorizzazione, mentre il chilometraggio dei veicoli commerciali pesanti sarà determinato tramite il sistema TTPCP con un apparecchio di registrazione GNSS/CN messo a disposizione da un fornitore.

b) Processo di riscossione

Di seguito sono spiegate le diverse fasi del processo di riscossione, cominciando dalla registrazione del veicolo imponibile fino al sanzionamento, secondo la Figura 19. Il presente rapporto non approfondisce il vero e proprio momento iniziale dell'intero processo, ossia l'informazione sulla nuova tassa e i conseguenti diritti e doveri. In proposito saranno tempestivamente predisposte misure e campagne d'informazione, sviluppate e approntate in funzione dei gruppi di destinatari, nell'ambito delle fasi di pianificazione e di realizzazione.

Figura 19: Processi fondamentali di riscossione della tassa



Fase del processo	Spiegazione
Registrazione	<p>Per i veicoli svizzeri la registrazione per la tassa coincide con l'immatricolazione del veicolo presso l'ufficio cantonale della circolazione stradale. Con una sola eccezione, i dati raccolti includono già tutte le informazioni rilevanti ai fini della tassazione. I dati sono inseriti nel SIAC, dove figurano quindi le persone e tutti i veicoli imponibili. In futuro si aggiungerà come nuovo elemento la percorrenza chilometrica al momento della messa in circolazione di un veicolo.</p> <p>All'introduzione della tassa, tutti i veicoli in circolazione saranno quindi già registrati. Tuttavia, a partire da quel momento, ossia all'inizio dell'obbligo fiscale, dovranno essere trasmesse e rilevate le percorrenze chilometriche di tutti i veicoli. Per ovviare al rischio che le persone imponibili comunichino una percorrenza chilometrica troppo elevata, nella lettera informativa sarà segnalato che i dati forniti possono essere soggetti a verifiche, per esempio nell'ambito dei controlli della circolazione stradale o alle frontiere, ma anche con convocazioni mirate di veicoli scelti casualmente.</p>
Determinazione del chilometraggio	<p>Per determinare e trasmettere il chilometraggio, le persone imponibili potranno scegliere tra l'autodichiarazione, ossia la comunicazione periodica della percorrenza chilometrica del veicolo, o il servizio di un fornitore autorizzato. In entrambe le varianti, oltre al numero d'identificazione del veicolo (VIN) e al suo numero di targa, gli organi esecutivi ricevono soltanto il chilometraggio, quindi un dato puramente chilometrico, ma nessun geodato.</p> <p>Il chilometraggio necessario per la determinazione della tassa è rilevato dall'UDSC. I dati chilometrici dei veicoli sono trasmessi al sistema d'informazione dell'UDSC dalle stesse persone imponibili tramite un portale web (autodichiarazione) o dai fornitori autorizzati (su incarico delle persone imponibili) tramite un'interfaccia. La frequenza della comunicazione è stabilita dal Consiglio federale secondo l'articolo 18 del progetto di legge federale concernente la tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici (legge sulla tassa per veicoli elettrici, LTVE).</p> <p>Per maggiori dettagli in merito alle due varianti si rimanda alle spiegazioni alla lettera a) sistema di riscossione.</p>
Tassazione	<p>La tassa dovuta sarà determinata in base al chilometraggio trasmesso dai fornitori autorizzati o dalle persone imponibili e rilevato dall'UDSC (ovvero calcolato in base alla percorrenza chilometrica trasmessa) e alla tariffa attribuita al relativo veicolo. In concreto, i dati registrati dal sistema d'informazione dell'UDSC saranno messi a disposizione dei Cantoni per la tassazione.</p>

Fase del processo	Spiegazione
	<p>Per sfruttare le sinergie e avvalersi dei processi esistenti, le decisioni di tassazione sono comunicate dai Cantoni. Gli uffici cantonali della circolazione stradale rilevano e gestiscono tutti i dati concernenti il veicolo e sono già in contatto con le persone imponibili, per le quali è peraltro importante potersi rivolgere sempre allo stesso interlocutore, possibilmente unico, in caso di domande concernenti le imposte sui veicoli a motore e quindi anche per la tassazione. La Confederazione dovrebbe invece ancora costruire e consolidare le relazioni con i soggetti imponibili e i relativi processi, il che comporterebbe problematiche non irrilevanti.</p> <p>In mancanza di dati utili sul chilometraggio, la tassa è determinata d'ufficio.</p>
Incasso	<p>La tassa viene riscossa dai Cantoni. Alla modalità di pagamento si applica la LUDSC e a livello di ordinanza si stabiliranno anche la periodicità e le scadenze, tenendo conto per quanto possibile delle modalità cantonali di pagamento delle imposte sui veicoli a motore e delle disposizioni cantonali applicabili di volta in volta. In analogia con le imposte cantonali sui veicoli a motore, è dunque previsto che sulla tassa sia versato un anticipo basato su una stima del chilometraggio futuro.</p> <p>Anche i provvedimenti amministrativi, tra cui il rifiuto o la revoca della licenza di circolazione e il ritiro della targa, saranno emanati dagli uffici cantonali della circolazione stradale dopo sollecito infruttuoso della persona imponibile. Ciò avviene se la tassa non è pagata, non sono corrisposti gli anticipi né le prestazioni di garanzia, non viene fornita la dovuta collaborazione nella determinazione del chilometraggio imponibile o se un apparecchio di registrazione guasto non viene né riparato né sostituito. Se una di queste condizioni è adempiuta, anche l'UDSC può chiedere all'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione di rifiutare o revocare la licenza di circolazione e di ritirare la targa nei confronti dei detentori di veicoli tassati tramite il sistema TTPCP.</p>
Controllo	<p>Le possibilità e le esigenze di controllo sono già state trattate nelle spiegazioni sul sistema di riscossione alla lettera a), ma qui si approfondiscono i principali aspetti. La correttezza delle percorrenze chilometriche trasmesse periodicamente può essere verificata soprattutto con il rilevamento effettuato in occasione dei controlli dei veicoli a motore nonché al momento della messa in circolazione e fuori circolazione di un veicolo.</p> <p>I dati generati in forma digitale dai veicoli connessi alla rete possono essere difficilmente manipolati o falsificati. Non è necessario effettuare controlli sistematici.</p> <p>In caso di utilizzo di altri sistemi di rilevazione di un fornitore, il rischio principale è rappresentato dalla disattivazione temporanea degli apparecchi per impedire la registrazione del chilometraggio. Per i dispositivi GNSS/CN classici, al momento del rilascio dell'autorizzazione il fornitore deve quindi dimostrare in modo verificabile come impedire manipolazioni abusive. Se si utilizzano dongle, che attingono i dati chilometrici dall'elettronica di bordo, le condizioni di autorizzazione devono prevedere che lo scollegamento del dongle sia rilevato e comunicato al fornitore. Molti dongle oggi ottenibili sul mercato lo consentono. I fornitori sarebbero obbligati ad approfondire tali anomalie.</p> <p>Nell'ambito della procedura di autorizzazione l'UDSC verifica la correttezza e la sicurezza dei dati registrati e della comunicazione del chilometraggio imponibile da parte dei fornitori e li vincola a osservare le disposizioni in materia di protezione dei dati. Una volta rilasciata l'autorizzazione, l'osservanza delle condizioni sarà verificata in occasione degli audit condotti dall'UDSC.</p> <p>Nell'insieme si prevede che non sarà necessaria un'intensa attività di controllo dal momento che il chilometraggio è determinato mediante il contachilometri dei veicoli elettrici, la cui lettura ufficiale ha luogo in occasione dei collaudi periodici dei veicoli.</p>
Perseguimento	<p>Se viene constatata un'infrazione fiscale, si applicano le disposizioni penali della LTVE. Le infrazioni sono perseguite e giudicate dall'UDSC conformemente alla LUDSC e alla legge federale del 22 marzo 1974⁴⁵ sul diritto penale amministrativo (DPA).</p>

2.1.6.4 Riscossione per la categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti per il trasporto di merci»

I veicoli commerciali pesanti a propulsione elettrica adibiti al trasporto di merci sono oggi esentati dalla TTPCP secondo l'articolo 2 capoverso 1 lettera k dell'ordinanza del 27 marzo 2024⁴⁶ concernente la tassa sul traffico pesante (ordinanza sul traffico pesante, OTTP). L'OTTP prevede tuttavia l'obbligo di determinare il chilometraggio anche per i veicoli elettrici. Il 28 maggio 2025 il Consiglio federale ha inoltre adottato il messaggio⁴⁷ concernente la modifica della legge sul traffico pesante (ulteriore sviluppo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni). Il progetto prevede l'inclusione dei veicoli elettrici nella TTPCP a partire dal 2029. Al momento dell'introduzione della tassa sarà quindi a disposizione la soluzione completa per la riscossione della TTPCP che servirà per la tassazione di questo genere di veicoli. I dati di base registrati e i chilometraggi determinati per la TTPCP sono sufficienti per determinare la tassa sui veicoli elettrici, dal momento che ambedue le tasse sono calcolate sulla stessa base, ossia la distanza percorsa nel territorio doganale e la tariffa graduata secondo il peso totale autorizzato del veicolo o il peso del convoglio per le combinazioni di veicoli.

Per i veicoli commerciali pesanti, adibiti al trasporto di merci, l'imposizione avviene nell'ambito della TTPCP. Alla riscossione della tassa si applicano quindi le disposizioni della sezione 4 LTTP. Per i dettagli si rimanda agli atti normativi e ai commenti relativi alla TTPCP.

Se viene constatata un'infrazione fiscale, si applicano le disposizioni penali della LTVE, che sostanzialmente coincidono con le disposizioni penali della LTTP. Se un atto costituisce una fattispecie della LTVE e, contestualmente, della LTTP, occorre osservare la norma del concorso di infrazioni secondo l'articolo 194 LUDSC. Le infrazioni sono perseguite e giudicate dall'UDSC conformemente alla LUDSC e alla DPA.

2.1.6.5 Riscossione per la categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti per il trasporto di persone»

I veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di persone, ossia autobus, autosnodati e automobili pesanti con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate, sono soggetti alla tassa forfettaria sul traffico pesante, per cui non sono ancora integrati nel sistema di riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)⁴⁸. Per quanto riguarda il sistema di riscossione della tassa sui veicoli elettrici che rientrano in questa categoria fiscale sono quindi necessarie considerazioni distinte, in particolare valutando se rilevare il chilometraggio in Svizzera con la soluzione adottata per le automobili o tramite il sistema TTPCP.

Il progetto di legge stabilisce che, in linea di principio, anche la tassa sui veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di persone sarà riscossa tramite il sistema TTPCP applicando le disposizioni di cui alla sezione 4 LTTP.

Il progetto di legge prevede peraltro la possibilità di chiedere all'UDSC la riscossione della tassa per i veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di persone immatricolati in Svizzera secondo le disposizioni della LTVE. Per i veicoli svizzeri si applicherebbe quindi la stessa modalità di riscossione prevista per le automobili e i veicoli commerciali leggeri (v. punto 2.1.6.2). Ciò significa che il chilometraggio può essere determinato non solo utilizzando un apparecchio messo a disposizione da un fornitore autorizzato ma anche sulla base dei dati digitali del veicolo, o comunicato tramite l'autodichiarazione della percorrenza chilometrica. In questi casi non è invece concessa una deduzione forfettaria per i chilometri percorsi all'estero. Il processo di riscossione corrisponderebbe a quello applicato alle automobili. Anche per quanto riguarda il controllo e il perseguimento, si rimanda alle spiegazioni relative alle automobili.

⁴⁶ RS 641.811

⁴⁷ FF 2025 2133

⁴⁸ Attualmente nessuno dei fornitori del SET equipaggia gli autobus da viaggio con un apparecchio di rilevazione SET compatibile con i sistemi GNSS/CN, poiché non esiste ancora un mercato per questo tipo di dispositivi. Oggi, in nessun Paese europeo i veicoli pesanti adibiti al trasporto di persone sono assoggettati a una tassa determinata in base alla distanza percorsa tramite un sistema GNSS/CN, tuttavia numerosi autobus da viaggio utilizzano dispositivi DSRC per il pagamento dei pedaggi autostradali e dispongono di un identificativo via radio analogo a un apparecchio di rilevazione SET.

2.1.6.6 Riscossione per la categoria fiscale «motiveicoli»

Come esposto al punto 2.1.3.5, sui veicoli svizzeri della categoria fiscale «motiveicoli» è riscossa una tassa forfettaria, ossia un forfait annuale differenziato per categoria di peso.

Per ogni veicolo registrato, il detentore deve pagare annualmente l'imposta cantonale sui veicoli a motore nel Cantone di domicilio. Le rispettive legislazioni cantonali disciplinano il termine e le modalità di pagamento. Sarebbe opportuno riscuotere la tassa forfettaria sui motiveicoli a propulsione elettrica unitamente all'imposta cantonale sui veicoli a motore affidandone il compito ai Cantoni. Il periodo di conteggio può essere allineato a quello dell'imposta cantonale sui veicoli a motore.

Gli uffici cantonali della circolazione stradale dispongono di tutti i dati necessari per la determinazione della tassa e l'incasso. La riscossione della tassa forfettaria sui motiveicoli non comporta oneri e costi aggiuntivi notevoli. Oggi i Cantoni riscuotono già la TTPCP per conto della Confederazione. Se la tassa forfettaria dovesse essere riscossa dalla Confederazione, si verrebbero invece a creare sovrapposizioni e ulteriori costi. In caso di messa fuori circolazione, la tassa sarà restituita proporzionalmente, come avviene per l'imposta sui veicoli a motore.

La persona imponente che non paga entro i termini previsti viene sollecitato al pagamento. Se il sollecito rimane infruttuoso, l'ufficio cantonale della circolazione stradale revoca la licenza di circolazione e ritira la targa del veicolo.

2.1.6.7 Riscossione per la categoria fiscale «ciclomotori»

Sui veicoli svizzeri che rientrano nella categoria fiscale «ciclomotori» viene riscosso un forfait annuale pari a 25 franchi. In considerazione del dispendio amministrativo sproporzionato per la riscossione rispetto alle entrate, i ciclomotori esteri sono esentati dalla tassa. Anche l'esecuzione, in particolare l'applicazione, sarebbe difficile da gestire.

I ciclomotori assoggettati all'obbligo fiscale hanno una targa d'immatricolazione rilasciata dal Cantone di domicilio del detentore, tuttavia questi veicoli non sono per il momento ancora registrati nel SIAC. Il rilascio della targa presuppone il pagamento di un'assicurazione di responsabilità civile collettiva e, in numerosi Cantoni, di una marca di controllo o di un contrassegno. La procedura è disciplinata dai Cantoni.

Dal punto di vista della riscossione, soprattutto in termini di efficienza e accettazione da parte della popolazione, è opportuno che la tassa sia fatturata insieme alle rispettive tasse cantonali. I dati di base necessari sono già registrati presso gli uffici competenti e non devono essere rilevati nuovamente.

In considerazione dell'esiguità della tassa e in linea con la regolamentazione concernente l'assicurazione collettiva e la marca di controllo, per i ciclomotori elettrici non è possibile richiedere la restituzione pro rata della tassa già pagata.

La procedura di incasso segue le disposizioni cantonali.

2.1.6.8 Riscossione per i veicoli esteri delle categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri»

Anche i veicoli immatricolati all'estero sono imponenti. Tuttavia, come esposto al punto 2.1.4, per la riscossione basata sul chilometraggio sorgono rapidamente difficoltà. Non essendo rilevati nel SIAC, questi veicoli dovrebbero essere prima registrati in Svizzera. Inoltre, sarebbe necessario determinare il chilometraggio ricorrendo a una delle soluzioni descritte al punto 2.1.6.2. Dato che generalmente il chilometraggio è percorso in gran parte all'estero, è esclusa la comunicazione periodica della percorrenza chilometrica per i veicoli esteri. Secondariamente, l'onere iniziale da sostenere per una soluzione tecnica tramite un fornitore autorizzato sarebbe sproporzionato in considerazione delle generalmente poche e brevi tratte percorse in Svizzera e delle modeste entrate fiscali previste. Inoltre, la riscossione e il perseguimento all'estero di eventuali infrazioni comporterebbero un notevole dispendio e sarebbero difficili o impossibili da eseguire.

Per questi motivi, il modello tariffario per le automobili e i veicoli commerciali leggeri esteri prevede una tassa forfettaria. Tuttavia, nell'ottica della parità di trattamento, le persone imponenti straniere sono libere di decidere se registrarsi per la tassa sul chilometraggio ed essere tassate come i contribuenti svizzeri.

È comunque presumibile che pochi opteranno per l'approccio in funzione della distanza percorsa, poiché potrebbe essere conveniente solo in rari casi.

a) Processo di riscossione della tassa forfettaria

La tassa forfettaria semplifica la riscossione. I controlli non sono molto laboriosi. Il gettito generato è quindi proporzionato al dispendio necessario per la sua riscossione e i controlli.

Il processo di riscossione si basa essenzialmente su quello del contrassegno elettronico (e-vignetta) introdotto nel 2023. Per quanto possibile, sarebbe opportuno sfruttare le sinergie derivanti dalla riscossione delle due tasse.

Figura 20: Processo di riscossione della tassa forfettaria

Fase del processo	Spiegazione
Registrazione	<p>Per pagare la tassa forfettaria, è necessario rilevare solo pochi dati, che saranno probabilmente inseriti nello stesso portale web tramite il quale può essere acquistata l'e-vignetta. In particolare, la persona imponibile dovrà fornire le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • targa ufficiale e Paese d'immatricolazione del veicolo; • selezione della categoria fiscale «automobile / veicolo commerciale leggero»; • indicazione del tipo di propulsione, ossia BEV o PHEV; • indicazione della durata della permanenza nel territorio doganale; • pagamento con un metodo che prevede la garanzia dell'avvenuto pagamento (carta di credito, carta di debito, carta carburante). <p>Non sono necessarie informazioni sulla persona imponibile, di conseguenza la tassa può essere pagata in forma anonima.</p>
Determinazione del chilometraggio	<p>Dal momento che la tassa da versare è un forfait, la rilevazione del chilometraggio è inutile.</p>
Tassazione	<p>La tassa viene determinata direttamente tramite il portale web sulla base delle informazioni fornite dalla persona imponibile in merito a categoria fiscale, tipo di propulsione e durata di permanenza.</p>
Incasso	<p>La tassa viene riscossa immediatamente al momento della registrazione nel portale web per la tassa forfettaria.</p>
Controllo / Perseguimento	<p>La tassa forfettaria deve essere pagata prima del viaggio nel territorio doganale e per l'intero periodo di permanenza. Deve quindi essere possibile verificarne il pagamento sempre e ovunque. I controlli al confine doganale e nell'area di confine sono effettuati dall'UDSC, quelli all'interno del Paese dai Cantoni.</p> <p>Non è possibile un controllo visivo, come nel caso del contrassegno per le strade nazionali. Gli organi di controllo devono quindi verificare se per un determinato veicolo la tassa è stata pagata interrogando il sistema d'informazione dell'UDSC. Per farlo, il veicolo deve essere fermato. Dal momento che ciò può ostacolare il flusso del traffico ai valichi di frontiera, i controlli dovrebbero essere effettuati a campione in base agli indicatori di rischio e nell'ambito di altri controlli in funzione della situazione, ma non sistematicamente.</p> <p>Per renderli il più possibile efficienti ed efficaci, si possono utilizzare sistemi di controllo mobili costituiti da telecamere poste su un treppiede che riprendono le targhe dei veicoli e le confrontano con quelle registrate nel sistema d'informazione. La mancanza di una registrazione valida viene segnalata da un apparecchio mobile di controllo e il veicolo può essere fermato immediatamente, sempre a condizione che si tratti di un veicolo elettrico. Questo sistema si limita a effettuare un confronto con le targhe d'immatricolazione registrate e agli organi di controllo appare il risultato; non vengono quindi memorizzati dati o immagini. Se queste telecamere, utilizzabili ad hoc, non dovessero essere sufficienti in presenza di un tasso elevato di violazioni, si dovrebbe valutare l'acquisto di apparecchiature automatizzate per effettuare controlli più sistematici. Tuttavia, tali controlli saranno pienamente efficaci solo se gli organi di controllo avranno accesso ai registri esteri dei detentori di veicoli, il che attualmente non ha luogo o avviene solo in misura molto</p>

Fase del processo	Spiegazione
	<p>limitata e rende notevolmente più difficile perseguire le infrazioni fiscali che coinvolgono veicoli immatricolati all'estero. Finché l'accesso ai registri automobilistici esteri non diventerà una realtà per gli organi di controllo e le apparecchiature di controllo automatizzate non potranno essere utilizzate in modo efficace, i trasgressori devono essere fermati immediatamente e puniti sul posto con la multa. Solo così alle persone domiciliate all'estero potrà essere accordato lo stesso trattamento giuridico di quelle domiciliate in Svizzera.</p> <p>Questo processo di controllo corrisponde a quello del contrassegno elettronico. Se i controlli sono effettuati sulle strade nazionali, sarà sufficiente un'unica interrogazione del sistema per verificare il pagamento corretto di ambedue le tasse.</p> <p>Se da un controllo risulta che per il veicolo in questione la tassa forfettaria non è stata pagata né si è provveduto a registrarlo per la tassa sul chilometraggio, sarà inflitta una multa di 200 franchi.</p>

b) Processo di riscossione della tassa sul chilometraggio

In alternativa al pagamento della tassa forfettaria, i veicoli immatricolati all'estero possono essere tassati anche in base al chilometraggio. Tuttavia, a causa dell'impostazione fortemente decrescente della tassa forfettaria, è improbabile che l'imposizione in funzione della distanza sia conveniente persino per i lavoratori frontalieri che percorrono quotidianamente solo brevi tratte in Svizzera.

Le modalità di riscossione della tassa sul chilometraggio sono sostanzialmente le stesse per le automobili e i veicoli commerciali leggeri svizzeri ed esteri, ma per i veicoli esteri la riscossione della tassa non compete ai Cantoni, bensì esclusivamente alla Confederazione. Un'altra differenza significativa è che la registrazione, la determinazione del chilometraggio e l'incasso competono a un fornitore autorizzato dalla Confederazione (analogamente al servizio di telepedaggio SET per i veicoli commerciali pesanti). Ciò significa che per la determinazione della tassa sul chilometraggio le persone imponibili con veicoli immatricolati all'estero non possono optare per l'autodichiarazione, bensì devono utilizzare il servizio di un fornitore autorizzato.

Di seguito sono trattate solo le differenze rispetto ai veicoli immatricolati in Svizzera secondo il punto 2.1.6.3.

Figura 21: Processo di riscossione della tassa sul chilometraggio

Fase del processo	Spiegazione
Registrazione	<p>I veicoli immatricolati all'estero non sono registrati nel SIAC, pertanto devono essere dichiarati alla Confederazione tramite un portale web. Alla registrazione provvede un fornitore autorizzato dalla Confederazione. Le informazioni richieste sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • informazioni sul fornitore; • informazioni sul detentore del veicolo; • numero d'identificazione del veicolo (VIN); • targa ufficiale e Paese d'immatricolazione del veicolo; • categoria fiscale; • indicazione del tipo di propulsione, ossia BEV o PHEV; • peso totale massimo autorizzato o massa totale consentita nel Paese di origine in chilogrammi.
Determinazione del chilometraggio	<p>I chilometri percorsi nel territorio doganale sono determinati da un fornitore autorizzato come per le automobili e i veicoli commerciali leggeri svizzeri. Tuttavia, il fornitore comunica il chilometraggio all'UDSC ogni giorno in cui il veicolo circola in Svizzera.</p>

Fase del processo	Spiegazione
Tassazione	L'UDSC stabilisce l'importo della tassa dovuta sulla base del chilometraggio nel territorio doganale comunicato e del peso totale del veicolo. Emette quindi la decisione d'imposizione e la invia al fornitore, che la rende accessibile alla persona imponente. Se questi considera errato l'importo fatturato dal fornitore, deve contestare la fattura al fornitore entro il termine di opposizione. Il fornitore esamina la contestazione e, se necessario, procede ai necessari accertamenti con l'UDSC. Se la contestazione non è di sua competenza, la trasmette all'UDSC.
Incasso	La tassa viene pagata all'UDSC sulla base di un conteggio periodico tramite il fornitore di cui la Confederazione verifica la solvibilità. Il fornitore deve procedere all'incasso presso la persona imponente a proprio rischio. In caso di mancato pagamento della fattura nonostante l'invio di un sollecito, ai veicoli interessati verrà rifiutata l'entrata nel territorio doganale fino al pagamento della tassa dovuta.
Controllo	Se durante il controllo di un veicolo estero viene constatato il mancato pagamento della tassa forfettaria, è necessario verificare se, per il veicolo in questione, è stato inserito nel sistema d'informazione un contratto con un fornitore per la determinazione del chilometraggio. In tal caso, si applicano gli stessi meccanismi di controllo dei veicoli svizzeri per quanto concerne la corretta determinazione del chilometraggio. Dal momento che i chilometri sono di norma percorsi prevalentemente all'estero, la percorrenza chilometrica non può servire per plausibilizzare il chilometraggio comunicato. A differenza di quanto avviene per i veicoli svizzeri, la percorrenza chilometrica dei veicoli esteri non deve quindi essere comunicata regolarmente. Per questo motivo, occorre basarsi sull'obbligo dei fornitori autorizzati di garantire in qualunque momento l'osservanza delle condizioni di autorizzazione, che la Confederazione deve verificare nell'ambito di audit.
Perseguimento	Se viene constatata un'infrazione fiscale per un veicolo registrato per la tassa sul chilometraggio, si applicano le disposizioni penali a tenore della LTVE. Le infrazioni sono perseguite e giudicate dall'UDSC conformemente alla LUDSC e alla DPA.

2.1.6.9 Riscossione per i veicoli esteri della categoria fiscale «veicoli commerciali pesanti per il trasporto di persone»

Generalmente i veicoli commerciali pesanti sono destinati all'uso commerciale. Per evitare distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti è dunque indispensabile che i veicoli svizzeri ed esteri siano tassati allo stesso modo. Per i veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di persone e immatricolati all'estero è dunque esclusa una tassa forfettaria come per le automobili estere. Nel contempo, per i viaggi occasionali in Svizzera dovrà essere disponibile una modalità di rilevazione più semplice possibile. La soluzione prevista per le automobili svizzere non è quindi praticabile.

Dovrà essere utilizzato il sistema TTPCP per determinare il chilometraggio e la tassa da riscuotere sui veicoli commerciali pesanti esteri per il trasporto di persone. L'uso del servizio nazionale di pedaggio manuale (NMTS) della TTPCP potrebbe generalmente rappresentare la soluzione preferita, poiché è previsto per i veicoli tuttora sprovvisti di un sistema di rilevazione al momento dell'entrata nel territorio doganale.

In caso di permanenze frequenti in Svizzera, la persona imponente può anche avvalersi dei servizi di un fornitore autorizzato nell'ambito della TTPCP, che determina il chilometraggio utilizzando un proprio sistema di rilevazione (v. anche la nota 48).

Anche le altre fasi del processo, dalla determinazione della tassa all'incasso fino al controllo e al sanzionamento, corrispondono alla soluzione TTPCP.

2.1.6.10 Riscossione per i veicoli esteri della categoria fiscale «motoveicoli»

Anche i veicoli immatricolati all'estero della categoria fiscale «motoveicoli» sono imponenti. La tassa forfettaria deve essere pagata prima del viaggio nel territorio doganale e per l'intera permanenza

nello stesso. Questa tassa si differenzia dalla tassa forfettaria sulle automobili estere soltanto per la tariffa. Per il processo di riscossione si rimanda quindi alle spiegazioni relative alla tassa forfettaria sulle automobili e i veicoli commerciali leggeri esteri (v. punto 2.1.6.8).

2.2 Idrogeno

In linea di principio tutti i mezzi di propulsione materiali (ossia tutti i **carburanti**) sottostanno alla legislazione sull'imposizione degli oli minerali a condizione che siano utilizzati come carburanti. L'articolo 2 capoverso 2 LIOm fornisce la definizione di carburante. Tutti i biocarburanti e i carburanti sintetici sottostanno sostanzialmente alle imposte sugli oli minerali.

Attualmente l'idrogeno costituisce un'eccezione: i veicoli elettrici a celle a combustibile (Fuel Cell Electric Vehicle, FCEV) sono riforniti di idrogeno non mescolato che, secondo la prassi attuale, non è rilevato come carburante, quindi neppure tassato, poiché costituisce soltanto il materiale di partenza per la trasformazione in energia elettrica nella cella a combustibile. Questi veicoli a idrogeno sono alimentati da un motore elettrico o dall'elettricità e sono quindi anche «veicoli elettrici» in senso lato. D'altro canto, se mescolato con il gas naturale, l'idrogeno è tassato come carburante se la miscela viene messa in circolazione presso una stazione di rifornimento di gas naturale per veicoli a gas naturale. Anche se viene utilizzato direttamente per un motore a combustione, l'idrogeno (non miscelato) rientra comunque nel campo di applicazione della LIOm.

L'idrogeno può quindi essere utilizzato nei veicoli in modi diversi, il che può portare a diverse forme di tassazione secondo il diritto vigente. In futuro, ogni utilizzo dell'idrogeno come mezzo di propulsione dovrà essere tassato in modo unitario. Per questo motivo, la LIOm sarà modificata unitamente al presente progetto nel senso che anche l'idrogeno utilizzato per i veicoli a celle a combustibile verrà considerato un carburante.

L'idrogeno rientra nella voce di tariffa 2804.1000, che non figura nella tariffa d'imposta dell'allegato 1 LIOm. Per questa voce di tariffa si può adottare l'aliquota d'imposta per il bioidrogeno gassoso senza prova ecologica e sociale (articolo Petroli-Info n. 717⁴⁹). Attualmente l'aliquota d'imposta è pari a 409.90 franchi per 1000 kg e il supplemento fiscale sugli oli minerali ammonta a 399.30 franchi per 1000 kg. L'onere fiscale totale per l'idrogeno gassoso è quindi pari a 809.20 franchi per 1000 kg. Per l'idrogeno liquido (articolo Petroli-Info n. 718) l'aliquota d'imposta è pari a 420.60 franchi per 1000 litri e il supplemento fiscale sugli oli minerali ammonta a 300 franchi per 1000 litri. L'onere fiscale totale per l'idrogeno liquido è quindi pari a 720.60 franchi per 1000 litri.

Analogamente al calcolo delle tariffe per una tassa sul chilometraggio, una tariffa fiscale per i veicoli a idrogeno equivalente all'imposta sugli oli minerali sarà applicata anche ai veicoli a celle a combustibile (sulla base del consumo specifico di carburante per 100 km). L'obiettivo finale è garantire che l'onere fiscale ogni 100 km sia approssimativamente lo stesso per veicoli a benzina e diesel, nonché veicoli elettrici e a celle a combustibile dello stesso genere. In questo modo, da un lato si assicura la massima parità di trattamento e, dall'altro, si garantisce il finanziamento dell'infrastruttura stradale.

I database attualmente disponibili e la letteratura sui consumi dei veicoli a celle a combustibile mostrano che le attuali tariffe d'imposta per l'idrogeno sono troppo basse rispetto alle imposte sugli oli minerali per la benzina e il diesel o alla tassa sul chilometraggio per i veicoli elettrici alimentati esclusivamente a batteria (in riferimento all'onere fiscale per 100 km). Per ottenere un onere fiscale equivalente, le tariffe per l'idrogeno saranno quindi aumentate.

In analogia con l'imposta sugli oli minerali, la tariffa per l'idrogeno sarà suddivisa in un'imposta di base e un supplemento (v. punto 3.2, commenti all'allegato 1/n. 1). Nella maggior parte delle stazioni di servizio l'idrogeno si trova nello stato di aggregato gassoso. Se, invece, l'idrogeno è erogato nello stato di aggregato liquido, si applicano le seguenti aliquote d'imposta equivalenti in termini di contenuto energetico:

⁴⁹ <https://petroli-info.bazg.admin.ch/articleDetail?segrn=717&tn=2804.1000%2F923&date=2024%252D02%252D13&locale=it>.

Figura 22: Aliquote d'imposta per l'idrogeno

Imposta sugli oli minerali	Quota (in %)	Ogni 1000 kg di idrogeno gassoso (in fr.)	Ogni 1000 kg di idrogeno liquido (in fr.)
Imposta di base	59,7	3006.98	3086.11
Supplemento	40,3	2027.40	2080.76
Totale	100,0	5034.38	5166.87

2.3 Compatibilità tra i compiti e le finanze

Il finanziamento delle infrastrutture stradali in Svizzera poggia sul principio del federalismo. La Confederazione costruisce le strade nazionali, le gestisce e provvede alla loro manutenzione, assumendone le spese. Per finanziare i compiti e le spese connessi alla circolazione stradale, la Confederazione può attingere a due strumenti: FOSTRA e FSTS. Con il FOSTRA la Confederazione finanzia l'esercizio, la manutenzione, la costruzione e il potenziamento delle strade nazionali. Al FSTS sono invece imputate le spese amministrative dell'USTRA. Le strade nazionali rivestono un'enorme importanza per l'economia svizzera.

I Cantoni ricevono fondi dal FSTS per una parte delle spese stradali, mentre dal FOSTRA sono erogati contributi a Cantoni e Comuni anche per i progetti per il traffico d'agglomerato.

La maggior parte dei conferimenti a FSTS e FOSTRA sono proventi delle accise sul carburante (benzina e diesel), in contrazione a fronte della crescente elettrificazione del parco veicoli. Si ridurrà così il substrato fiscale delle imposte sugli oli minerali, privando quindi di risorse il FOSTRA, il FSTS e il bilancio generale della Confederazione. La tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici compenserà la contrazione del gettito generato dalle imposte sugli oli minerali dovuta alla diffusione dell'elettromobilità. Può quindi garantire il finanziamento a lungo termine dell'infrastruttura dei trasporti e contribuire al bilancio della Confederazione, come avviene attualmente con le imposte sugli oli minerali. Le ripercussioni finanziarie sono spiegate al punto 4.1.1.

2.4 Questioni collegate all'attuazione

L'UDSC, cui sarà affidata l'esecuzione della LTVE, riscuote già una tassa sul chilometraggio, la TTPCP, che tuttavia è limitata al traffico merci pesante, mentre la nuova tassa sarà riscossa anche sulle automobili e, in forma forfettaria, su altri generi di veicoli, tra cui motoveicoli o ciclomotori. Di conseguenza, se i veicoli svizzeri assoggettati alla TTPCP sono circa 50 000, al momento della sua introduzione la tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici riguarderà circa un milione di veicoli e fino a sei milioni una volta completata l'esecuzione.

I Cantoni assumeranno un ruolo importante nell'esecuzione della LTVE con la tassazione di gran parte dei veicoli elettrici svizzeri e l'incasso, quindi saranno direttamente coinvolti in questi lavori. Si sono già tenuti i primi colloqui con l'Associazione dei servizi della circolazione (asa) che si è detta fundamentalmente disponibile ad assumere i nuovi compiti. Inoltre, ha già elaborato una prima stima degli oneri d'esecuzione che ne deriveranno (sulle ripercussioni finanziarie v. punto 4.1.1). Una delle sfide che si stanno già delineando è il problema dei cambi di detentore e le relative possibili discrepanze tra la percorrenza chilometrica comunicata e quella effettiva. A livello di ordinanza sarà necessario disciplinare chiaramente come gestire tali differenze e su quale dei due detentori (precedente o nuovo) ricada la responsabilità.

L'attuazione del sistema di riscossione e d'esecuzione descritto al punto 2.1.6 è essenzialmente un progetto informatico. L'UDSC si basa sul modello SAFe (Scaled Agile Framework) per l'attuazione di questi progetti. Le applicazioni sono quindi implementate prevalentemente in modo agile e iterativo. Il progetto è diretto dal Portfolio Management, che stabilisce le priorità dei singoli elementi che lo compongono secondo determinati criteri. Un progetto avviato viene implementato in cosiddetti incrementi di prodotto di dieci settimane. In tal modo è possibile tenere conto costantemente delle modifiche da apportare ai requisiti, delle reazioni degli utenti finali o di altri cambiamenti del contesto. È fondamentale raccogliere regolarmente le reazioni a tutti i livelli coinvolti e integrarle nel progetto. Secondo questo modello, il

sistema di riscossione e d'esecuzione può essere attuato in quattro fasi e in meno di quattro anni, a condizione che all'avvio del progetto possano essere ancora sfruttate le sinergie dell'attuale programma DaziT dell'UDSC⁵⁰: inizializzazione (4 mesi), analisi (10 mesi), implementazione (23 mesi) e introduzione (3 mesi).

L'inizializzazione serve a comporre il team e a descrivere il progetto, inclusa una stima di massima dell'onere atteso. L'analisi si fonda sulle basi giuridiche del futuro tributo e, oltre all'analisi delle esigenze di protezione e alla definizione delle condizioni di autorizzazione per i fornitori, comprende tra l'altro la predisposizione dell'architettura e dei processi necessari, del sistema di trattamento dei dati e dei diritti di accesso nonché della stima dei costi e delle risorse per l'implementazione.

L'implementazione richiederà circa due anni e include la creazione del sistema d'informazione (ossia di un'applicazione o un portale web per la comunicazione della percorrenza chilometrica nonché di una piattaforma dati B2B per la trasmissione del chilometraggio da parte dei fornitori autorizzati) e l'adattamento del portale della tassa di circolazione per il pagamento della tassa forfettaria sui veicoli esteri. A ciò si aggiunge l'ampliamento dei sistemi esistenti (in particolare TTPCP e SIAC) e delle interfacce con questi sistemi nonché con i sistemi degli uffici cantonali della circolazione stradale. Nell'implementazione rientrano anche l'autorizzazione dei (primi) fornitori, per i quali si svilupperà una procedura di autorizzazione con requisiti tecnici e operativi concreti in analogia con l'autorizzazione dei fornitori del SET e del NETS per la TTPCP, e la creazione dell'unità organizzativa preposta all'esecuzione presso l'UDSC. Grazie alla metodologia agile, è possibile effettuare test, fasi pilota e corsi di formazione già durante l'implementazione.

La vera e propria introduzione può avvenire in pochi mesi.

La campagna d'informazione è un elemento chiave per l'introduzione del tributo. Come spiegato al punto 2.1.6.3, le misure e le campagne d'informazione adeguate ai gruppi di destinatari saranno sviluppate e realizzate nell'ambito dell'implementazione.

3 Commento ai singoli articoli per la variante relativa al chilometraggio

3.1 Costituzione federale

Osservazioni generali

Con il progetto di creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), nell'articolo 131 capoverso 2 lettera b Cost. è stata integrata la competenza della Confederazione di riscuotere una tassa sui veicoli a motore che impiegano mezzi di propulsione diversi dai carburanti di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e Cost. Secondo l'articolo 86 capoverso 2 lettera d Cost., il prodotto netto della tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici è assegnato al FOSTRA. Per poterlo utilizzare analogamente alle imposte sugli oli minerali, devono essere modificati o integrati in alcuni punti gli articoli 86 (cpv. 2 lett. d, e ed e^{bis} nonché cpv. 2^{bis} e cpv. 4 lett. a e b) e 196 (n. 3 cpv. 2 e 2^{bis}).

Le imposte sugli oli minerali gravanti sui carburanti si compongono dell'imposta di consumo («imposta di base») e del supplemento su tale imposta. Il prodotto netto dell'imposta di base è assegnato per metà al FSTS e di norma per il 10 per cento al FOSTRA; il resto confluisce nel bilancio generale della Confederazione. Il prodotto netto del supplemento è conferito interamente al FOSTRA. Questa suddivisione (risalente al passato) in imposta di base e supplemento non sarà mantenuta per la nuova tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici perché ritenuta da molti complicata e difficilmente giustificabile. La ripartizione del prodotto netto della tassa sarà invece effettuata sulla base di aliquote percentuali stabilendo le quote in modo da corrispondere alla ripartizione in vigore per le imposte sugli oli minerali (imposta di base e supplemento).

⁵⁰ L'obiettivo del programma DaziT, avviato ufficialmente il 1° gennaio 2018, è semplificare, ottimizzare e digitalizzare tra l'altro i processi doganali, di riscossione dei tributi e di controllo entro la fine del 2026. Le nuove soluzioni digitali sono sviluppate in due *Agile Release Trains* (ART). Entrambi si compongono di diversi team e circa 200 persone (*Scrum Master*, sviluppatori, architetti, verificatori, *Product Owner* ecc.). Nel quadro di DaziT l'UDSC è riuscito ad attivare sinora circa 40 app, applicazioni e servizi IT di base ([Programma di trasformazione DaziT](#)).

Oltre alla tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici, e a prescindere da essa, sarà modificata la regolamentazione dell'impiego dei prodotti netti dell'imposta sugli autoveicoli. L'articolo 86 capoverso 2 lettera b è adattato nell'ambito delle misure di correzione del bilancio della Confederazione, volte a ridurre gli elevati deficit strutturali attesi.

Articolo 86

Capoverso 2

Lettera b

Con l'entrata in vigore del FOSTRA nel 2018, il prodotto netto dell'imposta speciale di consumo sulle automobili (art. 131 cpv. 1 lett. d Cost.; «imposta sugli autoveicoli») è stato interamente assegnato con destinazione vincolata al FOSTRA conformemente all'articolo 86 capoverso 2 lettera b. Prima del 2018, il prodotto netto dell'imposta confluiva totalmente nel bilancio generale della Confederazione. La nuova normativa prevede che almeno il 50 per cento del prodotto netto sia attribuito al FOSTRA. Consente di utilizzare una parte dell'imposta sugli autoveicoli per il bilancio generale della Confederazione laddove necessario, per esempio quando si tratta di rispettare le disposizioni imposte dal freno all'indebitamento.

Lettera d

Con la formulazione vigente, il prodotto netto della tassa sui veicoli a motore che impiegano mezzi di propulsione diversi dai carburanti di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e Cost. è conferito interamente al FOSTRA. La disposizione viene modificata per consentire in futuro di assegnare una quota del prodotto netto della nuova tassa al FOSTRA come pure al bilancio generale della Confederazione. Il tenore dell'articolo è modificato affinché i fondi confluiscono nei rispettivi strumenti di finanziamento nella stessa proporzione in cui avveniva sinora con le imposte sugli oli minerali.

Nel calcolo delle quote occorre considerare che le tariffe della nuova tassa sono aumentate di un equivalente IVA (v. punto 2.1.5). Le risultanti maggiori entrate confluiranno interamente nel bilancio generale della Confederazione, in analogia con l'IVA sull'attuale imposta sugli oli minerali. In considerazione di questo effetto, la quota della nuova tassa da assegnare al FOSTRA deve ammontare almeno al 38 per cento, che corrisponde al supplemento fiscale sugli oli minerali, conferito interamente al FOSTRA. Il 38 per cento della nuova tassa riflette quindi l'attuale quota del supplemento sul gettito complessivo delle imposte sugli oli minerali (incluso l'equivalente IVA). Poiché un ulteriore 10 per cento dell'imposta sugli oli minerali confluisce «di norma» nel FOSTRA, occorre tenerne conto in modo adeguato stabilendo per la nuova tassa una forchetta per la quota del FOSTRA. Questa forchetta può arrivare al massimo al 44 per cento per corrispondere al disciplinamento dell'imposta sugli oli minerali.

La forchetta dal 38 al 44 per cento crea quindi un margine di manovra di 6 punti percentuali, che corrisponde all'attuale margine discrezionale del Parlamento, il quale può decidere se assegnare il 10 per cento dell'imposta di base a favore del FOSTRA o del bilancio generale della Confederazione. Il limite superiore del 44 per cento riflette la quota del supplemento con l'aggiunta del 10 per cento dell'attuale imposta di base sul gettito complessivo (incl. l'equivalente IVA).

Questo disciplinamento garantisce che la nuova tassa offra la stessa flessibilità nella distribuzione dei fondi del vigente sistema delle imposte sugli oli minerali. Nel contempo assicura che tutti gli strumenti beneficino in proporzione della nuova tassa nella stessa misura di quanto avviene con le imposte sugli oli minerali.

Lettera e

Si tratta di una modifica di tecnica legislativa senza ripercussioni materiali. Per rendere la lettura più scorrevole, l'attuale formulazione macchinosa è suddivisa nei numeri 1 e 2. Inoltre, l'ultima parte della disposizione vigente (...ma al massimo a 310 milioni di franchi ...) viene scorporata nel nuovo capoverso 2^{bis}, poiché si applica anche alla nuova tassa.

Lettera e^{bis}

La nuova lettera e^{bis} garantisce che, conformemente all'articolo 131 capoverso 2 lettera b, anche con la nuova tassa sia conferita al fondo un'ulteriore quota del prodotto netto, come nel caso dell'imposta sugli oli minerali. Per ottenere un sistema equivalente a quello attuale, segnatamente con la lettera e, che disciplina l'assegnazione dell'imposta speciale di consumo sui carburanti (eccetto i carburanti per l'aviazione), la quota è stata stabilita al 6 per cento del prodotto netto. Le lettere e ed e^{bis} sono correlate alle

disposizioni transitorie di cui all'articolo 196 numero 3 capoverso 2 e 2^{bis} che risalgono all'introduzione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e sono state poi modificate con la creazione del FOSTRA. Secondo la Costituzione federale vigente, una parte dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata per il FSTS (la metà dell'imposta di base) è utilizzata per la remunerazione e il rimborso degli anticipi al FIF.

Con la lettera e^{bis} la disposizione della lettera e viene trasposta in modo speculare alla nuova tassa e tiene conto che si rinuncia a suddividerla in imposta di base e supplemento. La soluzione della percentuale fissa è equivalente, ma più semplice, per garantire che anche le risorse generate con la nuova tassa siano destinate in modo vincolante al fondo.

La scelta del 6 per cento si basa su una pura equivalenza matematica rispetto all'attuale meccanismo della lettera e, secondo cui al fondo sono devoluti il 9 per cento del supplemento fiscale sugli oli minerali e la metà del prodotto netto dell'imposta sugli oli minerali (imposta di base). Complessivamente risulta un afflusso di mezzi dell'ordine del 6 per cento circa del prodotto netto dell'intera imposta sugli oli minerali. Si garantisce così l'equivalenza con il sistema attuale.

Capoverso 2^{bis}

Il capoverso 2^{bis} stabilisce che la somma degli importi conferiti al fondo di cui al capoverso 2 lettere e ed e^{bis} rimane limitata a un massimo di 310 milioni di franchi all'anno, tetto già previsto nel diritto vigente e iscritto nella presente legge. L'introduzione della lettera e^{bis} rende necessario ristabilire in modo esplicito il limite esistente in un nuovo paragrafo per comprendere nel calcolo anche questo nuovo afflusso di mezzi.

Capoverso 4

L'attuale disposizione è integrata nel senso che, in analogia con le imposte sugli oli minerali, al FSTS è conferita una parte del prodotto netto della nuova tassa (28 %). Per agevolare la comprensione, la disposizione è suddivisa nelle lettere a e b.

Articolo 131 capoverso 2 lettera b

Si tratta di un semplice adeguamento linguistico riguardante unicamente il testo italiano. Il termine vigente «imposta» è sostituito con «tassa».

Articolo 196

Numero 3

Capoverso 2 e 2^{bis}

Nelle due disposizioni vigenti è aggiunto il rimando alle lettere e ed e^{bis} (... lettere e ed e^{bis} ... anziché al fondo nel cpv. 2 e ... lettere e ed e^{bis} nel cpv. 2^{bis}). Anche qui l'intento è applicare la disposizione vigente concernente l'imposta sugli oli minerali anche alla nuova tassa (si veda al riguardo le precedenti spiegazioni sul nuovo capoverso e^{bis}).

3.2 Legge federale concernente una tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici

Ingresso

La competenza della Confederazione di riscuotere una tassa sui veicoli elettrici è disciplinata dall'articolo 131 capoverso 2 lettera b Cost.

Sezione 1: Disposizioni generali

Articolo 1 Oggetto

Capoverso 1

In virtù della competenza conferita alla Confederazione con l'articolo 131 capoverso 2 lettera b Cost, viene qui stabilito che la Confederazione riscuote una tassa sul chilometraggio sui veicoli a propulsione elettrica (veicoli elettrici).

Capoverso 2

Qui sono specificati i veicoli considerati elettrici ai sensi della presente legge: da un lato i veicoli elettrici a batteria (BEV), dall'altro i veicoli ibridi plug-in (PHEV). Sono veicoli dotati di una presa per la ricarica e alimentati da una fonte esterna con energia elettrica che viene immagazzinata in una batteria.

I BEV sono alimentati esclusivamente da un motore elettrico. L'energia viene erogata dalla batteria nel veicolo che è caricata tramite la rete elettrica esterna. Una parte dell'energia viene recuperata durante la frenata e immessa nella batteria.

I PHEV sono dotati di un motore a combustione e di un motore elettrico, alimentato da una batteria. Così come per i BEV, anche qui la batteria è caricata da una fonte esterna di energia elettrica. Sono assoggettati alla tassa anche i cosiddetti veicoli «Range-Extender»⁵¹ (veicoli ad autonomia estesa). Si tratta sostanzialmente di veicoli elettrici dotati anche di un motore a combustione che utilizza carburante per azionare un generatore che produce elettricità e così carica la batteria. I veicoli ad autonomia estesa sono equiparati ai PHEV.

Non sono invece assoggettati alla tassa i cosiddetti veicoli «mild hybrid» e «full hybrid» (HEV), che non hanno una presa per la ricarica, pertanto la batteria non è caricata da una fonte esterna di energia. A questi veicoli si applicano le imposte sugli oli minerali. Neppure i veicoli a celle a combustibile (Fuel Cell Electric Vehicle; FCEV) sono assoggettati alla tassa sui veicoli elettrici, poiché non sono dotati di una presa per la ricarica elettrica. In questi veicoli l'idrogeno erogato viene convertito in elettricità soltanto all'interno del veicolo. In futuro, tuttavia, l'idrogeno sarà assoggettato all'imposta sugli oli minerali a prescindere dal fatto che sia utilizzato direttamente nel motore a combustione o trasformato in elettricità nelle celle a combustibile (v. anche i commenti all'all. 1 n. 1 art. 2 cpv. 2^{bis} LIOM).

Articolo 2 Applicabilità della legge sui compiti dell'UDSC

Capoverso 1

La legge sui compiti dell'UDSC (LUDSC) ha tra i suoi obiettivi di armonizzare l'esecuzione e creare le condizioni per procedure semplici ed economiche, segnatamente per la riscossione dei tributi spettante all'UDSC. La LUDSC pone dunque le basi giuridiche per la digitalizzazione nonché la semplificazione e l'armonizzazione dell'esecuzione di atti normativi di natura fiscale.

L'esecuzione della presente legge è delegata all'UDSC (v. art. 3), pertanto l'articolo 2 stabilisce che la LUDSC è applicabile anche alla riscossione della tassa sui veicoli elettrici, salvo disposizioni contrarie della LTVE. Le disposizioni della LUDSC rilevanti per la riscossione della tassa riguardano per esempio le competenze dell'UDSC, il trattamento dei dati, i controlli, l'assistenza amministrativa, la tutela giurisdizionale o il perseguimento penale che non sono disciplinati anche nella LTVE o lo sono soltanto a titolo complementare laddove necessario.

La LUDSC non è ancora in vigore, ma è stata adottata dall'Assemblea federale il 20 giugno 2025⁵². Nella procedura di consultazione si rinuncia pertanto a trasporre le pertinenti disposizioni della LUDSC nel progetto di legge. Al loro posto, l'articolo 2 rimanda all'applicabilità della LUDSC.

Capoverso 2

Le disposizioni della LUDSC concernenti la dichiarazione delle merci e della riscossione dei tributi si applicano, per analogia, alla LTVE, poiché con la riscossione della tassa sui veicoli elettrici l'oggetto dell'imposizione non sono le merci imponibili bensì i chilometraggi percorsi. Nonostante le differenze talora considerevoli tra la riscossione dei tributi all'importazione e all'esportazione nel traffico transfrontaliero delle merci e quella dei tributi nazionali, è possibile un'ampia armonizzazione della procedura.

Il titolo secondo della LUDSC (procedura d'imposizione) prevede, oltre all'obbligo di dichiarazione per le merci soggette a un tributo nazionale, che il Consiglio federale stabilisca la periodicità della dichiarazione e che le merci non dichiarate, dichiarate in modo lacunoso o errato siano imposte d'ufficio entro i limiti del potere di apprezzamento.

⁵¹ Range Extended Electric Vehicle (REEV).

⁵² FF 2025 2035

Il titolo terzo sulla riscossione dei tributi disciplina, tra l'altro, la responsabilità solidale, la modalità di pagamento, gli interessi, la prescrizione, la garanzia dei crediti, la riscossione posticipata nonché il condono dei tributi e l'esecuzione di crediti.

Il titolo quinto disciplina il diritto procedurale e la tutela giurisdizionale. Stabilisce tra l'altro che i debitori del tributo devono collaborare all'accertamento dei fatti. Il campo di applicazione dell'obbligo generale di collaborazione previsto dalla disposizione è molto ampio, ma è limitato dal principio di proporzionalità. Pertanto, le parti devono compiere tutte le attività di collaborazione, da esse ragionevolmente esigibili, adeguate e necessarie ai fini di un'imposizione completa e corretta. La decisione sul tipo di collaborazione richiesto è a discrezione dell'UDSC.

Inoltre, il titolo sesto disciplina il controllo, il titolo settimo le attribuzioni dell'UDSC, il titolo ottavo il trattamento dei dati, il titolo nono l'assistenza amministrativa e il titolo decimo il perseguimento penale.

Articolo 3 Autorità competente

Capoverso 1

Il capoverso 1 precisa che l'esecuzione della LTVE compete all'UDSC.

Capoverso 2

Il Consiglio federale può coinvolgere nell'esecuzione i Cantoni e organizzazioni private. Allo stato attuale non è chiaro fino a che punto e in quale misura saranno coinvolte organizzazioni private, tuttavia i controlli potranno essere parzialmente effettuati insieme a quelli dei contrassegni, che secondo l'articolo 18 capoverso 3 LUSN possono essere delegati a terzi. Anche i controlli nell'ambito della riscossione della tassa sul traffico pesante si basano tra l'altro su dati registrati da unità mobili di rilevazione private (v. art. 90 cpv. 4–6 OTTP); questi dati sono utilizzati a fini di controllo per i veicoli commerciali pesanti tassati con il sistema della TTPCP pure secondo la LTVE. È dunque presumibile che il Consiglio federale coinvolgerà organizzazioni private in particolare per i controlli.

Capoverso 3

L'importo dell'indennità per le autorità coinvolte nell'esecuzione della LTVE sarà stabilito dal Consiglio federale nel senso di un'armonizzazione con le imposte di consumo e le tasse d'incentivazione riscosse dall'UDSC.

Sezione 2: Obbligo fiscale

Articolo 4 Oggetto della tassa

La legge prevede che siano tassati i viaggi di tutti i veicoli elettrici immatricolati per la circolazione stradale. Ciò vale per i veicoli immatricolati in Svizzera e per quelli all'estero, muniti di una targa. La tassa è riscossa su tutti i chilometri percorsi (=chilometraggio) nel territorio doganale in Svizzera analogamente alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Il criterio del territorio doganale è necessario perché consente di utilizzare, per la riscossione del tributo sui veicoli pesanti, lo stesso sistema di quello della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Il territorio doganale comprende anche il territorio del Principato del Liechtenstein, al quale compete tuttavia decidere se in futuro intenderà riscuotere una tassa sui veicoli elettrici. Se il Principato optasse per un'altra soluzione, il campo di applicazione territoriale della tassa sui veicoli elettrici dovrebbe essere modificato di conseguenza.

Articolo 5 Esenzioni

Capoverso 1

Lettera a: i veicoli del cosiddetto settore «non-road» (veicoli non progettati per circolare su strada) non sono imponibili per i motivi menzionati al punto 2.1.2. A questo settore sono attualmente attribuiti i seguenti generi di veicoli secondo l'OETV:

- trattori (agricoli; art. 11 cpv. 2 lett. h)
- macchine semoventi (art. 13 cpv. 3 lett. a)
- carri di lavoro (agricoli; art. 13 cpv. 3 lett. b)⁵³
- carri con motore (agricoli; art. 11 cpv. 2 lett. g)

⁵³ Vi rientrano anche i veicoli adibiti alla preparazione di piste per i quali, conformemente all'art. 18 cpv. 1^{er} LIOM, l'imposta sugli oli minerali è in gran parte restituita.

- monoassi (agricoli; art. 17 cpv. 1)
- motoslitte (art. 14 lett. c)

Anche le sedie a rotelle motorizzate sono esentate dalla tassa (art. 18 lett. c OETV). Mentre le sedie a rotelle motorizzate con una velocità massima fino a 10 km/h non necessitano di una targa secondo l'articolo 72 capoverso 1 lettera l dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione⁵⁴, pertanto non sono di per sé imponibili, per quelle con una velocità superiore a 10 km/h la targa è necessaria e, in quanto immatricolate, sarebbero imponibili. Per evitare una disparità di trattamento, anche le sedie a rotelle motorizzate veloci sono esentate dalla tassa.

Lettere b, c e d:

Il presente articolo riprende per analogia l'articolo 17 capoverso 1 lettere g e h LIOm. L'esenzione poggia sul diritto internazionale, segnatamente sulla Convenzione di Vienna del 18 aprile 1961⁵⁵ sulle relazioni diplomatiche, che prevede l'esenzione da tutte le imposte federali, cantonali e comunali dirette e indirette. Conformemente all'articolo 26 capoverso 1 lettera c dell'ordinanza del 20 novembre 1996⁵⁶ sull'imposizione degli oli minerali (OIOm) e all'articolo 4 capoverso 1 lettera e della legge federale del 19 marzo 2010⁵⁷ concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUSN), i veicoli elettrici di governi esteri in missione ufficiale non sono imponibili.

Lettera e:

In linea di principio, anche i veicoli elettrici immatricolati all'estero sono imponibili, tuttavia per i ciclomotori esteri l'attuazione sarebbe difficile e sproporzionata. Considerando che sui ciclomotori svizzeri è riscosso un forfait annuale di 25 franchi, un forfait giornaliero per i veicoli elettrici esteri rientranti in questa categoria fiscale ammonterebbe appena a pochi centesimi, pertanto la riscossione comporterebbe oneri sproporzionati rispetto al provento della tassa.

Capoverso 2

Nei casi in cui l'attuazione della tassa si dimostra particolarmente difficile o comporta un onere sproporzionato, è conferita al Consiglio federale la competenza di esentare interamente o parzialmente dall'obbligo fiscale a livello di ordinanza determinati veicoli elettrici o generi di veicoli elettrici oppure di adottare regolamentazioni speciali. Questa disposizione derogatoria deve essere tuttavia applicata in modo restrittivo, osservando in particolare i principi fondamentali esposti nel punto 2.1.3.1 (ossia garanzia del finanziamento e mantenimento del livello di entrate ottenuto con le imposte sugli oli minerali nonché equivalenza dell'onere finanziario tra le persone imponibili).

Per esempio, potrebbe essere necessario esentare dall'obbligo fiscale le truppe dei Paesi partecipanti al Partenariato per la pace e i membri di tali truppe nell'ambito della cooperazione militare internazionale.

Articolo 6 Eccezioni

L'articolo stabilisce che l'UDSC può accordare eccezioni tempestivamente e in misura adeguata non solo in base al genere, ma anche in riferimento all'impiego del veicolo (p. es. viaggi effettuati per ragioni umanitarie). Così come l'articolo 5 capoverso 2, anche la presente disposizione deve essere interpretata in modo restrittivo.

Articolo 7 Persone assoggettate alla tassa

Lettera a: in linea di principio, il detentore del veicolo è assoggettato alla tassa. Si considera detentore del veicolo, e quindi imponibile, la persona fisica o giuridica iscritta come tale nella licenza di circolazione.

Lettera b: per i veicoli esteri è assoggettato alla tassa anche il conducente. Ciò garantisce che il tributo possa essere applicato in modo efficace. Se, in occasione di un controllo di un veicolo immatricolato all'estero, viene constatato che la tassa non è stata versata e il veicolo non è registrato per la tassa sul chilometraggio, il conducente è punito immediatamente sul posto con la multa. In considerazione del fatto che gli organi di controllo hanno un accesso molto limitato o nullo ai registri esteri dei proprietari di

⁵⁴ RS 741.51

⁵⁵ RS 0.191.01

⁵⁶ RS 641.611

⁵⁷ RS 741.71

veicoli, perseguire le infrazioni fiscali concernenti veicoli esteri è attualmente difficile e alle persone domiciliate all'estero potrebbe non essere attribuito lo stesso trattamento giuridico delle persone domiciliate in Svizzera.

Sezione 3: Basi di calcolo della tassa

Articolo 8 Principio

Capoverso 1

La tassa è calcolata in base ai chilometri percorsi (chilometraggio) nel territorio doganale e al peso totale massimo autorizzato del veicolo elettrico. L'importo da versare della tassa sul chilometraggio è dato di conseguenza dal numero dei chilometri percorsi nel territorio doganale moltiplicato per la tariffa al chilometro in vigore per il veicolo in questione. La tariffa applicabile a un veicolo dipende dal suo peso totale ed è stabilita nell'allegato 2 secondo le categorie fiscali definite: quanto più il peso totale è elevato, tanto maggiore è l'importo per chilometro da versare. Secondo l'articolo 7 capoverso 4 OETV, il «peso totale» è il peso determinante per l'ammissione del veicolo, in altri termini è il peso massimo con cui il veicolo può circolare. Il peso totale figura nella licenza di circolazione ed è registrato anche nel SIAC.

Capoverso 2

Per il calcolo della tassa sono utilizzate diverse tariffe a seconda del tipo di veicolo (=importo al chilometro; v. all. 2 LTVE). Le tariffe sono differenziate per genere di veicolo per ottenere un importo della tassa per chilometro percorso il più possibile equivalente a quello delle imposte sugli oli minerali per i veicoli a benzina e diesel. Per motivi pratici, i generi di veicoli simili sono raggruppati in categorie fiscali, da un lato perché esistono numerosi generi di veicoli, dall'altro perché alcuni di essi comprendono un numero esiguo di veicoli.

Capoverso 3

Il disciplinamento specifico per le combinazioni di veicoli commerciali pesanti nel traffico merci corrisponde al disciplinamento della TTPCP (art. 6 cpv. 2 LTTP). Anche la LTTP prevede che per i veicoli combinati possa essere considerato il peso del convoglio anziché il peso totale. Il peso del convoglio è il peso totale di una combinazione costituita dal veicolo trattore e dai rimorchi (art. 7 cpv. 6 OETV).

Capoverso 4

I diversi generi di veicoli sono definiti nell'OETV. Il genere è riportato nella licenza di circolazione di ciascun veicolo ed è registrato anche nel SIAC. Per evitare che eventuali modifiche all'OETV comportino anche la modifica della legge, l'attribuzione alle diverse categorie fiscali dei generi di veicoli definiti nell'OETV compete al Consiglio federale, che deve emanare le necessarie disposizioni in un'ordinanza relativa alla presente legge.

Articolo 9 Tassa forfettaria

Capoverso 1

Per le categorie fiscali dei motoveicoli e dei ciclomotori è riscossa una tassa forfettaria. Come esposto dettagliatamente al punto 2.1.3.5, l'onere per la riscossione di una tassa sul chilometraggio sarebbe sproporzionato rispetto all'importo modesto della tassa di appena 80 franchi circa in media all'anno. Inoltre, per la determinazione del chilometraggio di motoveicoli, fatta eccezione per l'autodichiarazione, che non consente di scorporare i chilometri percorsi all'estero, non sarebbero disponibili soluzioni paragonabili a quelle per le automobili.

Capoverso 2

Nell'ottica della tecnica di riscossione, per le categorie fiscali delle automobili e dei veicoli commerciali leggeri, nella maggior parte dei casi è più semplice e conveniente corrispondere una tassa forfettaria sui veicoli immatricolati all'estero. Anche per gli utenti esteri occasionali (p. es. i turisti giornalieri) il versamento di un forfait è meno oneroso di una tassa sul chilometraggio. Tuttavia, sarà prevista la possibilità di optare per una tale tassa come per i veicoli svizzeri (principio della non discriminazione). Ciò dovrebbe riguardare in particolare i lavoratori frontalieri che percorrono brevi tragitti per recarsi al lavoro, per i quali l'importo della tassa sul chilometraggio è inferiore al forfait annuale.

I detentori (o i conducenti) di veicoli immatricolati all'estero hanno quindi la possibilità di scegliere se versare una tassa sul chilometraggio o forfettaria.

Capoverso 3

Per i veicoli svizzeri delle categorie fiscali «motoveicoli» e «ciclomotori» la tassa forfettaria è riscossa per un anno. Ciò consente un'attuazione semplice ed efficiente. Il forfait annuo si rifà inoltre a modelli esistenti di tasse paragonabili e tiene conto del tipico utilizzo di questi veicoli nel territorio nazionale (utilizzo permanente).

Capoverso 4

Per i veicoli esteri delle categorie fiscali «automobili», veicoli commerciali leggeri e motoveicoli, la tassa forfettaria si basa sulla durata effettiva della permanenza nel territorio doganale svizzero. Il disciplinamento differenziato considera che questi veicoli circolano in Svizzera solo temporaneamente, per cui una tassa sulla durata della permanenza è più appropriata di un forfait annuale fisso. È così in linea con il principio della proporzionalità e assicura che i detentori di veicoli esteri non siano tassati in modo inappropriato.

Articolo 10 Tariffe fiscali

Capoverso 1

I commenti sulle tariffe e i forfait sono riportati in quelli concernenti l'allegato 2 LTVE.

Capoverso 2

I modelli tariffari sono stati sviluppati sulla base dei dati attualmente disponibili. Il peso di riferimento per i veicoli elettrici si basa sui dati registrati nel SIAC per i veicoli immatricolati dal 2019 alla fine di giugno 2024. Nel caso delle automobili, il peso di riferimento secondo questi dati è pari a 2383 chilogrammi. Il peso dei veicoli elettrici potrebbe cambiare notevolmente in futuro. Le case automobilistiche potrebbero offrire nella loro gamma veicoli sempre più piccoli e, quindi, più leggeri oppure il peso della batteria potrebbe ridursi a causa di innovazioni tecnologiche. Se in futuro i veicoli elettrici tendessero a diventare più leggeri, in media diminuirebbero anche le tariffe, con una conseguente flessione del gettito. Nell'ottica attuale non è peraltro possibile prevedere se il peso totale medio di tutti i generi di veicoli evolverà nella stessa direzione. Per tenere conto dei futuri sviluppi, il capoverso 2 stabilisce che il Consiglio federale può adeguare o aggiornare il peso di riferimento delle diverse categorie fiscali se il peso medio del parco veicoli di una categoria fiscale cambia di oltre il 10 per cento.

Capoverso 3

Il presente capoverso stabilisce una tariffa minima di un centesimo per chilometro poiché è teoricamente possibile che dalla formula tariffaria risulti un valore inferiore a un centesimo per chilometro o, addirittura, un valore negativo per veicoli particolarmente leggeri.

Articolo 11 Compensazione del rincaro

Il disciplinamento della compensazione del rincaro nella LTVE si ricollega a quello nella LIOM. Con il progetto FOSTRA il Parlamento ha deciso, tra l'altro, una modifica della LIOM e, con il nuovo articolo 12f LIOM⁵⁸, ha conferito al Consiglio federale la facoltà di adeguare le imposte sugli oli minerali (imposta di base e supplemento) al rincaro. L'entrata in vigore della disposizione è stata subordinata a condizioni che sono tuttora inadempite.

Per assicurare la parità di trattamento tra i detentori di veicoli alimentati a benzina e diesel e i detentori di veicoli elettrici, il presente articolo prevede anche la possibilità di adeguare il tributo al rincaro. La formulazione è identica a quella dell'articolo 12f LIOM. L'anno di riferimento (il punto di partenza per il primo calcolo del rincaro) non è disciplinato nella LIOM, bensì descritto nei commenti all'articolo concernente la compensazione del rincaro nel messaggio FOSTRA⁵⁹. Come anno di riferimento determinante è stato stabilito quello in cui è entrato in vigore il decreto federale concernente la creazione del FOSTRA, ossia il 2018. Per la presente disposizione relativa al rincaro ci si è dunque basati sul 2018. Ciò garantisce che, in caso di un eventuale aumento delle tariffe d'imposta degli oli minerali a seguito del rincaro, pos-

⁵⁸ Legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA; FF 2017 2945).

⁵⁹ Messaggio del 18 febbraio 2015 concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico strade nazionali (FF 2015 1717, in particolare 1812).

sano essere aumentate nella stessa proporzione le tariffe della tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici. In tal modo è assicurata l'equivalenza tra la tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici e le imposte degli oli minerali in caso di un adeguamento del rincaro.

La disposizione concernente il rincaro nella LIOM (art. 12f) può entrare in vigore solo quando il supplemento fiscale sugli oli minerali sarà aumentato nuovamente (cioè una seconda volta) e posto in vigore dall'Assemblea federale che aveva già deciso di aumentarlo di quattro centesimi. L'aumento è nel contempo l'ultimo adeguamento ai sensi dell'articolo 12f lettera a LIOM. A partire da questo momento (ossia dall'entrata in vigore dell'art. 12f) il Consiglio federale potrà compensare il rincaro accumulatosi dall'anno di riferimento (ossia dal 2018) a condizione che in questo periodo l'indice dei prezzi delle costruzioni per il genio civile sia salito almeno del 3 per cento e sia dimostrata la necessità.

Per la presente disposizione concernente il rincaro non è prevista l'entrata in vigore separata, di conseguenza entra in vigore contestualmente alla LTVE. Tuttavia, affinché il Consiglio federale possa compensare il rincaro una prima volta, è necessario che, dopo l'entrata in vigore della LTVE, l'Assemblea federale decida un primo aumento delle tariffe fiscali, da porre anch'esso in vigore. Di conseguenza, per attuare la disposizione sul rincaro, l'«ultimo adeguamento» a tenore dell'articolo 11 lettera a LTVE sarebbe il primo adeguamento delle tariffe fiscali da parte dell'Assemblea federale. Idealmente sarebbe necessario coordinarlo con il secondo aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali. Dopo la prima compensazione del rincaro, il Consiglio federale può compensare il rincaro sia sulle imposte sugli oli minerali (tariffa di base e/o supplemento) sia sulle tariffe della tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici, dopo che dall'ultima compensazione del rincaro da parte del Consiglio federale o dall'ultimo adeguamento delle tariffe fiscali da parte dell'Assemblea federale l'indice dei prezzi delle costruzioni per il genio civile è aumentato almeno del tre per cento ed è dimostrata la necessità.

Sezione 4: Riscossione della tassa

Articolo 12 Campo di applicazione

Capoverso 1

Il capoverso 1 enumera le categorie fiscali secondo l'articolo 8 capoverso 2 per le quali la tassa è riscossa secondo le disposizioni della presente sezione.

Capoverso 2

I veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di merci e persone di cui all'articolo 8 capoverso 2 lettere c e d sono tassati in linea di principio (v. cpv. 3) con il sistema della TTPCP. La riscossione della tassa per queste categorie fiscali si fonda dunque non sulla presente sezione, bensì sulle disposizioni della sezione 4 della LTTP.

Capoverso 3

I veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di persone sono esentati dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, pertanto non sono integrati nel sistema di riscossione della TTPCP. In alternativa, per la riscossione della tassa sui veicoli elettrici *svizzeri* di questa categoria fiscale sarà dunque possibile, in deroga al capoverso 2, determinare il chilometraggio analogamente a quanto avviene per le automobili (v. punto 2.1.6.5). Dal momento che la tassa per i veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di persone è riscossa in linea di principio secondo le disposizioni della LTTP (cpv. 2), la riscossione secondo le disposizioni della presente legge deve essere richiesta all'UDSC. Il richiedente è la persona imponente o il conducente del veicolo.

Il sistema della TTPCP consente di determinare esattamente il chilometraggio imponente, pertanto una deduzione forfettaria per i chilometri percorsi all'estero nel caso di un'autodichiarazione (v. art. 13 cpv. 3) è esclusa. Questa esclusione è opportuna anche perché, almeno al momento dell'introduzione della tassa, è possibile presumere che gli autobus elettrici siano utilizzati prevalentemente nel settore del trasporto pubblico, per il quale solo una minima parte dell'intero chilometraggio concerne le tratte percorse all'estero.

Articolo 13 Determinazione del chilometraggio

Capoverso 1

In linea di principio si terrà conto dei futuri sviluppi della telematica dei veicoli e del loro collegamento alla rete, dell'accesso ai dati dei veicoli e del loro utilizzo e, per lasciare spazio a innovazioni future, non viene prescritta una determinata soluzione per determinare il chilometraggio in conformità al principio della neutralità tecnologica. L'affermazione di nuovi prodotti o servizi è una decisione da lasciare piuttosto al mercato, di conseguenza è opportuno conferire al Consiglio federale la facoltà di stabilire la modalità di determinazione del chilometraggio (cpv. 2). A prescindere da ciò, oggi è presumibile che a lungo termine il chilometraggio sarà determinato automaticamente tramite un fornitore di servizi. Il progetto di legge prevede quindi la possibilità di autorizzare tali fornitori, in modo da disciplinare a livello di legge a chi compete autorizzare i fornitori e i loro obblighi. Tale possibilità deve essere peraltro prevista perché, per istituire la tassa sul chilometraggio dei veicoli esteri di cui al capoverso 5, è necessario ricorrere al servizio di un fornitore.

Per consentire alle persone imponibili di rilevare il chilometraggio anche senza ricorrere al servizio di un fornitore, deve essere consentita l'autodichiarazione, ossia una comunicazione periodica della percorrenza chilometrica.

Capoverso 2

Come esposto nel commento al capoverso 1, il Consiglio federale deve poter decidere la modalità di determinazione del chilometraggio. Ciò significa anche che può decidere solo per una delle modalità di determinazione enunciate nel capoverso 1. Il Consiglio federale potrebbe prevedere solo l'autodichiarazione, per esempio se nessun fornitore chiedesse l'autorizzazione, viceversa potrebbe rinunciare all'autodichiarazione se, a partire da un dato momento, il numero delle persone imponibili che optano per questa modalità di determinazione è molto esiguo. D'altro canto, il principio della neutralità tecnologica induce a non escludere alcuna modalità di determinazione che si possa imporre sul mercato nell'ambito dei futuri sviluppi. Al Consiglio federale è dunque conferita anche la competenza eventualmente di prevedere modalità diverse da quelle enunciate nel capoverso 1.

Capoverso 3

La tassa è determinata in base al chilometraggio percorso nel territorio doganale. Per determinare il chilometraggio mediante il sistema di rilevazione di un fornitore non sono dunque considerati i chilometri percorsi all'estero. Nella determinazione del chilometraggio in base alla percorrenza chilometrica, il Consiglio federale può accordare una deduzione forfettaria per i chilometri percorsi all'estero per tenere conto che i veicoli circolano talora anche all'estero. Questa soluzione consente di considerare opportunamente i chilometri percorsi all'estero nell'ambito dell'autodichiarazione (v. anche le spiegazioni al punto 2.1.6.3 nella sezione sull'autodichiarazione).

Capoverso 4

Le persone imponibili devono indicare la modalità di determinazione del chilometraggio all'inizio dell'obbligo fiscale e, in linea di principio, sono poi vincolati a questa modalità. Tuttavia, se mutano le circostanze che si ripercuotono sull'uso del veicolo, può essere opportuno cambiare modalità. Una persona imponibile che inizialmente aveva optato per l'autodichiarazione ma che per qualunque motivo intraprende improvvisamente frequenti viaggi all'estero potrebbe avere interesse a passare al sistema di rilevazione di un fornitore e garantirsi così il pagamento della tassa solo sui chilometri percorsi in Svizzera. Il capoverso 4 crea quindi la possibilità di cambiare modalità, senza che esistano motivi specifici.

In considerazione del risultante onere amministrativo e per evitare che si passi repentinamente da una modalità all'altra per un unico viaggio all'estero, la modalità può essere cambiata una volta per periodo fiscale.

Capoverso 5

Per tassare i veicoli elettrici esteri sulla base del chilometraggio, è necessario ricorrere al servizio di un fornitore che, oltre alla registrazione presso l'UDSC e alla determinazione del chilometraggio, si occupa anche dell'incasso. Ciò corrisponde al modello della TTPCP, nel quale i fornitori del SET sono responsabili anche della registrazione e dell'incasso della tassa sul traffico pesante per i veicoli esteri. Il rischio di mancato pagamento è quindi assunto dal fornitore e la Confederazione non deve affrontare una procedura di incasso all'estero, che può essere onerosa.

La comunicazione periodica della percorrenza chilometrica (autodichiarazione) non entra in considerazione per i veicoli elettrici esteri, poiché la parte prevalente del chilometraggio è solitamente percorsa all'estero e gli oneri d'esecuzione sarebbero sproporzionati rispetto al numero esiguo delle persone imponibili che hanno optato per questa modalità di determinazione.

Articolo 14 Registrazione dei dati necessari per determinare il chilometraggio

Capoverso 1

L'obbligo di collaborare da parte delle persone imponibili si fonda sostanzialmente sulla LUDSC (v. commenti all'art. 2 cpv. 2). Qui è precisato che le persone imponibili sono tenute ad assicurare la registrazione ininterrotta durante il viaggio dei dati necessari per determinare il chilometraggio nel veicolo elettrico. Al riguardo è irrilevante il sistema di rilevazione utilizzato, fermo restando che ai sensi della presente legge deve essere inteso nella sua accezione più ampia e include qualsiasi modalità di registrazione dei chilometri per determinare il chilometraggio (oltre al sistema di rilevazione di un fornitore in particolare anche il contachilometri del veicolo elettrico in questione).

Ciò significa che il sistema utilizzato dal fornitore per registrare il chilometraggio deve essere utilizzato correttamente nel veicolo previsto e non sono possibili manipolazioni.

Se opta per l'autodichiarazione, la persona imponibile non può manipolare il contachilometri, condizione imprescindibile per comunicare la percorrenza chilometrica corretta.

Capoverso 2

In aggiunta al capoverso 1, il capoverso 2 obbliga le persone imponibili che utilizzano il sistema di rilevazione di un fornitore ad attivarlo correttamente nel veicolo per il quale è previsto e a mantenerlo attivo ininterrottamente durante il tragitto affinché il chilometraggio sia registrato senza soluzione di continuità.

Articolo 15 Trasmissione dei dati necessari per la riscossione della tassa

Capoverso 1

I dati necessari per tassare il chilometraggio devono essere trasmessi all'UDSC. Dall'applicazione per analogia delle disposizioni della LUDSC, che trattano la dichiarazione delle merci e la riscossione dei tributi (art. 2 cpv. 2), consegue che per la trasmissione dei dati necessari alla riscossione della tassa sia utilizzato il termine «dichiarazione». Tra i dati necessari rientrano, oltre al chilometraggio o alla percorrenza chilometrica determinati, tutte le altre informazioni necessarie per la tassazione⁶⁰. La dichiarazione incombe ai fornitori che determinano il chilometraggio o alle stesse persone imponibili se hanno optato per l'autodichiarazione.

Capoverso 2

Per i veicoli svizzeri la dichiarazione comprende, a prescindere dalla modalità di determinazione del chilometraggio, anche la trasmissione della percorrenza chilometrica all'inizio e alla fine dell'obbligo fiscale e al momento della comunicazione periodica del chilometraggio. Da un lato ciò assicura una certa possibilità di plausibilizzare la correttezza del chilometraggio dichiarato, ma soprattutto consente di determinare e tassare il chilometraggio sulla base delle percorrenze chilometriche comunicate in caso di mancata dichiarazione o di altre irregolarità.

Articolo 16 Autorizzazione di fornitori di servizi per la determinazione del chilometraggio

Capoverso 1

Il Consiglio federale disciplina l'autorizzazione di fornitori per la determinazione del chilometraggio. Stabilisce le condizioni per l'autorizzazione. Nell'ambito dell'autorizzazione i fornitori devono garantire tra l'altro che ottemperano pienamente all'obbligo di informare sulla raccolta di dati personali secondo l'articolo 19 LPD.

Capoverso 2

L'UDSC avrà la facoltà di stabilire le necessarie prescrizioni tecniche e operative che i fornitori devono rispettare. Si tratta in prevalenza di ambiti puramente tecnici, tra cui specifiche delle interfacce (p. es. i dati da fornire, la loro esattezza e disponibilità) o prescrizioni operative (p. es. come i fornitori devono comprovare la loro capacità di rilevare e dichiarare i dati richiesti o come sia garantita la qualità). Da un

⁶⁰ I dati effettivamente necessari potranno essere stabiliti solo nel corso degli ulteriori lavori di attuazione. Per i veicoli svizzeri potrebbe comunque trattarsi unicamente del numero d'identificazione del veicolo (VIN) e/o della targa, per quelli esteri tassati in base al chilometraggio dei dati relativi alla registrazione elencati nella Figura 21 al punto 2.1.6.8.

lato ciò tiene conto del carattere estremamente tecnico delle prescrizioni, dall'altro consente di reagire rapidamente ai nuovi sviluppi nell'ambito della determinazione del chilometraggio ed eventualmente di apportare immediatamente le modifiche necessarie ai sistemi esistenti.

Articolo 17 Obblighi dei fornitori

L'articolo 17 contiene gli obblighi fondamentali dei fornitori autorizzati secondo l'articolo 16.

Ai sensi della lettera a i fornitori che devono corrispondere la tassa all'UDSC sono tenuti a registrare le persone imponibili e i loro veicoli. Ciò concerne esclusivamente i fornitori per i veicoli esteri, che sono responsabili anche dell'incasso.

La lettera b obbliga i fornitori a consegnare alle persone imponibili un sistema di rilevazione se necessario per determinare il chilometraggio imponibile. Il sistema di rilevazione non è necessario, per esempio, se il chilometraggio è determinato mediante i dati del veicolo.

Secondo la lettera c, i fornitori devono determinare il chilometraggio dei veicoli.

Sono inoltre tenuti a trasmettere all'UDSC i dati necessari per la riscossione della tassa (lett. d).

I fornitori che hanno registrato i veicoli devono versare la tassa sul chilometraggio per i veicoli esteri (lett. e). Come debitori della tassa sono tenuti a versare puntualmente all'UDSC la tassa dovuta dagli utilizzatori dei loro servizi.

L'autorizzazione di fornitori può essere vincolata ad altre condizioni. In considerazione delle possibilità tecniche che saranno disponibili nel 2030 e oltre, possono scaturire nuovi requisiti da imporre ai fornitori.

Articolo 18 Periodo fiscale

Il Consiglio federale stabilisce il periodo fiscale.

Articolo 19 Inizio e fine dell'obbligo fiscale

Capoverso 1

Per i veicoli elettrici svizzeri l'obbligo fiscale inizia il giorno dell'immatricolazione ufficiale. Un veicolo è immatricolato ufficialmente se è munito di una licenza di circolazione valida e di una targa. L'obbligo fiscale termina il giorno in cui l'immatricolazione ufficiale è annullata, che sostanzialmente coincide con la restituzione della targa o con l'annullamento della licenza di circolazione da parte del competente ufficio cantonale della circolazione stradale. Fa stato il momento in cui l'ufficio cantonale della circolazione rileva la messa fuori circolazione del veicolo nel sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC). I ciclomotori imponibili sono immatricolati ufficialmente quando sono muniti di una licenza di circolazione e di una targa con un contrassegno annuale valido a dimostrazione che sono assicurati per la responsabilità civile.

Capoverso 2

Per i veicoli elettrici esteri, l'obbligo fiscale inizia con l'entrata nel territorio doganale e termina al più tardi con l'uscita dal territorio doganale.

Articolo 20 Insorgenza del debito fiscale

Capoverso 1

Il debito fiscale per i veicoli svizzeri ed esteri sorge all'inizio della circolazione nel territorio doganale. Per i veicoli svizzeri ciò significa che, sebbene diventino imponibili con l'immatricolazione ufficiale, un concreto debito fiscale sorge solo con l'uso del veicolo nel territorio doganale.

Capoverso 2

In deroga al capoverso 1, il debito fiscale sorge già all'inizio dell'obbligo fiscale per i veicoli elettrici svizzeri sui quali viene riscossa una tassa forfettaria. Ciò è opportuno perché, a differenza della tassa sul chilometraggio, nel caso della tassa forfettaria la percorrenza dal veicolo in questione all'interno del territorio doganale durante il periodo fiscale è irrilevante. La tassa è dovuta unicamente sulla base dell'immatricolazione ufficiale.

Articolo 21 Esigibilità del debito fiscale

L'esigibilità del debito fiscale coincide con il momento in cui sorge. Il principio secondo cui il debito fiscale diventa esigibile dal momento in cui sorge corrisponde a quanto sancito nell'articolo 47 capoverso 1

LUDSC. Con l'esigibilità, le autorità esecutive possono chiedere l'estinzione del debito fiscale e il debitore fiscale deve pagare il tributo richiesto.

Articolo 22 Versamento della tassa forfettaria per automobili, veicoli commerciali leggeri e motoveicoli esteri

Capoverso 1

La presente disposizione precisa che per i veicoli elettrici esteri delle categorie fiscali «automobili», «veicoli commerciali leggeri» e «motoveicoli», non registrati per la tassa sul chilometraggio, la tassa forfettaria deve essere versata all'inizio dell'obbligo fiscale per l'intera durata della permanenza nel territorio doganale, quindi anche per il periodo in cui un veicolo non è utilizzato. Senza la rilevazione del chilometraggio non è possibile verificare il versamento della tassa per ogni singolo viaggio effettuato nel territorio doganale. La tassa forfettaria può dunque essere opportunamente attuata e applicata se si collega a un determinato intervallo temporale, così come avviene anche per i veicoli svizzeri, tassati a forfait. Ciò rende sostanzialmente possibile anche i controlli nel traffico stazionario.

Capoverso 2

Se il veicolo estero protrae la sua permanenza nel territorio doganale rispetto a quanto previsto all'inizio dell'obbligo fiscale (ossia all'inizio della circolazione nel territorio doganale), la tassa per il periodo aggiuntivo deve essere versata prima del termine del periodo di permanenza inizialmente previsto.

Articolo 23 Estinzione del debito fiscale in caso di veicoli elettrici esteri e ricorso al servizio di un fornitore

Per i veicoli esteri tassati in base al chilometraggio nel territorio doganale, il fornitore del servizio di rilevazione del chilometraggio deve pagare all'UDSC la tassa dovuta (art. 17 lett. e), tuttavia il rischio di mancato pagamento è a carico della persona imponibile, che quindi non è liberata dal proprio debito fiscale già con il versamento al fornitore dell'importo della tassa dovuto, ma solo quando l'UDSC lo riceve effettivamente dal fornitore. In caso di mancato pagamento del fornitore, la persona imponibile si assume il rischio di dover effettuare un doppio pagamento.

Nel presente caso un diverso trattamento tra i detentori esteri e i detentori svizzeri di veicoli è opportuno poiché i crediti nei confronti di persone domiciliate all'estero sono difficilmente recuperabili.

Sezione 5: Controlli

Articolo 24 Principio

Capoverso 1

Nell'ambito della riscossione della tassa, l'UDSC e i Cantoni effettuano controlli per verificare la collaborazione delle persone imponibili e la debita dichiarazione secondo l'articolo 15. In particolare, è verificato se la persona imponibile ha garantito la registrazione ininterrotta dei dati per determinare il chilometraggio nel veicolo elettrico durante il viaggio e se, nel caso dell'autodichiarazione, ha comunicato la percorrenza chilometrica corretta. Qualora su un veicolo elettrico sia dovuta la tassa forfettaria, se ne controlla l'effettivo pagamento. Dal momento che la tariffa varia in funzione della categoria fiscale e del peso totale, per i veicoli esteri si controlla anche se sono stati registrati correttamente (quelli svizzeri sono registrati nel SIAC, quindi per essi tale verifica è fondamentalmente superflua).

Mediante la suddivisione nelle lettere a, b e c viene attribuita la responsabilità del controllo dei veicoli commerciali pesanti tassati con il sistema della TTPCP unicamente all'UDSC che, avendo accesso ai dati di tale sistema registrati nel veicolo e sulle strade, è in grado di effettuare i necessari controlli. Ciò garantisce altresì che il pagamento della tassa sulle automobili estere, sui veicoli commerciali leggeri e sui motoveicoli sia verificato in conformità alla LUSN, ossia che questi veicoli elettrici siano controllati dall'UDSC al confine doganale e nell'area di confine e dai Cantoni all'interno del Paese. In tal modo, le sinergie derivanti dall'esecuzione della LUSN e della LTVE sono sfruttate al meglio. I controlli dei veicoli elettrici svizzeri, ad eccezione dei veicoli tassati con il sistema della TTPCP, competono in prima istanza agli uffici cantonali della circolazione stradale. La lettera b consente tuttavia all'UDSC di controllare questi veicoli al confine doganale e nell'area di confine, il che è rilevante al momento dell'introduzione della tassa, affinché anche l'UDSC possa controllare la comunicazione corretta della percorrenza chilometrica all'inizio dell'obbligo fiscale.

Capoverso 2

L'UDSC e i Cantoni possono effettuare i controlli automaticamente servendosi di impianti fissi e mobili.

Articolo 25 *Verifica del chilometraggio trasmesso con la dichiarazione*

In aggiunta all'articolo 24, l'articolo 25 precisa che l'UDSC e i Cantoni possono ricorrere ai dati del contachilometri o del tachigrafo del veicolo oggetto del controllo per verificare la correttezza del chilometraggio dichiarato. In particolare il tachigrafo, laddove presente, costituisce uno strumento utile per verificare la corrispondenza tra la distanza effettivamente percorsa e il chilometraggio trasmesso, in quanto indica il tragitto in modo attendibile e interamente tracciabile. Analogamente a quanto avviene con la LTTP, i dati del tachigrafo devono quindi poter essere utilizzati a fini di controllo anche secondo la LTVE. D'altro canto, i dati del contachilometri devono poter essere utilizzati per verificare le percorrenze chilometriche comunicate e per plausibilizzare il chilometraggio trasmesso, fermo restando che ciò non si limita alla lettura del contachilometri, ma anche a quella della percorrenza chilometrica tramite l'elettronica di bordo. Ciò è necessario perché il display può essere manipolato, mentre è molto più difficile manipolare i dati digitali generati dal veicolo.

Sezione 6: Rimedi giuridici e contestazione

Articolo 26 *Rimedi giuridici*

La tutela giurisdizionale si fonda sulle disposizioni della LUDSC (art. 84 segg. LUDSC).

Se l'esecuzione compete ai Cantoni, le decisioni delle autorità cantonali di prima istanza possono essere impugnate entro 60 giorni mediante ricorso dinanzi all'UDSC.

Articolo 27 *Contestazione della fatturazione in caso di ricorso al servizio di un fornitore*

Capoverso 1

È possibile che si verifichino errori nella determinazione del chilometraggio imponibile, nella trasmissione dei dati all'UDSC, nel calcolo della tassa e nella fatturazione alla persona imponibile. Le persone imponibili, che ricorrono al servizio di un fornitore, si rivolgono al fornitore autorizzato per le contestazioni entro il termine di opposizione. Il fornitore è tenuto a verificare la contestazione e, se ritiene che il trattamento della contestazione non rientri nella sua competenza, la trasmette all'UDSC, che la tratta come opposizione.

Ciò riguarda esclusivamente i detentori di veicoli elettrici esteri, poiché solo a loro il fornitore emette la fattura.

Capoverso 2

Per evitare che la procedura di cui al capoverso 1 penalizzi le persone imponibili, il termine di opposizione è considerato rispettato con la presentazione della contestazione al fornitore.

Sezione 7: Misure amministrative

Articolo 28

Capoverso 1

Dopo sollecito infruttuoso del detentore del veicolo, le autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione rifiutano o revocano la licenza di circolazione e ritirano le targhe per i veicoli svizzeri se è adempiuta una delle seguenti condizioni: la tassa non è stata pagata (lett. a), non sono stati effettuati pagamenti anticipati né fornite prestazioni di garanzia (lett. b), il detentore del veicolo non coopera nella determinazione del chilometraggio imponibile come richiesto (lett. c) o non fa riparare né sostituire un apparecchio difettoso per la determinazione del chilometraggio imponibile o un altro strumento (lett. d).

Capoverso 2

Se è adempiuta una delle condizioni di cui al capoverso 1 lettere a–d, su richiesta dell'UDSC l'autorità cantonale competente per l'ammissione alla circolazione rifiuta o revoca la licenza di circolazione e ritira la targa nei confronti dei detentori di veicoli tassati tramite il sistema TTPCP.

Capoverso 3

Il capoverso stabilisce che le targhe trasferibili possono continuare a essere utilizzate sui veicoli non interessati dal ritiro della targa.

Capoverso 4

Nei casi in cui è comminato il ritiro della targa (cpv. 1 lett. a–d), l'UDSC può vietare il proseguimento della marcia o addirittura sequestrare il veicolo. Ciò vale in pari misura per i veicoli svizzeri ed esteri.

Sezione 8: Disposizioni penali

Articolo 29 *Infrazioni fiscali*

Conformemente alle modifiche del 17 marzo 2023 della LTTP, la sottrazione e la messa in pericolo della tassa sono disciplinate in due articoli separati (art. 30 e 31 LTVE). Queste fattispecie si applicano in linea di principio a tutti i processi di riscossione (v. punto 2.1.6 del rapporto esplicativo). Per i veicoli elettrici immatricolati all'estero delle categorie fiscali di cui all'articolo 8 capoverso 2 lettere a, b o e, il processo di riscossione della tassa forfettaria basata sul tempo è a sé stante (v. punto 2.1.6.8 e 2.1.6.10). Oltre a ciò, generalmente le categorie fiscali in questione non sono molte e il perseguimento di un'infrazione all'estero comporterebbe un onere considerevole, pertanto si crea con la contravvenzione una fattispecie penale a sé stante (art. 32 LTVE) per poter perseguire e giudicare l'infrazione in modo efficiente ed efficace (art. 33 cpv. 3 e 34 cpv. 1 LTVE) nella procedura secondo la legge del 18 marzo 2016⁶¹ sulle multe disciplinari (LMD). Inoltre, è punito con la contravvenzione chi circola con un veicolo svizzero delle categorie fiscali «motiveicoli» e «ciclomotori», ossia con un veicolo per il quale è riscossa la tassa forfettaria, senza immatricolazione ufficiale, quindi prima dell'inizio del vero e proprio obbligo fiscale secondo l'articolo 19 capoverso 1 (art. 32 lett. a).

Per i veicoli elettrici della categoria fiscale di cui all'articolo 8 capoverso 2 lettera c («veicoli commerciali pesanti per il trasporto di merci») un atto può costituire una fattispecie secondo la LTVE e secondo la LTTP. In tal caso è necessario osservare la norma del concorso di infrazioni di cui all'articolo 194 LUDSC.

Le fattispecie penali sono formulate in modo aperto in riferimento alla possibile cerchia dei contravventori («chiunque»), tuttavia concernono in primo luogo le persone imponibili (art. 7 LTVE). In linea di principio, i fornitori (art. 16 cpv. 1 LTVE) non saranno sanzionati penalmente, bensì oggetto di un altro trattamento giuridico, per esempio di pene convenzionali convenute nell'ambito dell'autorizzazione. Anche i fornitori potranno tuttavia essere perseguiti penalmente, in particolare in caso di infrazioni ripetute, per cui rientrano nella possibile cerchia dei contravventori.

Ai detentori di veicoli elettrici immatricolati in Svizzera rientranti nelle categorie fiscali di cui all'articolo 8 capoverso 2 lettere e ed f («motiveicoli» e «ciclomotori») sarà fatturata la tassa forfettaria secondo l'articolo 9 capoverso 1. In caso di mancato pagamento, sarà avviata una procedura d'esecuzione e si esaminerà la possibilità di adottare misure amministrative (art. 28 LTVE).

Per motivi di carattere economico-amministrativo, si rinuncia a riscuotere una tassa sui veicoli elettrici immatricolati all'estero rientranti nella categoria fiscale di cui all'articolo 8 capoverso 2 lettera f («ciclomotori»). In mancanza di una tassa specifica, per questi veicoli elettrici non si configura un atto punibile.

Articolo 30 *Sottrazione della tassa*

Questa fattispecie penale concerne la mancata osservanza di un obbligo imposto dalla LTVE o da una sua disposizione d'esecuzione che comporta una tassazione inesatta o nulla, quindi la sottrazione integrale o parziale della tassa. La fattispecie oggettiva è compiuta quando la tassazione è conclusa. L'atto consiste nell'omettere la dichiarazione, procedere a occultamenti, presentare una dichiarazione inesatta, non attivare il sistema di rilevazione o in qualsiasi altro modo che comporti la sottrazione integrale o parziale della tassa.

L'omessa dichiarazione o l'occultamento si riferiscono all'obbligo di dichiarazione (art. 15 LTVE) e portano a una mancata tassazione. L'occultamento è una fattispecie qualificata di omessa dichiarazione. A

⁶¹ RS 314.1

differenza dell'omessa dichiarazione, l'occultamento implica un atto ulteriore, per esempio la manipolazione del sistema di rilevazione, che genera in ultima istanza la mancata tassazione.

Contrariamente all'omessa dichiarazione e all'occultamento, la dichiarazione inesatta presuppone una tassazione, tuttavia non conforme alla legge.

La mancata attivazione del sistema di rilevazione si riferisce all'obbligo di registrazione dei dati (v. art. 14 cpv. 1 e 2 LTVE). Non è da escludere che la dichiarazione avvenga in forma automatica, quindi senza intervento umano e possibilità di influenzare il processo di dichiarazione. In tal senso, la determinazione e la dichiarazione dei chilometri percorsi coinciderebbero e l'atto punibile imputabile a una determinata persona che genera la tassazione mancata o inesatta sarebbe già adempiuto a livello della determinazione (art. 13 e 14 LTVE).

È contemplato anche il procurare a sé o a terzi un profitto fiscale indebito per considerare i casi che non rientrano nell'articolo 30 capoverso 1 lettera a. Per esempio, se viene incaricato un fornitore di determinare il chilometraggio, l'obbligo di registrazione incombe alla persona imponibile (art. 14 cpv. 2 LTVE), ma l'obbligo di dichiarazione spetta al fornitore (v. art. 15 cpv. 1 lett. a e art. 17 lett. d LTVE). Nonostante l'obbligo di registrazione e l'obbligo di dichiarazione ricadano su persone diverse, questa fattispecie residuale può portare a un sanzionamento e/o a un obbligo di pagamento a posteriori della tassa da parte della persona imponibile ai sensi dell'articolo 12 capoversi 1 e 2 DPA, se la violazione dell'obbligo di registrazione non ha avuto un impatto diretto (art. 30 cpv 1 lett. a LTVE), bensì indiretto sulla tassazione.

Il tentativo è punibile. Con il tentativo, il successo sotto forma di mancata o inesatta tassazione non si è concretizzato. Il tentativo di sottrazione è possibile dal momento in cui deve essere presentata una dichiarazione o dalla fase dell'obbligatorietà della dichiarazione fino alla constatazione dell'omessa o inesatta dichiarazione. Il dolo deve riferirsi all'esito dell'atto, quindi alla mancata o inesatta tassazione. Invece, nel caso della messa in pericolo intenzionale della tassa (art. 31 cpv. 1 LTVE), il dolo deve riferirsi alla violazione dell'obbligo e non all'esito.

La multa si basa sull'importo della tassa sottratta. Chiunque agisce intenzionalmente è punito con la multa fino al quintuplo della tassa sottratta. Se ha agito per negligenza, la multa può ammontare fino al triplo della tassa sottratta.

Se non possono essere determinati esattamente, la tassa sottratta o il profitto fiscale indebito sono stimati nell'ambito della procedura amministrativa.

Articolo 31 Messa in pericolo della tassa mediante violazione degli obblighi procedurali

La presente fattispecie mira a tutelare il corretto svolgimento della procedura di registrazione (art. 31 cpv. 1 lett. a–d LTVE) e della procedura di dichiarazione (art. 31 cpv. 1 lett. d LTVE) e, in ultima istanza, serve anche ad assicurare una tassazione legalmente conforme (completa ed esatta). A differenza della sottrazione, la violazione dell'obbligo non porta necessariamente a una mancata o inesatta tassazione. La fattispecie oggettiva è adempiuta con la violazione dell'obbligo di registrazione e/o dell'obbligo di dichiarazione. Il dolo deve riferirsi alla violazione dell'obbligo. La variante «omette la dichiarazione, presenta una dichiarazione inesatta» (art. 31 cpv. 1 lett. d, prima parte del periodo) riguarda l'autodichiarazione (art. 15 cpv. 1 lett. b LTVE). La variante «non trasmette i dati determinanti⁶² per la verifica della riscossione della tassa o non li trasmette correttamente» si riferisce alla dichiarazione da parte del fornitore (art. 15 cpv. 1 lett. a LTVE).

Dal momento che l'utilizzo scorretto del sistema di rilevazione rappresenta una messa in pericolo astratta della tassa, la multa non si orienta su un importo concreto della tassa, bensì si colloca entro limiti stabiliti delle comminatorie: fino a 20 000 franchi in caso di atto intenzionale e fino a 10 000 franchi in caso di negligenza.

Articolo 32 Contravvenzione

Come esposto nel commento all'articolo 29, l'articolo 32 costituisce una fattispecie speciale della sottrazione. È punito con la multa di 200 franchi chi circola nel territorio doganale con un veicolo elettrico svizzero delle categorie fiscali «motoveicoli» e «motocicli» senza immatricolazione ufficiale (lett. a). Per

⁶² I dati in questione potranno essere stabiliti solo nel corso degli ulteriori lavori di attuazione. Per i veicoli svizzeri potrebbe comunque trattarsi unicamente del numero d'identificazione del veicolo (VIN) e/o della targa, per quelli esteri tassati in base al chilometraggio dei dati relativi alla registrazione elencati nella Figura 19 al punto 2.1.6.8.

i veicoli immatricolati all'estero rientranti nelle categorie fiscali di cui all'articolo 8 capoverso 2 lettere a e b («automobili» e «veicoli commerciali leggeri») è possibile scegliere tra tassa forfettaria e tassa sul chilometraggio (art. 9 cpv. 2 LTVE). È punito con la multa di 200 franchi chiunque intenzionalmente o per negligenza circola nel territorio doganale con un veicolo senza aver versato la tassa forfettaria o senza la registrazione di cui all'articolo 17 lettera a. Lo stesso vale fondamentalmente per i veicoli elettrici immatricolati all'estero rientranti nella categoria fiscale di cui all'articolo 8 capoverso 2 lettera e («moto-veicoli»). La fattispecie penale di cui alla lettera b non concerne la variante della registrazione di cui all'articolo 17 lettera a in quanto non prevista per questa categoria di tassa.

Articolo 33 Perseguimento penale da parte dell'UDSC

Le infrazioni sono perseguite e giudicate dall'UDSC secondo gli articoli 30–31 LTVE. La procedura poggia sulla LUDSC e sulla DPA. Per garantire un approccio il più possibile unitario tra l'UDSC e le autorità cantonali, in caso di contravvenzioni di cui all'articolo 32 LTVE si applica la LMD. Tuttavia, l'UDSC è responsabile unicamente delle relative constatazioni al confine doganale e nell'area di confine secondo l'articolo 11 capoverso 5 LUDSC.

Articolo 34 Perseguimento penale da parte dei Cantoni

I Cantoni sono competenti per le contravvenzioni di cui all'articolo 32 LTVE constatate all'interno del Paese (art. 24 cpv. 1 lett. c LTVE). Si applica la LMD. Il prodotto delle multe spetta ai Cantoni.

Articolo 35 Prescrizione

Per garantire che alle contravvenzioni di cui all'articolo 32 LTVE si applichino gli stessi termini di prescrizione a prescindere dalla competenza e dalla legge procedurale applicabile (art. 11 cpv. 1, 2 e 4 DPA; art. 109 del Codice penale svizzero del 21 dicembre 1937⁶³ [CP]), il perseguimento penale e la pena si prescrivono in tre anni.

Sezione 9: Disposizioni finali

Articolo 36 Esecuzione

Il disciplinamento dell'esecuzione della presente legge spetta al Consiglio federale.

Articolo 37 Modifica di altri atti normativi

La presente legge rende necessario apportare modifiche ad altre leggi, più precisamente modifiche puntuali della LMD, della LIOM, della legge federale del 22 marzo 1985⁶⁴ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin), della LUDSC e della legge federale del 19 dicembre 1958⁶⁵ sulla circolazione stradale (LCStr).

Articolo 38 Referendum ed entrata in vigore

Secondo l'articolo 141 capoverso 1 lettera a Cost., le leggi federali sottostanno a referendum facoltativo. Il Consiglio federale è incaricato di determinare l'entrata in vigore della LTVE.

Allegato 1

Numero 1 Legge del 18 marzo 2016 sulle multe disciplinari

Articolo 1 capoverso 1 lettera a numero 19

Per perseguire ai sensi della LMD le contravvenzioni di cui all'articolo 32 LTVE, nell'articolo 1 capoverso 1 lettera a numero 19 LMD è aggiunta la LTVE.

⁶³ RS 311.0

⁶⁴ RS 725.116.2

⁶⁵ RS 741.01

Articolo 2 capoverso 2^{bis}

L'articolo 1 capoverso 2 stabilisce che, ai sensi del progetto di legge, sono considerati veicoli elettrici da un lato i veicoli elettrici a batteria (BEV) e, dall'altro, i veicoli ibridi plug-in (PHEV), mentre non vi rientrano i veicoli elettrici a celle a combustibile (FCEV), che sono alimentati con energia elettrica generata dall'idrogeno nelle celle a combustibile. Attualmente l'idrogeno utilizzato come combustibile non è assoggettato all'imposta sugli oli minerali. Per far sì che in futuro anche i FCEV contribuiscano al finanziamento dell'infrastruttura stradale con un importo equivalente a quello delle imposte sugli oli minerali, l'idrogeno sarà assoggettato all'imposta sugli oli minerali come combustibile.

L'imposta sugli oli minerali deve invece essere versata già oggi per l'idrogeno utilizzato come carburante in un motore a combustione, tuttavia le aliquote d'imposta attualmente in vigore non sono equivalenti a quelle dell'imposizione dei veicoli a combustione. Sull'idrogeno come combustibile e carburante destinato alla propulsione di veicoli a motore saranno riscossi un'imposta sugli oli minerali e un supplemento fiscale sugli oli minerali a prescindere dalla tecnologia di propulsione impiegata.

Figura 23: Aliquote d'imposta per l'idrogeno

Imposta sugli oli minerali	Quota (in %)	Ogni 1000 kg di idrogeno gassoso (in fr.)	Ogni 1000 kg di idrogeno liquefatto (in fr.)
Imposta di base	59,7	3006.98	3086.11
Supplemento	40.3	202740	2080.76
Totale	100.0	5034.38	5166.87

La base di calcolo per i carburanti liquidi è solitamente pari a 1000 litri a una temperatura di 15 °C. Dal momento che l'idrogeno si liquefa solo a -253 °C, una base di calcolo fissata a 15 °C è resa impossibile dalle leggi fisiche. Di conseguenza, e anche perché l'idrogeno liquefatto è negoziato in kg, la base di calcolo è stabilita per ogni 1000 kg a differenza di quanto avviene per gli altri carburanti liquidi.

Articolo 12 capoverso 3

Il supplemento fiscale sugli oli minerali per i carburanti è disciplinato nell'articolo 12 capoverso 2 LIOM e attualmente ammonta unitariamente a 300 franchi per 1000 litri a 15 °C per tutti i carburanti⁶⁶. Dal momento che i supplementi fiscali sugli oli minerali previsti per l'idrogeno gassoso e quello liquefatto si differenziano da quanto sopra, occorre introdurre un nuovo capoverso che stabilisca il supplemento fiscale sugli oli minerali per l'idrogeno gassoso (lett. a) e per l'idrogeno liquefatto (lett. b) (v. commenti all'art 2 cpv. 2^{bis}).

Allegato 1 Tariffa d'imposta sugli oli minerali

Nella tariffa d'imposta sugli oli minerali di cui all'allegato 1 LIOM l'idrogeno non è menzionato e, se destinato all'utilizzo in un motore a combustione, rientra nella posizione collettiva «Carburanti di altri prodotti di base». Per stabilire aliquote d'imposta sugli oli minerali specifiche per l'idrogeno gassoso e liquefatto, è necessario menzionarlo esplicitamente nella tariffa d'imposta sugli oli minerali (v. commenti all'art. 2 cpv. 2^{bis}).

⁶⁶ Il supplemento fiscale sugli oli minerali per la benzina e il diesel è stato aumentato dal Consiglio federale rispettivamente a 315.20 franchi e 314.60 franchi per ogni 1000 litri a 15 °C sulla base dell'articolo 12e capoverso 2 LIOM dal 1° gennaio 2021 (ordinanza del 1° luglio 2020 che adegua le aliquote d'imposta sugli oli minerali per la benzina e l'olio diesel [RS 641.613]).

Numero 3 Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo

Articolo 4 capoverso 2

L'articolo 4 LIOM disciplina l'assegnazione dei mezzi del FSTS ai diversi settori di compiti secondo l'articolo 86 capoverso 3 lettere a–g Cost. Con l'introduzione della nuova tassa, viene riformulato il capoverso 2, applicando la vigente disposizione per l'imposta sugli oli minerali specularmente anche alla nuova tassa. Per agevolare la comprensione, la disposizione è suddivisa nelle lettere a e b.

Lettera a

La lettera a corrisponde al disciplinamento vigente. È stabilito che almeno il 27 per cento della metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e Cost. deve essere utilizzato per la quota dei contributi (art. 86 cpv. 3 lett. d ed e Cost.) non direttamente vincolati alle opere, da stabilire di volta in volta per quattro anni.

Lettera b

La lettera b disciplina la quota del prodotto netto della nuova tassa. L'equivalente del 27 per cento della metà del prodotto netto dell'imposta di consumo corrisponde all'otto per cento del prodotto netto della nuova tassa che non è suddiviso in imposta di consumo e supplemento.

Numero 4 Legge del 20 giugno 2025⁶⁷ sui compiti dell'UDSC

Articolo 8 lettera l

L'articolo 8 LUDSC enumera i pertinenti atti normativi di natura fiscale eseguiti dall'UDSC e cui si fa riferimento nella LUDSC. La LTVE è ora menzionata alla lettera l.

Articolo 73

Capoverso 1 lettera d

L'articolo 73 capoverso 1 disciplina l'adozione di misure amministrative da parte dell'UDSC. In riferimento agli atti la cui esecuzione compete all'UDSC, possono essere adottate misure amministrative unicamente in caso di infrazioni gravi o ripetute (lett. c). Per garantire che siano contemplate anche le misure amministrative menzionate nell'articolo 28 LTVE, l'articolo 73 viene modificato integrando una nuova lettera d nel capoverso 1. Ciò consente all'UDSC di adottare misure amministrative se un altro atto lo prevede.

Capoverso 2 lettera d

Con la nuova lettera d nel capoverso 2, l'UDSC può adottare anche le misure previste in un altro atto normativo secondo il capoverso 1 lettera d.

Articolo 141a

La LUDSC disciplina negli articoli 137–143 l'accesso, mediante procedura di richiamo, al sistema d'informazione dell'UDSC da parte di altre autorità se sono interessati anche dati personali degni di particolare protezione o dati di persone giuridiche degni di particolare protezione.

Capoverso 1

La disposizione precisa quali collaboratori degli uffici cantonali della circolazione stradale e delle autorità cantonali di polizia e di perseguimento penale sono autorizzati a richiamare i dati. Per gli uffici cantonali della circolazione sono i collaboratori incaricati di riscuotere la tassa nonché svolgere controlli e adottare misure amministrative (lett. a). Per le autorità cantonali di polizia e di perseguimento penale sono i collaboratori incaricati di svolgere controlli nonché di perseguire e giudicare infrazioni alla LTVE (lett. b).

Capoverso 2

La consultazione mediante procedura di richiamo nel sistema d'informazione dell'UDSC da parte dei collaboratori autorizzati è limitata ai dati personali e ai dati di persone giuridiche, inclusi quelli degni di particolare protezione, nelle categorie relative ai tributi nazionali, ai controlli, alle misure amministrative e al perseguimento penale. Tale consultazione si limita ai dati necessari per adempiere i compiti di cui al capoverso 1. Sono intese in particolare le informazioni sulla registrazione e la determinazione corrette

⁶⁷ FF 2025 2035

nonché la comunicazione del chilometraggio o della percorrenza chilometrica. Vi rientrano anche le informazioni sull'avvenuto versamento della tassa per un determinato veicolo elettrico.

Numero 5 Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale

Articolo 11 capoverso 2 lettera c

La disposizione vigente menziona unicamente la tassa sul traffico pesante secondo la LTTP, ma in futuro la licenza di circolazione sarà rifiutata anche se non sarà provato che la tassa sui veicoli elettrici è stata interamente versata o che il veicolo è stato equipaggiato con l'apparecchio di registrazione eventualmente prescritto. Alla disposizione occorre quindi aggiungere la tassa sui veicoli elettrici.

Articolo 16 capoverso 5 lettera a

In analogia con l'articolo 11 capoverso 2 lettera c, la licenza di circolazione sarà revocata anche in caso di mancato pagamento della tassa sui veicoli elettrici o delle prestazioni di garanzie dovute. La disposizione vigente fa riferimento esclusivamente alla tassa sul traffico pesante e deve essere integrata con la tassa sui veicoli elettrici.

Articolo 89b lettera j

L'articolo 89b elenca i compiti che il SIAC serve ad adempiere. La lettera j deve essere opportunamente integrata poiché una parte dei dati del SIAC servirà anche per riscuotere la tassa sui veicoli elettrici.

Articolo 89d lettera f

La disposizione è stata aggiunta con il messaggio del Consiglio federale concernente la modifica della legge sul traffico pesante e il credito d'impegno per il finanziamento di un nuovo sistema per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Nell'ambito del presente progetto di legge, sarà integrata con la tassa sui veicoli elettrici.

Numero 6 Legge del 19 marzo 2010 sul contrassegno stradale

Articolo 17

Le infrazioni alla legge sul contrassegno stradale sono perseguite sia dall'UDSC sia dai Cantoni. Affinché, a prescindere dalla competenza e dalla legge procedurale applicabile (art. 11 cpv. 1, 2 e 4 DPA; art. 109 CP), si applichino gli stessi termini di prescrizione, è necessario che, in analogia con l'articolo 35 LTVE, il termine di prescrizione per il perseguimento penale e la pena siano stabiliti in modo unitario.

Attualmente la LUSN contiene già una disposizione concernente la prescrizione all'articolo 17, che tuttavia è abrogato con l'entrata in vigore della LUDSC. Dal momento che questa abrogazione è un errore, l'articolo 17 sarà reintrodotta nella LUSN con l'entrata in vigore della LTVE.

Allegato 2

Numero 1 Tariffe della tassa sul chilometraggio

Numero 1.1 Veicoli elettrici a batteria

Per illustrare le formule di cui al numero 1.1 per calcolare la tariffa per un singolo veicolo, sono riportati di seguito alcuni esempi di calcolo. In primo luogo figura la formula prevista dalla legge, poi si inserisce nella formula il peso del veicolo (PTV) imponibile.

Esempio di calcolo per le automobili con 2000 kg di peso totale (PTV).

$T_a \text{ cent./km} = 5.4 \text{ cent./km} + 0.0026 \text{ cent./kg} * (\text{PTV} - 2383 \text{ kg})$

$T_a \text{ cent./km} = 5.4 \text{ cent./km} + 0.0026 \text{ cent./kg} * (2000 \text{ kg} - 2383 \text{ kg}) = 4.4 \text{ cent./km}$

Esempio di calcolo per gli autofurgoni con 3300 kg di peso totale (PTV).

$T_{vcl} \text{ cent./km} = 7.0 \text{ cent./km} + 0.0024 \text{ cent./kg} * (\text{PTV} - 3525 \text{ kg})$

$T_{vcl} \text{ cent./km} = 7.0 \text{ cent./km} + 0.0024 \text{ cent./kg} * (3300 \text{ kg} - 3525 \text{ kg}) = 6.5 \text{ cent./km}$

Esempio di calcolo per i veicoli commerciali pesanti per il trasporto di merci con 28 000 kg di peso totale o di peso del convoglio (PTV).

$T_{vcp-m} \text{ cent./km} = 21.5 \text{ cent./km} + 0.0004354 \text{ cent./kg} * (\text{PTV} - 33\,200 \text{ kg})$

$T_{vcp-m} \text{ cent./km} = 21.5 \text{ cent./km} + 0.0004354 \text{ cent./kg} * (28\,000 \text{ kg} - 33\,200 \text{ kg}) = 19.2 \text{ cent./km}$

Esempio di calcolo per i veicoli commerciali pesanti per il trasporto di persone con 22 000 kg di peso totale (PTV).

$$T_{\text{vcp-p}} \text{ cent./km} = 25.9 \text{ cent./km} + 0.00106659 \text{ cent./kg} * (\text{PTV} - 21\,100 \text{ kg})$$

$$T_{\text{vcp-p}} \text{ cent./km} = 25.9 \text{ cent./km} + 0.00106659 \text{ cent./kg} * (22\,000 \text{ kg} - 21\,100 \text{ kg}) = 26.9 \text{ cent./km}$$

Numero 1.2 Veicoli ibridi plug-in

Per i veicoli ibridi plug-in (PHEV) viene prima calcolata la tariffa per un veicolo elettrico a batteria, poi ridotta del 50 per cento per tenere conto che i PHEV sono parzialmente alimentati a carburanti (soprattutto benzina e diesel) assoggettati all'imposta sugli oli minerali. Si evita così una doppia imposizione (v. anche il punto 2.1.3.2).

Numero 2 Tariffe della tassa forfettaria

Numero 2.1 Veicoli svizzeri

La tassa forfettaria annuale per i veicoli elettrici svizzeri della categoria fiscale «motoveicoli» si basa sul peso totale del veicolo ed è suddivisa in sette categorie di peso.

Numero 2.2 Veicoli esteri

L'importo forfettario per ogni periodo di permanenza per la categoria fiscale dei motoveicoli esteri ammonta alla metà dell'importo forfettario per le categorie fiscali «automobili» e «veicoli commerciali leggeri». In termini puramente aritmetici, per la permanenza di un anno risulta un importo di 125 franchi, che è superiore all'importo del forfait annuale per i motoveicoli immatricolati in Svizzera per tutte le categorie di peso fino a 700 chilogrammi compresi. Ne consegue che i motoveicoli esteri fino a questa categoria di peso per un periodo di permanenza di un anno sarebbero penalizzati rispetto ai motoveicoli svizzeri. Per ovviare a questo problema (in ottemperanza al principio della non discriminazione), ai motoveicoli esteri si applicano gli stessi importi forfettari per il periodo di permanenza di un anno.

Numero 2.3 Veicoli ibridi plug-in

Per i veicoli ibridi plug-in (PHEV) le tasse forfettarie sono ridotte del 50 per cento in considerazione del fatto che i PHEV sono parzialmente alimentati a carburanti (soprattutto benzina e diesel) assoggettati all'imposta sugli oli minerali. Si evita così una doppia imposizione (v. anche il punto 2.1.3.2).

4 Ripercussioni della variante relativa al chilometraggio

La tassa è concepita in modo che l'importo da pagare per i veicoli elettrici sia il più possibile equivalente a quello per i veicoli a benzina e diesel. Ciò consente di ottenere un livello invariato di entrate e di garantire il finanziamento. L'onere fiscale per la popolazione rimane costante, nel contempo si ottiene la quasi parità di trattamento tra i diversi tipi di propulsione. Da questo modello non si attendono ripercussioni sostanziali (v. n. 4.2–4.6). Le maggiori ripercussioni risultano dalla riscossione della nuova tassa, che è più onerosa e produce costi più elevati rispetto all'imposta sugli oli minerali.

Sarebbero piuttosto da attendersi conseguenze di più vasta portata dalla mancata introduzione della tassa, poiché renderebbe impossibile continuare a garantire il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti.

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

La riscossione della tassa sui veicoli elettrici comporta per la Confederazione l'assunzione di un nuovo compito senza che, contestualmente, ne venga meno uno esistente. Il presente progetto non modifica per il momento in alcun modo la riscossione delle imposte sugli oli minerali, per le quali i costi d'esecuzione rimangono invariati anche se le entrate fiscali diminuiscono. Il nuovo compito sarà assunto dall'UDSC, che già riscuote l'imposta sugli oli minerali.

Come già esposto al punto 1.1, nell'ottica attuale si prevede oltre un milione di veicoli imponibili al momento dell'introduzione della tassa. L'attuazione della nuova tassa e il numero elevato di veicoli imponibili comportano numerosi elementi di imponderabilità, di conseguenza le ripercussioni finanziarie e sul personale non possono ancora essere stimate in modo definitivo e dettagliato allo stato attuale. Con

l'avanzare del progetto, queste ripercussioni saranno progressivamente concretizzate e analizzate in modo più approfondito, oltre al fatto che la velocità dell'elettrificazione del parco veicoli in Svizzera assumerà contorni più definiti.

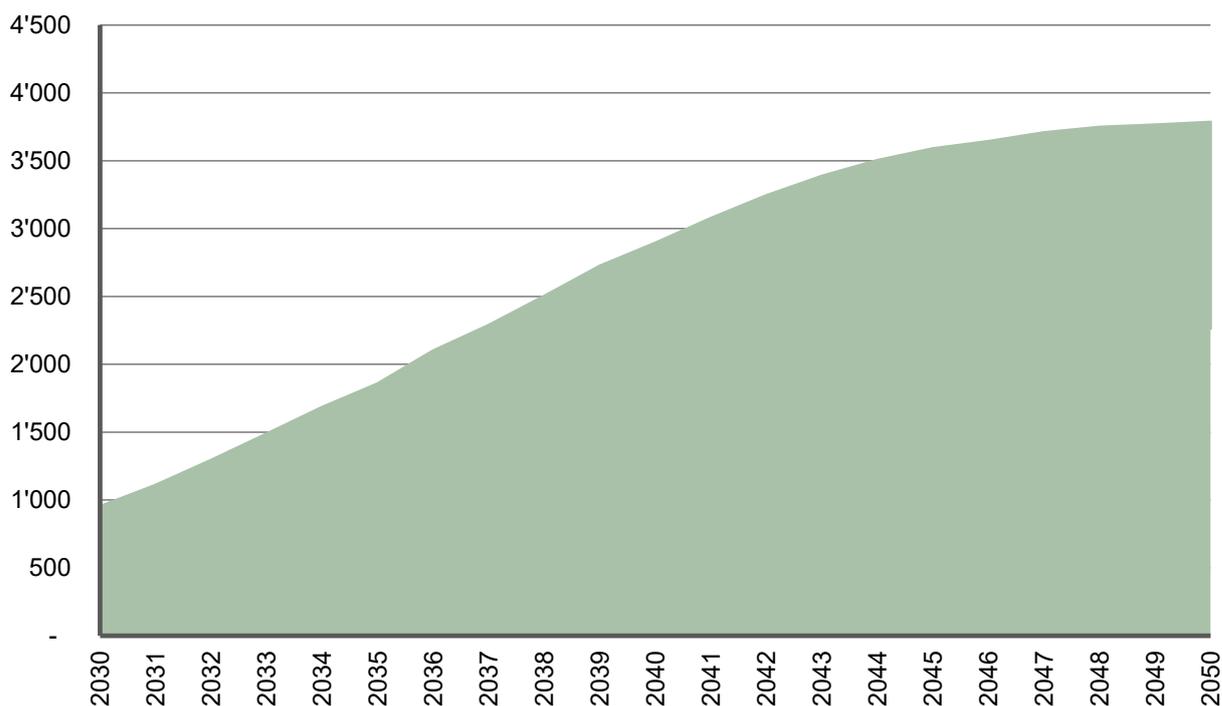
4.1.1 Aspetti finanziari

4.1.1.1 Entrate

La figura seguente riporta la stima delle entrate lorde generate dalla tassa sui veicoli elettrici sulla base dei modelli tariffari sviluppati per le diverse categorie fiscali.

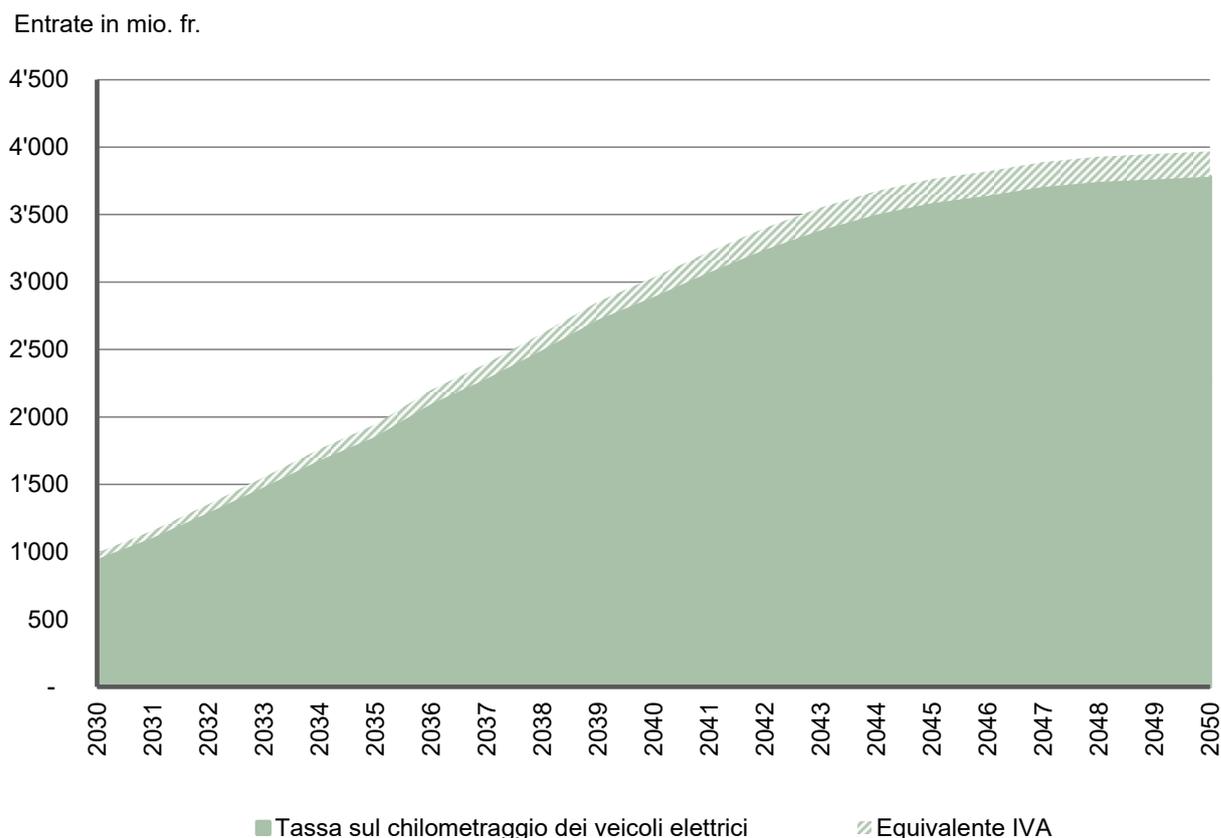
Figura 24: Entrate lorde della tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici

Entrate in mio. fr.



Nel 2030, quando è prevista l'introduzione della tassa sui veicoli elettrici, si attendono entrate pari a circa 950 milioni di franchi. Nei primi 10 anni (2030–2039) la nuova tassa genererà in media entrate pari a 1,8 miliardi di franchi all'anno, quindi compenserà approssimativamente la riduzione del gettito delle imposte sugli oli minerali.

Figura 25: Entrate lorde della tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici con l'equivalente IVA



Se le tariffe della tassa sui veicoli elettrici sono aumentate del 5,0 per cento per compensare le minori entrate dall'imposta sul valore aggiunto, tra il 2030 e il 2039 si genereranno ulteriori entrate pari a 900 milioni di franchi, interamente destinate al bilancio generale della Confederazione.

4.1.1.2 Costi

I costi d'esecuzione di Confederazione e Cantoni connessi alla tassa sui veicoli elettrici e le indennità d'esecuzione saranno finanziati con il prodotto lordo. Le indennità d'esecuzione servono a controfinanziare i costi d'esecuzione, che comprendono in particolare i costi generali per il personale e i servizi condivisi, cosiddetti *Shared Services* (risorse umane, immobili ecc.), i costi d'investimento e d'esercizio nonché l'indennizzo dei Cantoni per l'esecuzione e i controlli.

La stima dei costi si basa su un modello già utilizzato più volte da una società di consulenza esterna per elaborare stime analoghe. Il modello è stato adeguato al compito definito ed elaborato con prezzi di mercato reali tratti da diverse procedure di appalto internazionali. A titolo complementare e per verificare la plausibilità dei dati, sono stati utilizzati valori empirici dell'UDSC concernenti l'attuazione di progetti informatici nel quadro del programma DaziT. I costi d'investimento iniziali e i costi d'esercizio correnti sono stati calcolati separatamente. Ne risultano i costi per l'istituzione del sistema, i costi d'esercizio annuali medi e i costi totali per una durata dell'esercizio definita («*Total Cost of Ownership*»). Per la stima dei costi è stata ipotizzata una durata di 10 anni (dal 2030 al 2039).

Il 2030 è stato scelto come anno di riferimento. Alla luce del lungo orizzonte temporale occorre osservare tra l'altro che i costi indicati si basano sui prezzi attuali, senza considerare l'eventuale rincaro né i costi del capitale e di finanziamento, e che la stima presuppone un grado di precisione del +/- 30 per cento. Inoltre, tutte le voci di costo sono da intendere senza imposta sul valore aggiunto.

In base alla stima, i costi d'investimento per l'attuazione totalizzano 41 milioni di franchi e i costi d'esercizio per i prossimi dieci anni (2030–2039), che includono l'indennità dei Cantoni, raggiungono 857 milioni di franchi.

Figura 26: Riepilogo dei costi

In milioni di franchi	Prima del 2030	2030-2039	Totale
Implementazione	41	---	41
Costi Confederazione (spese per il personale/materiali)	41	---	41
Esercizio	---	857	857
- Costi Confederazione (spese per il personale/materiali)	---	202	202
- Indennità della Confederazione ai Cantoni	---	655	655
Totale costi	41	857	898
Entrate lorde della tassa (senza eq. IVA)	---	17 900	17 900
Quota oneri d'esecuzione in % delle entrate lorde			5,0 %

A causa delle differenze di arrotondamento, i valori sommati possono differire leggermente dal totale.

Costi d'investimento per l'attuazione

- **Costi generali d'investimento:** comprendono i costi generali del progetto, per esempio il team di progetto, i costi della campagna d'informazione, inclusa la realizzazione di un sito web, e le ulteriori spese per il personale durante la fase di avvio del sistema di riscossione.
- **Riscossione/Sistema d'informazione:** la voce comprende l'istituzione del sistema d'informazione, le modifiche del portale delle tasse sul traffico e del sistema della TTPCP, i costi del collegamento, i test e l'integrazione di tutte le interfacce, in particolare con i Cantoni, il SIAC o i fornitori, nonché per l'autorizzazione dei fornitori.
- **Dispositivi di controllo:** i costi sono generati dall'acquisto di strumenti, tra cui apparecchi portatili/tablet per il controllo e la loro integrazione nell'intero sistema, compresi i test.
- **Indennità dei Cantoni:** i costi d'esecuzione dei Cantoni sono indennizzati con un forfait per ogni veicolo elettrico tassato che include anche l'indennizzo dei costi d'investimento. I dettagli sono esposti nei costi d'esercizio.

Costi d'esercizio

- **Costi d'esercizio generali:** comprendono i costi fissi dell'organizzazione d'esercizio, i costi correnti della condivisione di informazioni, i costi relativi all'autorizzazione di nuovi fornitori nonché le commissioni per i mezzi di pagamento utilizzati per riscuotere la tassa sui veicoli esteri.
- **Riscossione/Infrastruttura informatica e servizi:** la voce comprende i costi dell'esercizio, della manutenzione e dell'ulteriore sviluppo del sistema d'informazione nonché un contributo ai costi per l'esercizio, la manutenzione e le modifiche del portale delle tasse sul traffico, del sistema della TTPCP come pure del SIAC.
- **Controllo:** costi per l'esercizio e la manutenzione degli strumenti per i controlli.
- **Indennità ai fornitori:** la remunerazione per il servizio di determinazione del chilometraggio imponibile per i veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di merci è già disciplinata tramite la TTPCP e non viene corrisposto alcun indennizzo supplementare. Ai fornitori autorizzati viene inoltre corrisposta una commissione sull'importo della tassa dovuta per il rischio di incasso, analogamente a quanto avviene con la TTPCP, per i veicoli pesanti esteri adibiti al trasporto di merci.

- Si aggiungono gli oneri per i veicoli adibiti al trasporto di persone, di cui deve essere determinato il chilometraggio per la riscossione della tassa sui veicoli elettrici tramite il sistema della TTCP e che per questo si avvalgono di un apparecchio di rilevazione messo a disposizione dal fornitore incaricato secondo l'articolo 11a capoverso 1 LTTP. Tali oneri rientrano nella stima dei costi unitamente alla suddetta commissione per il rischio di incasso concernente i veicoli pesanti esteri adibiti al trasporto di merci.
- La Confederazione non verserà alcuna indennità ai fornitori autorizzati per la determinazione del chilometraggio imponibile poiché saranno predisposte altre soluzioni che non generano costi (auto-dichiarazione per le automobili e gli autoveicoli svizzeri e tassa forfettaria per le automobili e gli autoveicoli esteri nonché il servizio nazionale di pedaggio manuale [NMTS] della TTCP per i veicoli pesanti esteri adibiti al trasporto di persone).
- **Spese per il personale:** v. al riguardo il punto 4.1.2.
- **Costi dei posti di lavoro e della sistemazione logistica:** costi d'infrastruttura generati dalla creazione dei nuovi posti di lavoro.
- **Indennità ai Cantoni:** gli uffici cantonali della circolazione stradale saranno remunerati in primo luogo per la rilevazione della percorrenza chilometrica al momento della messa in circolazione e della messa fuori circolazione di un veicolo, per la determinazione della tassa e l'incasso nonché per i controlli a campione della percorrenza chilometrica comunicata. Per ogni veicolo elettrico tassato viene corrisposto un importo forfettario a copertura delle spese per il personale e d'esercizio, dell'ammortamento degli investimenti necessari nell'IT e degli oneri connessi al processo di fatturazione (plausibilizzazione dei dati, lacune nei dati, fatturazione, gestione dei debitori, arretrati di pagamento, solleciti, conteggio alla Confederazione, spese postali e materiale). Dal momento che determinate spese fisse insorgono a prescindere dal numero di veicoli trattati (come gli investimenti nell'infrastruttura informatica) e gli oneri connessi alla nuova tassa sono in proporzione più elevati per i Cantoni con un ridotto parco veicoli, l'indennità corrisposta al singolo Cantone a fronte della tassazione dei primi 25 000 veicoli elettrici sarà maggiore rispetto a quella versata per i veicoli restanti. La tassazione forfettaria dei motoveicoli elettrici e dei ciclomotori elettrici comporta oneri inferiori, pertanto è prevista una terza aliquota d'indennità più bassa. Ai Cantoni che controllano i veicoli elettrici esteri all'interno del Paese secondo l'articolo 24 capoverso 1 lettera c LTVE è devoluto il prodotto delle multe (art. 34 cpv. 2 LTVE). Non è previsto di corrispondere ulteriori indennità ai Cantoni per i compiti di controllo.

Costi d'esecuzione e indennità d'esecuzione

I costi sostenuti dalla Confederazione e dai Cantoni per l'esecuzione della LTVE saranno indennizzati con le entrate della tassa sui veicoli elettrici, presumibilmente sotto forma di importi forfettari sia per la Confederazione che per i Cantoni. Le aliquote d'indennità rimarranno stabili per diversi anni e gli importi forfettari copriranno in media i costi d'esercizio annuali e i costi d'investimento a lungo termine. Non si esclude che si delinei una leggera eccedenza o una copertura insufficiente. I costi d'esecuzione della Confederazione e dei Cantoni nonché le relative indennità d'esecuzione per il controfinanziamento saranno stabiliti nella fase d'implementazione. Con l'avvio della riscossione a partire dal 2030, il Consiglio federale li verificherà e li stabilirà in via definitiva, dopo di che le indennità d'esecuzione saranno verificate periodicamente.

Ripercussioni per la Confederazione come soggetto fiscale

Oltre alle ripercussioni per la Confederazione come autorità esecutiva, si prevedono ulteriori conseguenze finanziarie e a livello di personale poiché la Confederazione possiede un'ampia flotta e gestisce impianti di ricarica. Con il progetto posto in consultazione anche la Confederazione diventa imponibile, il che genera oneri. A seconda della variante scelta, all'interno dell'Amministrazione federale si differenziano le competenze, i processi e, quindi, il conseguente onere.

L'elaborazione di una soluzione attuativa per la Confederazione come soggetto imponibile richiede accertamenti esaustivi e il coinvolgimento di molti organi. Per ragioni di proporzionalità, la soluzione sarà elaborata solo una volta decisa la variante prescelta, presentando anche le ripercussioni finanziarie e

del personale che ne derivano. Sulla base di tali costi potrà essere valutata l'opportunità per la Confederazione di richiedere che il progetto di legge preveda una regolamentazione speciale, per esempio una variante semplificata, giustificata dal numero molto elevato di veicoli e di impianti di ricarica a fronte di un rischio fiscale ridotto. Nel messaggio potranno essere esposte le conseguenze per la Confederazione in qualità di soggetto imponibile.

4.1.2 Personale

L'esecuzione della LTVE comporta non solo importanti attività amministrative e operative, ma anche estese attività di controllo al confine e nell'area di confine nonché all'interno del Paese.

Da una prima stima si calcolano 40 nuovi equivalenti a tempo pieno a livello di Confederazione. Le strutture esistenti possono assumere determinati compiti, ma la nuova tassa implica un onere aggiuntivo cui è necessario fare fronte con nuovi posti di lavoro. In particolare, dovrà essere creata presso l'UDSC una nuova unità organizzativa che sarà preposta alla corretta esecuzione della tassa e sarà responsabile nello specifico dell'esercizio del sistema d'informazione con le diverse interfacce con i fornitori, il SIAC e i Cantoni, della trasmissione corretta dei dati, delle imposizioni d'ufficio e della gestione dei ricorsi. La tassa comporterà inoltre un onere aggiuntivo per la TTPCP e l'esercizio del portale delle tasse sul traffico per il quale occorreranno ulteriori percentuali d'impiego. Dovranno essere altresì creati posti di lavoro per le attività di controllo al confine che garantiranno il corretto pagamento della tassa da parte dei detentori di veicoli elettrici esteri. Nonostante le campagne d'informazione che saranno realizzate, al momento dell'entrata in Svizzera numerosi viaggiatori avranno domande in merito al pagamento della tassa, pertanto le forze operative dovranno assolvere non solo la funzione di controllo ma, soprattutto all'inizio del nuovo obbligo fiscale, anche una considerevole attività d'informazione. I succitati costi d'esecuzione della Confederazione comprendono i costi della sistemazione logistica per gli ulteriori posti di lavoro a tempo pieno che saranno creati. Al momento opportuno i mezzi necessari saranno iscritti con incidenza finanziaria nel preventivo dell'UFCL.

4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per i centri urbani, gli agglomerati e le regioni di montagna

I Cantoni, i Comuni, gli agglomerati e le regioni di montagna ricevono direttamente o indirettamente diversi contributi generati da entrate a destinazione vincolata del FSTS e del FOSTRA. L'introduzione della nuova tassa garantisce il finanziamento di tutti i compiti e le spese connessi al FSTS e al FOSTRA. I Cantoni, i Comuni, gli agglomerati e le regioni di montagna beneficiano così in pari misura dell'introduzione di una tassa sui veicoli elettrici.

Agli uffici cantonali della circolazione stradale sono conferiti nuovi compiti con l'introduzione della tassa (rilevazione della percorrenza chilometrica al momento della messa in circolazione e della messa fuori circolazione dei veicoli, tassazione e incasso ecc.). Per questi compiti i Cantoni sono tuttavia remunerati, pertanto non insorgono ulteriori oneri finanziari.

4.3 Ripercussioni per l'economia

La tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici sostituisce le attuali accise sui carburanti versate dai veicoli con motore a combustione ed è configurata in modo tale che l'onere finanziario per veicoli simili a combustione ed elettrici è di pari entità. In prospettiva storica, ossia rispetto al periodo precedente alla diffusa elettrificazione del parco veicoli, la nuova tassa non comporta un onere aggiuntivo bensì ripristina la tassazione originaria per tutte le tecnologie di propulsione.

Tuttavia, da un'analisi puntuale in vista dell'introduzione nel 2030, risulta un certo onere aggiuntivo per la parte di popolazione e del mondo economico che fino ad allora utilizza veicoli a propulsione elettrica e non paga l'imposta sugli oli minerali. Questa fase è tuttavia transitoria e non riflette la parità di trattamento perseguita nel lungo termine tra tutte le tecnologie di propulsione.

Nel contempo la nuova tassa assicura il futuro finanziamento delle infrastrutture dei trasporti, il cui buon funzionamento e l'affidabilità costituiscono un presupposto fondamentale per il successo della piazza economica svizzera, quindi il progetto deve essere valutato positivamente dal punto di vista dello sviluppo economico.

4.4 Ripercussioni per la società

Il progetto si basa sullo status quo e prevede che i detentori di veicoli elettrici paghino una tassa sostanzialmente equivalente alle imposte sugli oli minerali. La nuova tassa è configurata in modo da avere ripercussioni minime per la società.

Consente una parità di trattamento tra i veicoli elettrici e quelli convenzionali. Comporta costi aggiuntivi per le persone che detengono un'auto elettrica già prima della sua introduzione, mentre le persone che passano da un veicolo a carburanti fossili a un'auto elettrica di genere simile solo dopo l'introduzione della tassa non subiranno ripercussioni e pagheranno approssimativamente tasse analoghe alle precedenti imposte sugli oli minerali.

Nonostante la nuova tassa forfettaria sulle e-bike veloci interessi un numero relativamente elevato di utenti, è molto bassa e quindi non avrà ripercussioni significative per la società.

4.5 Ripercussioni per l'ambiente

Il progetto avrebbe ripercussioni negative per l'ambiente se l'introduzione della tassa sui veicoli elettrici rallentasse in misura significativa lo sviluppo della mobilità elettrica (emissione di gas serra e di sostanze nocive) ma, allo stato attuale, appare poco verosimile.

L'acquisto di un veicolo elettrico costa tuttora di più di un veicolo a combustione, in primo luogo per il costo delle batterie, che negli ultimi dieci anni è tuttavia diminuito e dovrebbe continuare a farlo. Futuri sviluppi potrebbero accelerare ulteriormente il raggiungimento della parità dei costi. Da un lato i costi di fabbricazione dei veicoli a combustione aumenteranno presumibilmente con l'introduzione della norma Euro 7 a partire dal 2025. Dall'altro la crescente offerta di modelli più convenienti di case automobilistiche cinesi sta esercitando forti pressioni sul mercato. In risposta, alcuni produttori automobilistici europei e americani, per esempio Citroën e Tesla, hanno già ridotto i prezzi e lanciato o annunciato nuovi modelli meno costosi.

È quindi presumibile che la parità dei costi di acquisto sarà raggiunta prima del 2030.

Ai fini dell'acquisto è tuttavia determinante il cosiddetto «Total Cost of Ownership» (TCO)⁶⁸ che, secondo l'UFE⁶⁹, per i veicoli elettrici è già inferiore a quello dei veicoli con motore a combustione. La parità dei prezzi tra le due tipologie di veicoli non sarà probabilmente raggiunta entro il 2025, tuttavia è ipotizzabile una diminuzione dei costi di acquisto dei veicoli elettrici (economie di scala). Inoltre, sul mercato saranno offerti prevalentemente veicoli elettrici a seguito dell'inasprimento degli obiettivi dell'UE e dell'abbandono («phase-out») dei motori a combustione a partire dal 2035. In considerazione delle tendenze suesposte e del TCO già oggi inferiore per i veicoli elettrici, si ipotizza che l'introduzione di una tassa sui veicoli elettrici nel 2030 non avrà un'influenza determinante sulla decisione di acquistarli o meno.

L'introduzione della tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici potrebbe avere anche effetti positivi sull'ambiente nel lungo termine, se la maggior parte del parco veicoli è composto di veicoli elettrici: la nuova tassa aumenta i costi variabili dei viaggi con i veicoli elettrici, pertanto induce a ridurre leggermente il chilometraggio. In tal modo si alleviano anche le ripercussioni negative per l'ambiente dovute ai veicoli elettrici (p. es. polveri fini prodotte dall'usura degli pneumatici, costi esterni della produzione di elettricità, rumore ecc.).

Nelle regioni di confine non è da escludere un impatto leggermente negativo sull'ambiente se la tassa sui veicoli elettrici induce i detentori di veicoli immatricolati all'estero (in particolare lavoratori frontalieri) a viaggiare in Svizzera con un veicolo a carburante fossile per sfuggire al tributo. Tuttavia, in considerazione del fatto che i lavoratori frontalieri percorrono lunghe tratte nei loro Paesi, la scelta pro o contro l'acquisto di un veicolo elettrico potrebbe dipendere anche dall'evoluzione delle condizioni quadro nei loro rispettivi Paesi di origine e dalla loro situazione personale.

⁶⁸ Comprende tutte le spese sostenute sull'intera durata di utilizzo del veicolo, ossia dall'acquisto fino alla vendita o alla rottamazione.

⁶⁹ UFE, Gesamtkosten von Personenwagen (TCO), Rapporto finale, 23 marzo 2023 (solo in tedesco).

4.6 Altre ripercussioni

Ripercussioni per la circolazione

L'introduzione della nuova tassa aumenta i costi variabili dei veicoli elettrici, pertanto comporta una limitata riduzione del chilometraggio di questi veicoli. Il maggiore incremento relativo dei costi variabili riguarda le automobili (21 % circa). Per i veicoli commerciali i costi registrano un progresso inferiore, poiché i costi variabili sono nell'insieme nettamente più elevati a causa dei costi per il conducente (3,5 % circa per i VCL e 10 % circa per i VCP). La riduzione del chilometraggio complessivo su strada riconducibile all'aumento dei costi variabili (BEV, PHEV e veicolo a combustione) nel 2030 è molto modesta ed è stimata tra lo 0,7 e l'1,0 per cento per il traffico di persone e allo 0,1 per cento per il traffico merci. La quota crescente dei veicoli elettrici nel parco veicoli indurrà una costante diminuzione dei chilometraggi dopo il 2030 (rispetto alla situazione senza l'introduzione di una tassa).

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

Il presente progetto si basa sull'articolo 131 capoverso 2 lettera b Cost. La disposizione consente alla Confederazione di riscuotere una tassa sui veicoli che utilizzano mezzi di propulsione diversi dai carburanti di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e Cost.

Secondo il principio di legalità nel diritto tributario, le imposte e le tasse devono essere stabilite in senso formale in una legge che contenga anche le disposizioni essenziali riguardanti il soggetto fiscale, l'oggetto fiscale, la determinazione materiale (ed eventualmente temporale), inclusa l'aliquota fiscale. Inoltre, se il tipo di imposta lo consente, devono essere osservati in particolare i principi della generalità e dell'uniformità dell'imposizione, come pure quello dell'imposizione secondo la capacità economica. Con il presente progetto i principi dell'imposizione fiscale sanciti negli articoli 127 capoversi 1 e 2 Cost. sono rispettati.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Per rispondere alla domanda se una nuova tassa nella circolazione stradale è compatibile con gli impegni internazionali assunti dalla Svizzera fa stato l'Accordo sui trasporti terrestri⁷⁰, il cui obiettivo è liberalizzare l'accesso al mercato a favore di uno scorrimento più agevole del traffico e di una politica dei trasporti armonizzata tra le parti contraenti. Nel campo di applicazione dell'Accordo sui trasporti terrestri per la circolazione stradale rientrano soltanto i veicoli adibiti al trasporto merci e i veicoli atti a trasportare più di nove persone (art. 3 cpv. 1 quarto trattino dell'Accordo). Le disposizioni dell'Accordo si basano sui principi della reciprocità e della libera scelta del modo di trasporto. Nell'articolo 1 le parti contraenti si impegnano a non adottare misure discriminatorie. L'articolo 38 stabilisce i principi dei sistemi di tariffazione dei trasporti stradali e, ai sensi dell'articolo 38 paragrafo 2, la tariffazione è costituita da tasse sui veicoli, imposte sul carburante e tariffe di uso della rete stradale.

L'articolo 38 paragrafo 5 stabilisce che i sistemi di tariffazione dei trasporti stradali si applicano solamente ai veicoli aventi un peso totale pari o superiore a 12 tonnellate e che l'Accordo non impedisce alle parti contraenti di riscuotere sul proprio territorio tasse per l'utilizzo della rete stradale riguardanti veicoli aventi un peso totale inferiore a 12 tonnellate. In linea con tali disposizioni, la Svizzera ha dunque la facoltà di introdurre una tassa sul chilometraggio o tasse per l'utilizzo della rete stradale per gran parte dei veicoli (ossia per veicoli aventi un peso totale inferiore a 12 tonnellate). Non vi sono restrizioni al riguardo. Le parti contraenti sono indipendenti per questi generi di veicoli e possono stabilire liberamente gli emolumenti sul loro territorio. Una tassa sul chilometraggio per i veicoli aventi un peso inferiore a 12 tonnellate non contraddirebbe i principi, sanciti nell'Accordo sui trasporti terrestri, della reciprocità, della libera scelta del modo di trasporto, della non discriminazione, della proporzionalità e della trasparenza.

⁷⁰ Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri; RS 0.740.72).

Anche una tassa sul chilometraggio per i veicoli aventi un peso superiore a 12 tonnellate non sarebbe contraria ai principi sanciti nell'Accordo sui trasporti terrestri. La scelta del modo di trasporto non ne risulterebbe limitata, né i cittadini dell'UE o le imprese di trasporto dell'UE sarebbero penalizzati rispetto ai detentori di veicoli o agli utenti della strada domiciliati in Svizzera; anche il luogo di immatricolazione del veicolo o l'origine e la destinazione del trasporto sono irrilevanti al riguardo. Il modello tariffario ipotizzato, che prevede una differenziazione per genere di veicolo nonché peso e potenza del motore, garantisce anche la proporzionalità della tassa. Una configurazione trasparente della tassa è un requisito indispensabile già solo per suscitare consenso nella popolazione in vista della votazione popolare necessaria per la modifica costituzionale.

Anche il limite massimo di 325 franchi (media ponderata) stabilito nell'articolo 40 capoverso 4 dell'Accordo per un tragitto attraverso la Svizzera è compatibile con la nuova tassa dal momento che questa disposizione si riferisce unicamente alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Le imposte sugli oli minerali o un'eventuale nuova tassa non confluiscono nei calcoli del suddetto limite massimo.

Per concludere, la tassa sui veicoli elettrici è compatibile con l'Accordo sui trasporti terrestri. Non si ravvedono altri impegni internazionali della Svizzera che potrebbero ostare all'introduzione del tributo.

5.3 Forma dell'atto

Secondo l'articolo 140 capoverso 1 lettera a Cost., le modifiche della Costituzione federale sottostanno a referendum obbligatorio e sono sottoposte al voto del Popolo e dei Cantoni. Le modifiche degli articoli 86 e 131 Cost. sono dunque emanate sotto forma di decreto federale sottostante a referendum obbligatorio (art. 163 cpv. 2 Cost.).

Importanti disposizioni contenenti norme di diritto devono essere previste da una legge in senso formale (art. 164 cpv. 1 Cost.). Contengono norme di diritto le disposizioni che, in forma direttamente vincolante e in termini generali e astratti, impongono obblighi, conferiscono diritti o determinano competenze (art. 22 cpv. 4 LParl). Secondo il presente progetto, la Confederazione riscuote una tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici dai detentori intervenendo così nei diritti delle persone in termini generali e astratti. Le presenti disposizioni devono pertanto essere emanate dall'Assemblea federale sotto forma di legge federale (art. 164 cpv. 1 lett. c e d Cost. in combinato disposto con l'art. 22 cpv. 1 LParl).

5.4 Classificazione ai sensi del diritto in materia fiscale

La tassa sui veicoli elettrici è una tassa pubblica riscossa dalla Confederazione in virtù di una competenza conferitale nella Costituzione federale (art. 131 cpv. 2 lett. b). Le tasse pubbliche sono in linea di principio suddivise in imposte e tributi causali. Questi ultimi sono una prestazione pecuniaria a fronte di una determinata controprestazione dello Stato o della concessione di particolari vantaggi. I tributi causali presuppongono quindi una prestazione imputabile individualmente da parte dello Stato. Nel presente caso manca la controprestazione dello Stato, pertanto la tassa non è da qualificare come tributo causale, bensì come imposta. Il carattere di imposta della tassa sui veicoli elettrici emerge già dal suo inquadramento costituzionale. Nella sistematica costituzionale la tassa è integrata nell'articolo 131 dal titolo «Imposte speciali di consumo».

Le imposte sono comunemente suddivise in imposte generali e imposte speciali, a loro volta differenziate in imposte di scopo, imposte d'incentivazione e imposte di attribuzione dei costi. Qualificare la tassa sui veicoli elettrici come imposta d'incentivazione è escluso, poiché è concepita come strumento di finanziamento e non d'incentivazione. Per orientare la circolazione verso una direzione auspicata occorrerà ricorrere ad altri strumenti, tra cui le prescrizioni sugli obiettivi relativi alle emissioni di CO₂ per i veicoli a motore mediante la legge sul CO₂ o anche mediante la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Il modello della tassa sui veicoli elettrici non comprende tariffe differenziate in base al luogo e all'orario finalizzate a gestire la domanda di traffico o le capacità talvolta ridotte della circolazione (p. es. ridurre i picchi di traffico in caso di ingorghi).

Con le imposte di attribuzione dei costi determinate spese dell'ente pubblico non sono addossate alla collettività, bensì a un gruppo più ristretto di persone, che in generale (teoricamente) beneficiano delle prestazioni più di altre o possono essere teoricamente ritenute le principali responsabili di queste

spese (DTF 124 I 289 consid. 3b). Per le imposte di scopo il prodotto deve essere impiegato a destinazione vincolata per i compiti previsti nella Costituzione o nella legge.

Dal momento che, da un lato, i veicoli elettrici, così come i veicoli a carburanti fossili, sono ritenuti i principali responsabili dei costi a carico della collettività per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione delle strade pubbliche e, dall'altro, le entrate generate dalla tassa devono essere impiegate a destinazione vincolata ai sensi dell'articolo 86 Cost. per i compiti e le spese connessi alla circolazione stradale, la tassa ha le caratteristiche di un'imposta di attribuzione dei costi così come di un'imposta di scopo. Come già menzionato, la tassa sui veicoli elettrici non costituisce una remunerazione di prestazioni fornite dalla Confederazione né è in alcun modo correlata a una fornitura di merci, di conseguenza non è assoggettata all'imposta sul valore aggiunto.

5.5 Assoggettamento al freno alle spese

Il presente progetto non contiene né nuove disposizioni in materia di sussidi (che comportano spese superiori a una delle soglie previste) né nuovi crediti d'impegno o limiti di spesa (che comportano spese superiori a una delle soglie previste).

5.6 Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale

Il principio di sussidiarietà e il principio dell'equivalenza fiscale sono rispettati. La ripartizione dei compiti garantisce un disciplinamento uniforme. L'attuale ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni non subisce modifiche sostanziali.

5.7 Conformità ai principi della legge sui sussidi

Il progetto non contiene nuove disposizioni in materia di sussidi.

5.8 Delega di competenze legislative

Secondo l'articolo 164 capoverso 1 Cost., devono essere emanate sotto forma di legge federale in particolare le disposizioni in materia di cerchia dei contribuenti, oggetto e calcolo dei tributi (lett. d) nonché di obblighi dei Cantoni nell'attuazione ed esecuzione del diritto federale (lett. f). Questi aspetti sono considerati nel presente atto normativo.

Il progetto di legge contiene norme di delega a emanare ordinanze nella misura in cui il Consiglio federale, quale organo competente, può emanarne nei limiti fissati dalla legge. Lo stesso dicasi per l'UDSC in qualità di autorità esecutiva responsabile in particolare dell'emanazione di prescrizioni tecniche e operative. Tali deleghe sono necessarie in quanto riguardano regolamentazioni il cui grado di precisazione trascenderebbe il livello di legge. Sulla base delle prescrizioni contenute negli articoli di legge, l'autorizzazione a legiferare della legge è sufficientemente precisata.

Nel presente progetto sono delegate competenze legislative negli articoli 3 capoversi 2 e 3, 5 capoverso 2, 6, 8 capoversi 3 e 4, 10 capoverso 2, 11, 13 capoversi 2 e 3 nonché negli articoli 16, 18, e 36 LTVE. Per le motivazioni si rimanda ai commenti agli articoli in questione.

5.9 Protezione dei dati

5.9.1 Dati personali⁷¹

L'esecuzione del presente atto normativo richiede il trattamento di dati personali da parte dell'UDSC e, a tale scopo, nella LUDSC è prevista la base necessaria.

⁷¹ Ai sensi del presente progetto di legge, anche le persone giuridiche possono essere detentori di veicoli elettrici. Con l'entrata in vigore, il 1° settembre 2023, della nuova legislazione sulla protezione dei dati, i dati sulle persone giuridiche non rientrano più nel campo di applicazione della legge federale del 25 settembre 2020 sulla protezione dei dati. Analoghe disposizioni per il trattamento dei dati concernenti persone giuridiche da parte di organi federali sono ora contenute negli articoli 57r segg. della legge del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'amministrazione (LOGA; RS 172.010). Le considerazioni in materia di protezione dei dati nel punto 5.9 del rapporto esplicativo si applicano dunque,

Oltre ai dati relativi alla persona imponibile e al veicolo, l'UDSC consulta unicamente dati sul chilometraggio per procedere al calcolo necessario per la determinazione della tassa. I dati sul chilometraggio dei veicoli rientranti nella categoria fiscale di cui all'articolo 8 capoverso 2 lettere a e b LTVE (automobili e veicoli commerciali leggeri), trasmessi all'UDSC dai fornitori autorizzati o dagli stessi detentori del veicolo, consistono di indicazioni puramente chilometriche. L'UDSC non riceve geodati, pertanto non è possibile risalire al profilo del tragitto né procedere alla geolocalizzazione.

I veicoli rientranti nella categoria fiscale di cui all'articolo 8 capoverso 2 lettere c e d (veicoli commerciali pesanti per il trasporto di merci e di persone) sono tassati in base al chilometraggio calcolato mediante il sistema di rilevazione della TTPCP (fermo restando che per i veicoli commerciali pesanti adibiti al trasporto di persone può essere richiesta l'imposizione secondo la LTVE, v. n. 2.1.6.5). Ai fini della TTPCP, i fornitori trasmettono quotidianamente all'UDSC i dati sul chilometraggio sotto forma di coordinate GNSS. Il calcolo dei chilometri percorsi necessario per la determinazione della tassa implica il collegamento dei punti di riferimento registrati. Questo collegamento riproduce un profilo del tragitto, tuttavia il trattamento dei dati ha come unica finalità la riscossione corretta della tassa. Non vengono elaborate valutazioni né previsioni sul comportamento di guida dei conducenti (movimenti di una persona).

La tassazione forfettaria si basa unicamente sui dati rilevati nel SIAC concernenti la persona imponibile e il veicolo. Non sono raccolti dati sul chilometraggio. In caso di veicoli esteri, è necessario rilevare la targa ufficiale e il Paese di immatricolazione del veicolo, la durata di validità auspicata del forfait e il mezzo di pagamento, ma nessun dato sulla persona imponibile.

Una base legale per il trattamento di dati personali degni di particolare protezione in una legge in senso formale secondo l'articolo 34 capoverso 2 LPD è dunque necessaria soltanto in due casi, segnatamente per perseguire e giudicare infrazioni nonché per richiedere e adottare misure amministrative. La base legale per il trattamento di dati ai fini del perseguimento penale è costituita dall'articolo 126 LUDSC, mentre l'articolo 125 LUDSC costituisce la base legale per il trattamento di dati finalizzato all'esecuzione di misure amministrative. Nella categoria di dati relativa alle «misure amministrative» disciplinata nell'articolo 125 LUDSC rientrano, secondo l'articolo 119 lettera f LUDSC, i dati concernenti l'esecuzione di misure amministrative di cui all'articolo 73 LUDSC. In riferimento agli atti normativi la cui esecuzione incombe all'UDSC, possono essere quindi adottate misure amministrative unicamente in caso di infrazioni gravi o ripetute (art. 73 cpv. 1 lett. c). Per garantire che siano contemplate anche le misure amministrative menzionate nell'articolo 21 LTVE, l'articolo 73 LUDSC viene modificato e integrato come riportato nell'allegato 1 LTVE. I restanti trattamenti di dati personali non degni di particolare protezione necessari in relazione alla tassa saranno disciplinati dal Consiglio federale a livello di ordinanza.

5.9.2 Posizione giuridica dei fornitori

Ai sensi dell'articolo 5 lettera i LPD, sono organi federali le persone alle quali sono affidati compiti federali. Se queste persone operano in adempimento di tali compiti, a esse si applicano le disposizioni concernenti il trattamento dei dati da parte di organi federali (art. 33-42 LPD).

Il Consiglio federale può autorizzare fornitori di servizi per determinare il chilometraggio imponibile (fornitori, art. 16 cpv. 1 LTVE). Al fine di garantire la correttezza e la disponibilità dei dati necessari per la riscossione della tassa, vengono fissati requisiti dettagliati per i fornitori, esaminati approfonditamente nel quadro della procedura di autorizzazione e in seguito continuamente verificati. Il mandato legale alla collettività pubblica di garantire la registrazione corretta dei dati necessari per la riscossione della tassa prosegue quindi anche se l'UDSC non lo adempie più direttamente (p. es. attraverso la consegna in prima persona degli apparecchi di registrazione).

I fornitori di servizi di rilevazione del chilometraggio imponibile devono quindi essere qualificati come organi federali per l'adempimento dei rispettivi compiti previsti dalla legislazione in materia di protezione dei dati. I principi del trattamento dei dati seguono pertanto le prescrizioni degli articoli 33 e seguenti LPD. Essi vengono considerati nell'ambito della procedura di autorizzazione.

fatti i debiti mutamenti, anche ai dati concernenti le persone giuridiche che l'UDSC tratta nell'ambito della riscossione della tassa sui veicoli elettrici.

5.9.3 Comunicazione di dati

La registrazione dei dati necessari per la riscossione della tassa da parte dei fornitori comporta la comunicazione di dati all'estero. Tale comunicazione deve rispettare le prescrizioni dell'articolo 16 LPD. Poiché la cerchia dei fornitori è limitata a quelli con sede in uno Stato membro dello Spazio economico europeo o in Svizzera (per la riscossione secondo la soluzione della TTPCP v. art. 58 lett. a OTTP, per la riscossione secondo la LTVE sarà formulata un'apposita disposizione sempre a livello di ordinanza), l'attenzione è incentrata su eventuali procedure di trattamento dei dati eseguite dai fornitori al di fuori di questi Stati. Le prescrizioni di cui all'articolo 16 LPD vengono considerate nell'ambito della procedura di autorizzazione.

Al contrario, per i fornitori esteri anche la trasmissione all'UDSC dei dati necessari per la riscossione della tassa è considerata come comunicazione di dati all'estero. Al riguardo soggiacciono alle prescrizioni in vigore nel rispettivo Paese concernenti la comunicazione di dati all'estero.

Per riscuotere la tassa, effettuare controlli, adottare misure amministrative nonché perseguire e giudicare infrazioni, saranno comunicati dati mediante procedura di richiamo nel sistema d'informazione dell'UDSC ai collaboratori competenti delle autorità cantonali. La necessaria base legale è creata nella LUDSC con l'articolo 141a.

5.9.4 Sistema di controllo

Nel traffico stradale vengono rilevati unicamente i passaggi dei veicoli il cui chilometraggio è determinato mediante il sistema della TTPCP (ossia i veicoli rientranti nelle categorie fiscali di cui all'art. 8 cpv. 2 lett. c e d). Questi punti di rilevazione si trovano sia presso i valichi di confine sia presso ubicazioni fisse o mobili sul territorio nazionale. Il trattamento dei dati si fonda sulla legislazione concernente la TTPCP.

I controlli sul pagamento della tassa forfettaria per i veicoli esteri rientranti nelle categorie fiscali di cui all'articolo 8 capoverso 2 lettere a, b e d sono effettuati attraverso la conferma del pagamento emessa elettronicamente o mediante consultazione elettronica delle targhe registrate con un apposito dispositivo mobile, stazionario o semistazionario. I dati dei controlli sono immediatamente distrutti una volta constatato l'avvenuto pagamento.

I dati sono condivisi se necessari per effettuare controlli o perseguire e giudicare infrazioni; la trasmissione dei dati è altresì ammessa nell'ambito dell'assistenza amministrativa tra le autorità incaricate dell'esecuzione della presente legge.

5.9.5 Rapporto con il regolamento generale europeo sulla protezione dei dati

Al trattamento dei dati di persone fisiche a prescindere dalla cittadinanza o dal luogo di domicilio di queste persone si applica nell'UE il regolamento (UE) 2016/679⁷² del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati; RGPD). Il trattamento dei dati personali di una persona fisica con domicilio in Svizzera in uno Stato membro dell'UE rientra pertanto nel campo di applicazione dell'RGPD.

Ciò significa che un fornitore con sede in uno Stato membro dell'UE che tratta dati personali in relazione alla riscossione della tassa sul chilometraggio ricade, per il trattamento dei dati, nel campo di applicazione di tale regolamento. Quando invece un fornitore ha sede in Svizzera e tratta dati che servono alla determinazione della tassa, il trattamento dei dati personali ricade nel campo di applicazione del diritto svizzero in materia di protezione dei dati.

5.9.6 Rischio per la personalità o i diritti fondamentali delle persone interessate

La riscossione della presente tassa presuppone imperativamente il trattamento di dati personali. Secondo l'articolo 22 capoverso 1 LPD, il titolare del trattamento effettua previamente una valutazione d'impatto sulla protezione dei dati (Data Protection Impact Assessment, DPIA) quando il trattamento dei dati

⁷² Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE, versione della GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1.

personali può comportare un rischio elevato per la personalità o i diritti fondamentali della persona interessata. Un rischio elevato, in particolare in caso di utilizzazione di nuove tecnologie, risulta dal tipo, dall'entità, dalle circostanze e dallo scopo del trattamento (art. 22 cpv. 2 LPD). Un primo esame preliminare dei rischi nell'ambito dell'elaborazione della LTVE ha messo in evidenza che il previsto trattamento dei dati non comporta presumibilmente un rischio elevato per i diritti fondamentali delle persone interessate, per cui non è stata effettuata una DPIA. A prescindere da ciò, eseguire una DPIA appare sproporzionato allo stato attuale già solo per il fatto che sono poste in consultazione due varianti. Per garantire la protezione dei dati è previsto che i rischi in materia per i diritti fondamentali delle persone interessate siano nuovamente esaminati in maniera approfondita una volta decisa la variante da attuare interpellando l'Incaricato federale della protezione dei dati e della trasparenza (Incaricato). Se dall'esame risultasse necessario eseguire una DPIA, vi si procederà parallelamente all'elaborazione del messaggio.

Parte B: variante relativa alla corrente di ricarica

6 Punti essenziali del progetto

6.1 Normativa proposta

6.1.1 Descrizione dell'imposta

L'imposta è riscossa sull'energia elettrica (kWh) utilizzata per la ricarica di un veicolo elettrico. La quantità di energia tassata è rilevata mediante l'infrastruttura di ricarica (impianti di ricarica pubblici/privati). Viene rilevata la quantità di energia erogata a un impianto di ricarica, a prescindere che l'elettricità sia fornita dalla centrale elettrica o sia autoprodotta (impianto fotovoltaico); l'energia erogata a un impianto di ricarica è imponibile. Nel contempo occorre garantire che nella ricarica bidirezionale l'imposta sia restituita per la quantità di energia reimmessa dal veicolo elettrico.

Principali termini

- **Imposta:** l'imposta è associata a un consumo e pertanto assimilata alle imposte di consumo secondo l'articolo 131 capoverso 1 Cost. Il termine «imposta» è utilizzato come iperonimo per imposta sulla corrente di ricarica e imposta forfettaria.
- **Corrente di ricarica:** energia elettrica erogata a un impianto di ricarica delle batterie di veicoli elettrici e misurata in chilowattora.
- **Impianto di ricarica:** installazione o dispositivo che consente di ricaricare i veicoli elettrici immatricolati per la circolazione stradale. A seconda della situazione, le installazioni possono essere limitate a una sola stazione di ricarica (wallbox), per esempio in una casa unifamiliare, oppure consistere di un impianto con un sistema di ricarica intelligente che può servire diverse stazioni di ricarica (p. es. in un garage). Nel progetto di legge viene sistematicamente utilizzato il termine «impianto di ricarica» per sottolineare che vi rientrano anche gli apparecchi mobili per la ricarica e tutti gli impianti di ricarica di veicoli elettrici e non solo le classiche wallbox. Nel rapporto è talora utilizzato il termine «stazione di ricarica» come sinonimo.

6.1.2 Panoramica dell'obbligo fiscale

Su cosa è riscossa la tassa e chi è imponibile? (Campo di applicazione materiale)

L'imposta è riscossa sulla corrente di ricarica (oggetto fiscale) ed è espressa in centesimi per chilowattora. La base di calcolo dell'imposta è la quantità di energia (kWh) erogata agli impianti di ricarica delle batterie di veicoli immatricolati. Questo approccio è stato scelto per trattare allo stesso modo la ricarica con corrente alternata (AC) e con corrente continua (DC). L'energia erogata dalla rete elettrica è sempre corrente alternata. Tuttavia, dal momento che la batteria di un veicolo elettrico può essere alimentata solo con corrente continua, la corrente alternata deve essere prima trasformata in corrente continua, con conseguenti perdite di energia. Con la ricarica in corrente continua, la conversione avviene all'esterno del veicolo nella stazione di ricarica, mentre con la ricarica in corrente alternata avviene nel veicolo stesso. Per garantire la parità di trattamento tra la ricarica DC e la ricarica AC, viene dunque tassata l'elettricità erogata a un impianto di ricarica. Stabilire come base di calcolo l'elettricità erogata da un impianto di ricarica o immessa in un veicolo avrebbe portato a preferire la ricarica DC perché in tal caso non sarebbero tassate le perdite di ricarica.

Sono imponibili i gestori degli impianti di ricarica (soggetti fiscali). È tuttavia ipotizzabile che questi addebitino l'imposta ai detentori dei veicoli quando non si tratta del proprio veicolo (p. es. negli impianti di ricarica pubblici).

Poiché per misurare la quantità di energia occorrono contatori certificati, per determinati generi di veicoli la tassazione della corrente di ricarica non è proporzionata. Alcuni veicoli sono ricaricati in primo luogo

alle prese domestiche (modalità 1 o 2⁷³) e non tramite impianti di ricarica (p. es. wallbox). In alcuni casi, le batterie possono essere rimosse dai veicoli e ricaricate ovunque, ad esempio a qualsiasi presa domestica. In tali casi non è praticamente possibile né proporzionato imporre il montaggio di contatori certificati alle prese per misurare e tassare le quantità effettive di energia, per lo più relativamente ridotte. Di conseguenza, questi veicoli saranno tassati a forfait. Si tratta dei seguenti generi (qui definiti «piccoli veicoli»):

- a) motoveicoli
- b) quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore
- c) ciclomotori (ciclomotori veloci, monopattini autobilanciati, ciclomotori pesanti)

Dove viene riscossa l'imposta? (Campo di applicazione territoriale)

L'imposta si applica sull'intero territorio nazionale. È pertanto imponible l'energia erogata a qualsiasi impianto di ricarica situato sul territorio svizzero e utilizzato per ricaricare veicoli immatricolati.

La tassazione forfettaria si applica esclusivamente ai veicoli di piccole dimensioni immatricolati in Svizzera. I veicoli immatricolati all'estero ne sono esentati perché di norma l'eventuale ricarica durante la permanenza in Svizzera è effettuata presso impianti di ricarica pubblici, già tassati. Un'imposta forfettaria aggiuntiva per i veicoli esteri comporterebbe una doppia imposizione che l'UE potrebbe considerare discriminante.

6.1.3 Modelli tariffari (base di calcolo e importo della tassa)

L'imposta è calcolata in base alla quantità di energia misurata in chilowattora erogata all'impianto di ricarica delle batterie dei veicoli elettrici (ricarica).

6.1.3.1 Principi fondamentali

La tariffa della corrente di ricarica si basa sugli stessi principi fondamentali della tassa sul chilometraggio (v. punto 2.1.3.1). In particolare, la tariffa fiscale deve essere stabilita in modo che l'onere fiscale per la corrente di ricarica sia in media approssimativamente uguale a quello per i veicoli a benzina e diesel con l'imposta sugli oli minerali (imposizione equivalente).

6.1.3.2 Derivazione della tariffa per la corrente di ricarica

Per motivi tecnici inerenti alla riscossione, si applica una tariffa unitaria in cent./kWh valida per tutti i veicoli.

Per ricavare la tariffa per chilowattora si applica una procedura articolata in tre fasi:

- **derivazione della tariffa di riferimento:** analogamente ai calcoli per la tassa sul chilometraggio, la tariffa di riferimento per un veicolo a combustione medio viene derivata dai dati sui consumi reali ipotizzati per il 2030 dall'HBEFA e dalle aliquote d'imposta sugli oli minerali secondo la LIOm. La tariffa di riferimento rappresenta l'imposta media sugli oli minerali per chilometro percorso che in futuro dovrà essere pagata anche per un veicolo elettrico medio;
- **derivazione del consumo medio dei veicoli elettrici:** sulla base dei dati sui consumi ipotizzati per il 2030 (HBEFA), viene calcolato il consumo medio di energia (kWh) per chilometro;
- **trasposizione delle imposte sugli oli minerali al consumo dei veicoli elettrici:** in un'ultima fase l'imposta media per i veicoli a combustione determinata nella fase 1 viene trasposta sul consumo medio dei veicoli elettrici calcolata nella fase 2. Si ricava così un'imposta in media equivalente per chilowattora.

L'obiettivo è estrapolare una tariffa unitaria trasparente per unità di energia elettrica (kWh) applicabile a tutti i generi di veicoli. È possibile calcolarla nei due modi seguenti:

⁷³ Modalità di ricarica secondo le norme SN EN 61851 e SN EN 62752. V. al riguardo per esempio l'Associazione delle aziende elettriche svizzere (AES), Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität, manuale (in tedesco), HBLE-CH 2022, maggio 2022.

Bottom-up

Con il metodo di calcolo bottom-up si procede prima al calcolo di tariffe specifiche per generi o categorie di veicoli. La figura seguente illustra l'idea di fondo dell'equivalenza con l'esempio delle automobili. Un veicolo elettrico (a destra) deve versare in definitiva lo stesso importo fiscale per chilometro percorso di un veicolo a combustione equivalente. Secondo l'HBEFA, nel 2030 un veicolo a combustione consumerà in media 6,9 litri per 100 chilometri, da cui consegue un onere fiscale dell'imposta sugli oli minerali di 5.1 cent./km (v. anche punto 2.1.3.2). Affinché l'onere per le automobili elettriche, per le quali si prevede un consumo medio di 22,7 chilowattora nel 2030, sia pari a quello dei veicoli a combustione, l'imposta sulla corrente di ricarica per le automobili deve ammontare a 22.5 cent./kWh. Con un chilometraggio annuale in Svizzera di 10 600 km risulta per entrambi i generi di veicoli una tassa di circa 540 franchi all'anno.

Figura 27: Derivazione della tariffa per le automobili

	
Consumo: 6,9 l/100 km Imposta sugli oli minerali derivata: 5.1 cent./km veic Chilometraggio annuale: 10 600 km	Consumo: 22,7 kWh/100 km Imposta sulla corrente di ricarica: 22.5 cent./kWh Chilometraggio annuale: 10 600 km
= 541 fr. di imposta sugli oli minerali all'anno	= 541 fr. di imposta sulla corrente di ricarica all'anno

In questo modo sono calcolate le tariffe per ogni genere di veicolo.

Figura 28: Tariffe per determinati generi di veicoli

Genere di veicolo	Tariffa (in cent./kWh)
Automobili	22.5
Autofurgoni	17.9
Veicoli commerciali pesanti – trasporto merci	14.0
Veicoli commerciali pesanti – trasporto persone	14.5
Tariffa unitaria ponderata per il chilometraggio	22.1

La tariffa unitaria può essere calcolata ponderando le tariffe dei singoli generi di veicoli sul chilometraggio totale dei veicoli elettrici. Si tiene così conto del mix di veicoli elettrici ponderato sul chilometraggio. Su questa base risulta per il 2030 una **tariffa unitaria di 22.1 centesimi per chilowattora**.

Top-down

In questa variante la tariffa unitaria viene ricavata per l'intero parco veicoli, dividendo il consumo totale annuale di energia per il chilometraggio totale annuale. Il mix di veicoli elettrici nel parco veicoli deve quindi corrispondere al mix di veicoli a combustione. Per il 2030 risulta una **tariffa unitaria di 23.4 centesimi per chilowattora**.

Conclusione

Dai due metodi di calcolo risultano tariffe che si differenziano solo di poco (6 %circa) e sono quasi identiche alla tariffa calcolata per le automobili di 22.5 cent./kWh. Il lieve scostamento è dovuto soprattutto al fatto che nel 2030 il chilometraggio complessivo percorso dai veicoli elettrici a batteria (BEV) sarà in gran parte imputabile alle automobili.

Viceversa, le differenze talora significative tra le tariffe per gli altri generi di veicoli (v. anche il punto 8.6.2) rispetto alle automobili non producono praticamente alcun effetto sulla tariffa unitaria a causa dei

chilometraggi complessivi inferiori. Le tariffe calcolate per questi generi di veicoli sono attualmente soggette a considerevoli incertezze, in quanto sono pochi i modelli disponibili sul mercato e si attendono ancora importanti sviluppi tecnologici, soprattutto per i veicoli commerciali pesanti (VCP).

Nonostante l'interesse per i consumi futuri di determinati generi di veicoli sia elevato, svolge un ruolo secondario nel calcolo della tariffa unitaria a causa della loro quota modesta nel chilometraggio complessivo. La tariffa unitaria si basa quindi soprattutto sulle automobili, il cui consumo di energia può essere già stimato in modo attendibile. Per la determinazione delle tariffe nella legge, è calcolata la media aritmetica dei due metodi di derivazione, top-down e bottom-up, in base alle considerazioni di cui sopra. Questa media aritmetica è di 22.8 cent./kWh.

6.1.3.3 Imposta forfettaria per «piccoli veicoli»

Come spiegato al punto 6.1.2, ai «piccoli veicoli» si applica un'imposta forfettaria.

Il modello tariffario per la tassazione forfettaria è ripreso dalla variante relativa al chilometraggio (v. Figura 15):

Figura 29: Forfait annuali motoveicoli

Categoria di peso	Peso totale (in kg)	Forfait annuali (in fr.)
1	fino a 300	50.00
2	301–400	65.00
3	401–500	80.00
4	501–600	100.00
5	601–700	120.00
6	701–800	140.00
7	da 801	160.00

Nella categoria fiscale dei motoveicoli rientrano, oltre ai motoveicoli classici, anche gli altri veicoli simili (motoleggere, tricicli a motore, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore).

I ciclomotori muniti di targa⁷⁴, in cui rientrano in particolare le e-bike veloci, pagheranno una tassa forfettaria annuale di 25 franchi analogamente alla variante relativa al chilometraggio (v. punto 2.1.3.6).

Questi generi di veicoli possono essere caricati alle prese domestiche e industriali senza che sia necessario un dispositivo che misura la quantità di energia erogata. L'imposta sulla corrente di ricarica si applica se tali veicoli sono caricati su impianti che potrebbero essere utilizzati anche da altri generi di veicoli.

6.1.3.4 Imposta forfettaria come soluzione temporanea per altri generi di veicoli

Nell'ottica attuale è ipotizzabile che i requisiti tecnici per la riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica non saranno adempiuti prima del 2035 (v. punto 6.4). Fino alla realizzazione delle condizioni necessarie sarà temporaneamente introdotta un'imposta forfettaria per garantire comunque in gran parte il finanziamento. Per questa imposta forfettaria sono imponibili, oltre ai veicoli per cui è già prevista l'imposta forfettaria secondo il punto 6.1.3.3, i seguenti generi di veicoli:

- a. automobili;
- b. minibus;
- c. autofurgoni;
- d. autoveicoli leggeri

⁷⁴ Secondo l'art. 18 OETV, fanno parte dei ciclomotori i ciclomotori veloci (p. es. le e-bike veloci), i monopattini autobilanciati, i ciclomotori veloci e le sedie a rotelle motorizzate. Queste ultime saranno esentate dalla tassa.

I forfait annuali sono estrapolati dalle tariffe calcolate per la tassa sul chilometraggio. Si configurano due categorie d'imposta:

(1) automobili

(2) veicoli commerciali leggeri (minibus, autofurgoni, autoveicoli leggeri).

L'importo dell'imposta forfettaria dipende dal peso totale del veicolo e ogni categoria di peso corrisponde a 100 kg. Nell'allegato 3 del progetto di legge sono riportate le singole tariffe per categoria fiscale e categoria di peso. Gran parte del gettito fiscale è generato dai suddetti generi di veicoli.

Sono esclusi dalla disposizione transitoria i veicoli pesanti con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate⁷⁵ nonché i veicoli del settore «non-road». Durante la fase transitoria, questi veicoli sono quindi esentati da imposte. Dalle analisi emerge che per i veicoli commerciali pesanti risulterebbero forfait annuali considerevoli a causa dei chilometraggi annuali in media molto elevati. Tali forfait sarebbero 10 volte maggiori per il trasporto di merci e fino a 20 volte maggiori per il trasporto di persone. Tuttavia, questi forfait elevati produrrebbero notevoli distorsioni, considerando che determinati autocarri percorrono un numero molto ridotto di chilometri e altri un numero considerevole. Per i veicoli commerciali pesanti la riscossione di un forfait annuale non appare dunque una soluzione adeguata. Inoltre, il grado di elettrificazione del parco veicoli commerciali pesanti è ancora limitato rispetto a quello delle automobili, quindi il gettito fiscale atteso è modesto.

Anche i veicoli esteri sono esclusi dall'imposta forfettaria della soluzione transitoria. La riscossione di un'imposta forfettaria per i veicoli esteri nella fase transitoria comporterebbe l'istituzione, temporanea, di un nuovo sistema di rilevazione a livello federale che ostacolerebbe ulteriormente l'introduzione generalizzata della variante relativa alla corrente di ricarica.

6.1.4 Veicoli a motore esteri

Con l'imposta sulla corrente di ricarica l'oggetto fiscale non è sostanzialmente il veicolo a motore, ma la corrente di ricarica, di conseguenza non si configura un obbligo fiscale né per i veicoli a motore svizzeri né per quelli esteri (fatta eccezione per l'imposta forfettaria sui «piccoli veicoli» immatricolati in Svizzera, v. punto 6.1.3.3). La ricarica in Svizzera di veicoli esteri deve avvenire presso impianti imponibili registrati, poiché la ricarica presso impianti non registrati sarebbe vietata anche per questi veicoli. Di conseguenza, pure i veicoli esteri generano indirettamente entrate fiscali.

Tuttavia, le imposte forfettarie (soluzione transitoria e imposta forfettaria permanente per «piccoli veicoli») non si applicano ai veicoli esteri per motivi tecnici inerenti alla riscossione (v. punto 6.1.2).

6.1.5 Riscossione dell'imposta forfettaria in sintesi

La figura seguente ricapitola quando e per quali generi di veicoli viene riscossa un'imposta forfettaria.

Figura 30: Riscossione di un'imposta forfettaria

Tipo di imposta	Veicoli immatricolati per la circolazione stradale in Svizzera
Imposta forfettaria come soluzione transitoria (2030–2034)	<ul style="list-style-type: none"> • Automobili • Minibus • Autofurgoni • Autoveicoli leggeri
Imposta forfettaria come soluzione permanente (dal 2030)	<ul style="list-style-type: none"> • Motoveicoli • Quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore • Ciclomotori (ciclomotori veloci e pesanti, monopattini autobilanciati) <p><i>Riuniti sotto il termine «piccoli veicoli»</i></p>

⁷⁵ Autocarri, autoarticolati leggeri, autoarticolati pesanti, trattori a sella, autoveicoli pesanti, pullman, autosnodati, automobili pesanti. La soluzione transitoria non riguarda quindi i veicoli commerciali leggeri a propulsione elettrica con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate e fino a 4,25 tonnellate (cosiddetti «veicoli Bourgeois», v. excursus al punto 2.1.3.3).

6.1.6 Varianti respinte per la rilevazione della base di calcolo

Due varianti per la rilevazione della quantità di energia sono state esaminate, ma poi respinte a causa degli svantaggi che implicano.

Misurazione con il cavo di ricarica come soluzione standard

In linea di principio sarebbe possibile rilevare sistematicamente l'elettricità prelevata dai veicoli elettrici tramite il cavo di ricarica ed è stata una delle opzioni esaminate⁷⁶, poi scartata per i seguenti motivi:

- sviluppare uno speciale cavo o un adattatore con un contatore integrato dell'energia che consenta la trasmissione di dati non è una valida soluzione, poiché la molteplicità dei diversi cavi di ricarica da utilizzare a seconda del metodo di ricarica scelto e del tipo di presa delle diverse marche di veicoli comporterebbe la necessità di sviluppare più versioni, con un conseguente aumento dei costi. Inoltre occorrerebbero diversi adattatori per ogni veicolo;
- i costi aggiuntivi per i particolari cavi di ricarica svizzeri sono considerati relativamente elevati;
- sarebbe peraltro difficile impedirne la manipolazione o il mancato utilizzo. In commercio si trovano cavi di ricarica di tutti i tipi, pertanto andrebbe garantito l'utilizzo esclusivo di cavi o adattatori certificati svizzeri. Di conseguenza, dovrebbe essere integrata un'ulteriore funzione di riconoscimento del cavo di ricarica da parte della stazione di ricarica o del veicolo;
- la rilevazione per i veicoli esteri diventerebbe impossibile, poiché non sarebbe ragionevole imporre a tali veicoli un cavo di ricarica svizzero;
- una normazione in Svizzera (con le relative prescrizioni per i fabbricanti di veicoli) non è realistica e sarebbe imperativo osservare le norme europee.

Misurazione del consumo di elettricità nel veicolo

La misurazione del consumo di elettricità nel veicolo è stata respinta per i motivi oggettivi già esposti al punto 1.4.2.

6.2 Soluzione per la riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica

6.2.1 Requisiti e panoramica della soluzione di riscossione

I requisiti del sistema di riscossione di un'imposta sulla corrente di ricarica, essenzialmente gli stessi di quelli previsti per la tassa sul chilometraggio (v. punto 2.1.6.1), sono di carattere generale e servono come base per sviluppare tali sistemi.

Presupposti per un'imposta sulla corrente di ricarica

La riscossione di un'imposta sulla corrente di ricarica presuppone che sia misurata l'elettricità erogata a un impianto di ricarica (p. es. con contatori secondo la direttiva MID⁷⁷). I dati di misurazione devono poi essere trasmessi agli organi d'esecuzione responsabili che procedono a determinare l'imposta e la fatturano. I dati sono trasmessi automaticamente attraverso un'interfaccia di comunicazione e la loro integrità deve essere garantita da un processo di trasmissione certificato. In alternativa, i dati di misurazione possono essere trasmessi manualmente mediante autodichiarazione. In tal caso i dati registrati con un sistema certificato sono immessi dalla persona imponibile in un'apposita schermata o in un'interfaccia e trasmessi agli organi d'esecuzione responsabili (v. excursus sull'eccezione, punto 6.2.4.2).

In concreto ciò implica l'introduzione di un obbligo di dotazione o adeguamento per gli impianti di ricarica presso i quali sono ricaricati veicoli svizzeri o esteri muniti di targa (tranne quelli soggetti all'imposta forfettaria):

- **obbligo di adeguamento:** gli impianti di ricarica esistenti, non ancora dotati di un contatore certificato, devono essere adeguati o sostituiti entro la data di introduzione dell'imposta sulla corrente di

⁷⁶ Dynamic Test Center (DTC), Abgabe auf Elektrofahrzeuge DTC, 7 novembre 2023, www.ustr.admin.ch > Temi > Finanziamento stradale > Finanziamento a lungo termine delle infrastrutture di trasporto

⁷⁷ Direttiva 2014/32/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di strumenti di misura (rifusione), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0032>.

ricarica in base ai requisiti, se utilizzati anche in seguito per la ricarica di veicoli immatricolati non soggetti all'imposta forfettaria;

- **obbligo di dotazione:** gli impianti di ricarica installati a partire dal 2030 devono essere equipaggiati secondo i requisiti.

Costi dell'adeguamento

Molti impianti di ricarica sono già in funzione o saranno installati prima dell'entrata in vigore della nuova legge. La maggior parte non risponderà ai requisiti tecnici necessari per la riscossione dell'imposta. Dovranno dunque essere adeguati o, eventualmente, sostituiti per continuare a garantire l'utilizzo conforme alla legge. Attualmente si stima che saranno interessati circa 750 000 impianti (o punti di ricarica).

Nella figura seguente sono riportati i casi possibili e i costi implicati dall'adeguamento. Si tratta di una stima dei costi basati sulle conoscenze attuali. I costi totali effettivi dipendono da tre fattori: (1) l'effettiva evoluzione del numero di punti di ricarica, (2) la loro dotazione (con contatori certificati e le interfacce di comunicazione) nonché (3) i costi effettivi dei contatori certificati, delle interfacce di comunicazione o di nuove stazioni di ricarica a partire dal 2030. È previsto che, a partire dal 2030, l'adeguamento sia ripartito su quattro anni (2030–2033).

Figura 31: Interventi di adeguamento necessari e relativi costi

Intervento	Costi per unità (in fr.)	Punti di ricarica (numero)	Costi totali adeguamento (in mio. fr.)
Installazione a posteriori di contatore certificato	250.00	96 326	24
Installazione a posteriori di interfaccia di comunicazione	250.00	366 039	92
Installazione a posteriori di contatore e interfaccia	250.00	77 061	20
Sostituzione dell'intera stazione di ricarica	1500.00	192 652	288
Totale	---	732 077	424

Non è previsto alcun obbligo di dotazione o di adeguamento per gli impianti presso i quali non sono ricaricati veicoli imponibili.

Ai gestori di impianti di ricarica sarà comunicato con sufficiente anticipo a partire da quando entreranno in vigore i requisiti affinché abbiano tempo sufficiente per adeguarsi. Ciò garantisce che gli impianti di ricarica dispongano della dotazione adeguata al momento dell'introduzione dell'imposta.

Questi requisiti tecnici minimi nonché le altre caratteristiche, dotazioni e funzionalità che i dispositivi di misurazione devono soddisfare saranno successivamente disciplinati in un'ordinanza e/o nella documentazione del settore tenendo conto della legislazione federale sulla metrologia.

Panoramica della soluzione per la riscossione

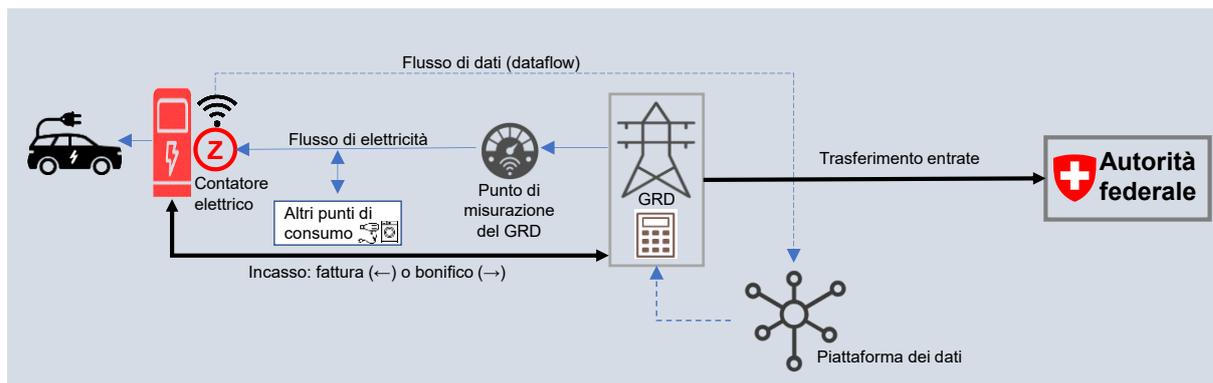
La corrente di ricarica come base di calcolo dell'imposta viene rilevata direttamente sull'impianto di ricarica.

GRD come attori primari: l'imposta è riscossa dai gestori delle reti elettriche (gestori delle reti di distribuzione, GRD). Questa soluzione appare percorribile poiché già oggi i GRD riscuotono generalmente almeno il corrispettivo per l'utilizzazione della rete dai consumatori finali. Dal momento che gli impianti di ricarica si trovano normalmente dietro il punto di misurazione dell'allacciamento alla rete determinante per la fatturazione del corrispettivo per l'utilizzazione della rete, in linea di principio ogni chilowattora misurato separatamente su un impianto di ricarica può essere attribuito al titolare del collegamento alla rete. Con l'imposta sulla corrente di ricarica il gestore dell'impianto di ricarica o il consumatore finale versano ai GRD non solo il corrispettivo per l'utilizzazione della rete, ma anche l'imposta in questione. La riscossione si basa quindi su strutture e processi esistenti. A seconda dello scenario, si prevede che saranno installati circa 1–3 milioni di impianti di ricarica privati entro il 2035. Il loro numero elevato sottolinea la necessità di basarsi su strutture e processi consolidati per la riscossione dell'imposta, con l'obiettivo di ridurre al minimo la complessità e i costi d'esecuzione.

Necessità di una piattaforma centralizzata dei dati: i dispositivi per rilevare i dati di misurazione necessari non appartengono quasi mai ai GRD, bensì sono di competenza dei gestori degli impianti di ricarica. Per evitare ai GRD di dover creare e gestire numerose interfacce separate per accedere ai dati di misurazione di ogni impianto di ricarica, è necessaria una piattaforma centralizzata dei dati, che consenta il collegamento degli impianti mediante un'interfaccia standard. La piattaforma dei dati, che funge da anello di congiunzione tra gli impianti di ricarica e i GRD, assicura che questi ultimi possano accedere ai dati di base e di misurazione tramite un'unica interfaccia centrale.

Sulla base dei dati di misurazione, il GRD calcola l'imposta (determinazione) e la fattura al gestore dell'impianto di ricarica. Le risultanti entrate sono infine inoltrate dal GRD alla Confederazione.

Figura 32: Modalità di riscossione



Di seguito sono descritti gli attori che partecipano al processo di riscossione (punto 6.2.2) con le rispettive competenze (punto 6.2.3). I processi organizzativi per la riscossione sono esposti al punto 6.2.4.

Excursus sulla ricarica bidirezionale

Nella ricarica bidirezionale l'energia elettrica fluisce in due direzioni: dalla stazione di ricarica nel veicolo elettrico e, all'occorrenza, dal veicolo elettrico all'edificio o alla rete elettrica (vehicle-to-home o vehicle-to-grid). Ciò è possibile a condizione che il veicolo elettrico e l'impianto di ricarica siano compatibili con la ricarica bidirezionale.

La ricarica bidirezionale è interessante soprattutto per le economie domestiche dotate di impianti fotovoltaici: l'energia solare in eccesso può essere immagazzinata nel veicolo elettrico e utilizzata durante la notte, per esempio per il riscaldamento o l'acqua calda. In futuro i veicoli elettrici potrebbero svolgere un ruolo importante per la stabilità e la sostenibilità del sistema energetico. La carica e la reimmissione nella rete (rilascio) non devono avvenire necessariamente sullo stesso impianto di ricarica.

Con la ricarica bidirezionale è dunque necessario garantire che l'imposta venga riscossa una sola volta sulla ricarica. Per evitare doppie imposizioni, al gestore dell'impianto di ricarica viene restituita l'imposta per la quantità di elettricità reimessa in rete tramite l'impianto. Essendo imponibile, il gestore dell'impianto otterrà anche la restituzione dell'imposta. La forma con cui il gestore dell'impianto trasferisce l'imposta restituita all'utente del veicolo è parte di un accordo di diritto privato tra le parti.

6.2.2 Attori coinvolti nel processo di riscossione

Gli attori elencati nella Figura 33 svolgono un ruolo primario nell'esecuzione. Le responsabilità e i compiti che assumono in relazione all'imposta sono descritti nella Figura 34.

Figura 33: Attori con un ruolo primario nell'esecuzione

Attore	Descrizione
Gestore di impianti di ricarica secondo il diritto fiscale	<p>Secondo il diritto fiscale, il gestore di impianti di ricarica è la persona fisica o giuridica che deve pagare l'imposta sulla ricarica, pertanto è imponibile (soggetto fiscale). Si tratta del soggetto cui il GRD fattura il corrispettivo per l'utilizzazione della rete per l'elettricità erogata all'impianto di ricarica. Nell'ottica del GRD, si tratta generalmente del titolare del collegamento alla rete o del consumatore finale.</p> <p>Nota: nel linguaggio comune, «gestore dell'impianto di ricarica» viene utilizzato per scopi e compiti diversi, pertanto è ambiguo. Spesso si tratta di fornitori di diversi servizi, che adempiono svariati compiti operativi, tra cui la messa a disposizione e la manutenzione dell'infrastruttura di ricarica, la fatturazione o la gestione dei clienti⁷⁸.</p> <p>Per avere una nozione chiara della persona imponibile, ai fini della presente legge si ricorre all'espressione «gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale», distinguendo così dai possibili utilizzi di «gestore di stazioni di ricarica», per esempio in relazione ai servizi nell'ambito di infrastrutture di ricarica o di impianti di ricarica pubblici, di cui i gestori della stazione di ricarica si assumono l'esercizio e la manutenzione.</p>
Proprietario dell'impianto di ricarica	<p>Il proprietario di diritto può disporre liberamente dell'impianto di ricarica e ne è responsabile, tuttavia non deve necessariamente utilizzarlo egli stesso.</p> <p>Spesso il proprietario di un impianto di ricarica coincide con il gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale. Nel caso di un proprietario di un'abitazione unifamiliare, che è anche proprietario di un impianto di ricarica, il gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale dovrebbe generalmente corrispondere al proprietario dell'impianto. Nel caso di un garage sotterraneo (p. es. in una casa plurifamiliare), in determinate situazioni il proprietario di un impianto di ricarica può allacciare semplicemente il suo impianto all'infrastruttura di base messa a disposizione dal gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale, fermo restando che quest'ultimo si fa carico della fatturazione interna dell'imposta.</p>
Installatore elettricista	<p>Un installatore elettricista è una persona o un'organizzazione che ha un'autorizzazione d'installazione secondo l'articolo 6 dell'ordinanza del 7 novembre 2001⁷⁹ sugli impianti a bassa tensione (OIBT), responsabile dell'installazione o della manutenzione degli impianti di ricarica di veicoli elettrici. In questa sede è utilizzato il termine di «installatore elettricista» per maggiore semplicità.</p>
Gestore della rete di distribuzione (GRD)	<p>Il GRD gestisce la rete elettrica (rete di distribuzione), allaccia i consumatori finali alla sua rete ed eroga elettricità ai consumatori finali vincolati per contratto (nonché ad altri consumatori finali, che rinunciano al libero accesso alla rete).</p>
Gestore della piattaforma dei dati	<p>Per riscuotere l'imposta sulla corrente di ricarica, la piattaforma dei dati deve essere utilizzata, anche ampliandone opportunamente le funzioni, secondo gli articoli 17f–17j della legge del 23 marzo 2007⁸⁰ sull'approvvigionamento elettrico (LAEI). Questa piattaforma dei dati ai sensi della LAEI sarà istituita nei</p>

⁷⁸ Per esempio: «Charge Point Operator» (CPO): detto anche gestore della stazione di ricarica, gestisce le stazioni di ricarica nella sua rete di ricarica. Assicura l'esercizio di tali stazioni.

«Electric Mobility Provider» (EMP): detto anche fornitore di servizi di ricarica. Consente ai clienti finali (utenti di veicoli elettrici) di accedere alle stazioni di ricarica e offre una soluzione di pagamento (per esempio, con un'app). È quindi responsabile dell'elaborazione dell'operazione di ricarica rispetto al cliente finale, senza essere necessariamente il proprietario o il gestore dell'infrastruttura di ricarica. Fonte: Swiss eMobility, SvizzeraEnergia, Glossario sulla mobilità elettrica, 2025 (in francese).

⁷⁹ RS 734.27

⁸⁰ RS 734.7

Attore	Descrizione
	prossimi anni. La creazione e l'operatività incombono al gestore, che attualmente non è ancora noto. L'articolo 17h LAEI disciplina la costituzione e l'articolo 17i l'organizzazione e il finanziamento del gestore della piattaforma dei dati. Alcune disposizioni in materia devono essere modificate nella LAEI ai fini della riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica.
Autorità federale	L'autorità federale è un ufficio federale responsabile dell'esecuzione della legge e preposto ai compiti che ne derivano a livello federale. La competenza sarà determinata successivamente. Nel progetto di legge federale viene quindi utilizzato UXXX come segnaposto.

6.2.3 Organizzazione esecutiva: compiti suddivisi per soggetto

Di seguito sono riepilogati i compiti suddivisi per soggetto. Dal momento che l'imposta in questione è riscossa sull'elettricità erogata agli impianti di ricarica, l'organizzazione esecutiva deve rifarsi il più possibile ai processi e alle competenze esistenti, in particolare per l'installazione e la dichiarazione di impianti di ricarica nonché per la fatturazione.

Figura 34: Responsabilità e compiti dei principali soggetti coinvolti nell'esecuzione

Ruolo/Soggetto	Responsabilità e compiti
Gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale	<ul style="list-style-type: none"> • Incarica un installatore elettricista di verificare la conformità dell'impianto di ricarica (se esiste già). • Se necessario, incarica un installatore elettricista della dotazione o dell'adeguamento. • Stabilisce il collegamento con la piattaforma dei dati tramite una connessione automatizzata. • Adotta provvedimenti, se la misurazione o la trasmissione dei dati di misurazione alla piattaforma è errata. • Informa il gestore operativo/proprietario dell'adempimento delle prescrizioni fiscali e trasferisce al proprietario (qualora non lo sia egli stesso) gli obblighi che non può adempiere personalmente. • Se i dati di misurazione non sono trasmessi in forma automatica, deve immettere manualmente nella piattaforma i dati di misurazione disponibili nell'impianto di ricarica o in un back-end. • In qualità di soggetto fiscale paga l'importo dell'imposta.
Proprietario dell'impianto di ricarica	<ul style="list-style-type: none"> • D'intesa con il gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale, provvede affinché l'impianto sia dotato o adeguato in base ai requisiti. In alternativa, adotta provvedimenti che rendano impossibile la ricarica da parte di terzi di veicoli elettrici imponibili su questo impianto⁸¹.
Installatore elettricista	<ul style="list-style-type: none"> • Controlla la conformità ai requisiti di legge degli impianti di ricarica. • Installa l'impianto di ricarica o esegue lavori di installazione (p. es. per l'adeguamento) secondo le prescrizioni legali (su incarico del gestore dell'impianto). • Garantisce nei confronti dei gestori di impianti di ricarica, del GRD e dell'autorità federale che gli impianti che ha controllato o alla cui installazione o manutenzione ha partecipato adempiono tutti i necessari requisiti tecnici e normativi. • Comunica l'impianto di ricarica al GRD (comunicazione iniziale o comunicazione di modifiche).

⁸¹ Neppure il proprietario può ricaricare il veicolo sull'impianto di ricarica. A differenza di possibili terzi, è tuttavia a conoscenza del fatto che in questa stazione la ricarica è vietata. Per garantire che la legge non sia infranta inconsapevolmente neppure da terzi, è disposto che il proprietario adotti opportuni provvedimenti per impedire la ricarica di veicoli elettrici su questa stazione da parte di terzi.

Ruolo/Soggetto	Responsabilità e compiti
Gestore della rete di distribuzione (GRD)	<p>Il GRD riscuote l'imposta presso il gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale. Al riguardo assume i seguenti compiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> informa per scritto i suoi clienti in merito alla nuova imposta e ai loro obblighi; registra e gestisce i dati di base dell'impianto di ricarica nella piattaforma dei dati; gestisce un'interfaccia con la piattaforma per i dati di base e di misurazione dei suoi clienti; riscuote l'imposta insieme alla bolletta elettrica (o separatamente) presso i gestori di impianti di ricarica secondo il diritto fiscale; versa le entrate fiscali alla Confederazione e concede all'autorità federale l'accesso ai dati necessari a fini di controllo.
Gestore della piattaforma dei dati	<ul style="list-style-type: none"> Stabilisce gli standard tecnici per il collegamento degli impianti di ricarica alla piattaforma per lo scambio di dati. Assicura che i GRD e i gestori di impianti di ricarica possano creare le loro interfacce con la piattaforma e che i GRD possano registrare gli impianti di ricarica. Verifica il corretto collegamento di tutti gli impianti di ricarica alla piattaforma e assicura che i dati di misurazione trasmessi siano accessibili al GRD di volta in volta responsabile. Concede agli organi di esecuzione secondo la presente legge l'accesso ai dati della piattaforma nell'ambito della propria competenza.
Autorità federale	<ul style="list-style-type: none"> Compiti operativi nell'ambito dell'utilizzo della piattaforma dei dati: vi rientrano in particolare l'impostazione e la gestione delle relazioni contrattuali con il gestore della piattaforma, la definizione del vero e proprio capitolato d'onori e la concretizzazione di ulteriori prescrizioni (p. es. scorporo dei costi) che deriva dalle disposizioni legali (legge e ordinanza) sull'utilizzo della piattaforma dei dati per la riscossione dell'imposta nonché il coordinamento tra il gestore della piattaforma e il gestore della rete di distribuzione. Vigilanza sugli organi di riscossione: l'autorità federale esercita la vigilanza sui gestori delle reti di distribuzione e sugli altri organi di riscossione, conducendo audit che accertino la determinazione corretta dell'imposta, l'incasso e il versamento delle entrate alla Confederazione. Perseguimento penale: l'autorità federale persegue e giudica le infrazioni fiscali ai sensi della presente legge. Trattamento di ricorsi in prima istanza: le persone imponibili possono impugnare le decisioni emanate dagli organi di esecuzione (gestori delle reti di distribuzione) interponendo ricorso presso l'autorità federale, che tratta il ricorso in prima istanza. Incasso delle entrate fiscali presso gli organi di riscossione: l'autorità federale provvede a incassare le entrate fiscali riscosse presso le persone imponibili dai diversi organi di riscossione.

6.2.4 Processo di riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica

Il processo di riscossione è articolato nei sei sottoprocessi descritti di seguito. In ognuno di essi sono coinvolti uno o più soggetti tra quelli descritti.

Figura 35: Sottoprocessi della riscossione dell'imposta



6.2.4.1 Informazione

I GRD e gli uffici cantonali della circolazione stradale inviano comunicazioni ai gestori di impianti di ricarica per informarli del loro obbligo fiscale e ai detentori dei veicoli per porli a conoscenza della nuova imposta. I GRD informano i titolari del collegamento alla loro rete e i consumatori finali, quindi tutti i potenziali gestori di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale, dei nuovi requisiti (in particolare dell'obbligo di dotazione e adeguamento) e della necessaria comunicazione/registrazione (v. Figura 36) dell'impianto di ricarica con un congruo anticipo prima dell'introduzione dell'imposta. Inoltre, ricordano gli obblighi di comunicazione esistenti per gli impianti elettrici. Gli uffici cantonali della circolazione stradale inviano una comunicazione simile ai detentori di veicoli elettrici, perché siano anch'essi informati della nuova imposta e del divieto di effettuare ricariche presso impianti non registrati (v. art. 18 del progetto di legge federale concernente l'imposta sulla corrente di ricarica dei veicoli elettrici; legge sull'imposta per veicoli elettrici; LIVE).

I gestori di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale sono tenuti a verificare se sono allacciati alla loro rete impianti di ricarica che devono adempiere i requisiti di legge. Se un impianto di ricarica è gestito da un gestore operativo separato di stazioni di ricarica, il gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale deve concordare con questi una soluzione affinché siano adempiuti i requisiti. Se l'impianto di ricarica non è di proprietà del suo gestore secondo il diritto fiscale, questi deve provvedere a trasferire al proprietario gli obblighi che non può adempiere personalmente (p. es. l'obbligo di dotazione e di adeguamento).

6.2.4.2 Dotazione e registrazione dell'impianto di ricarica

Il gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale deve provvedere alla sua registrazione se vi vengono ricaricati veicoli elettrici immatricolati. Gli impianti di ricarica possono essere registrati soltanto se sono conformi ai requisiti di legge (dispositivo di misurazione certificato e trasferimento di norma automatico dei dati). Il gestore incarica un installatore elettricista di controllare che l'impianto esistente adempia i requisiti. In caso di necessità di adeguamento o di sostituzione, l'installatore elettricista esegue i lavori necessari conformemente ai requisiti per la riscossione dell'imposta.

Se tutti i requisiti sono adempiuti, il processo di registrazione comprende le fasi seguenti:

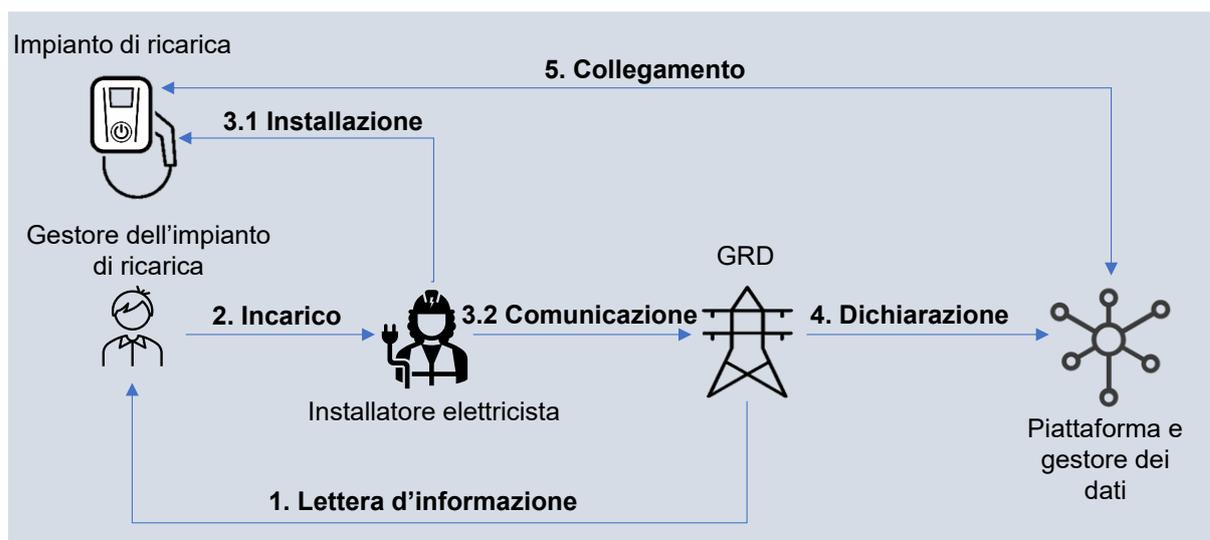
Comunicazione al GRD (fase 3.2 nella Figura 36): il gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale è tenuto a comunicare l'impianto al GRD tramite un installatore elettricista⁸². Con la comunicazione l'installatore elettricista trasmette al GRD anche i dati di base necessari (dati di contatto e identificativi tra cui nome e indirizzo del gestore dell'impianto di ricarica, numero ID dell'impianto ecc.) per la registrazione dell'impianto sulla piattaforma dei dati. Inoltre, conferma indirettamente che tutti i requisiti sono adempiuti.

Registrazione dell'impianto di ricarica nella piattaforma dei dati (fase 4 nella Figura 36): dopo la comunicazione al GRD, questi registra l'impianto di ricarica con tutti i dati di base necessari sulla piattaforma centrale dei dati (i dati di base saranno definiti nell'ordinanza).

Collegamento alla piattaforma dei dati (fase 5 nella Figura 36): il gestore della piattaforma dei dati chiede al gestore dell'impianto di ricarica di collegare l'impianto o la relativa interfaccia di comunicazione alla piattaforma tramite una connessione automatizzata. I gestori di impianti di ricarica sono tenuti a ottemperare a questa richiesta.

⁸² Con questo obbligo di comunicazione al GRD ci si ricollega al sistema di notifica esistente per le stazioni di ricarica secondo l'ordinanza sugli impianti a bassa tensione (OIBT; RS 734.27) nonché alle prescrizioni dei gestori di rete sul controllo del carico.

Figura 36: Processo di dotazione e di registrazione



Nessun obbligo generale di registrazione: non è previsto alcun obbligo generale di registrazione degli impianti di ricarica e quindi neppure di adeguamento. Tuttavia, con l'introduzione dell'imposta sulla corrente di ricarica, i veicoli immatricolati non soggetti a imposte forfettarie non possono essere ricaricati presso impianti non registrati.

Eccezione: trasmissione manuale dei dati alla piattaforma dei dati (autodichiarazione)

Se un impianto di ricarica, pur disponendo di un dispositivo certificato di misurazione, non è in grado di trasmettere i dati in forma automatica alla piattaforma centralizzata dei dati o se il gestore è contrario, i dati rilevabili sull'impianto o in un back-end possono essere registrati manualmente sulla piattaforma. Sulla piattaforma viene messa a disposizione un'apposita schermata. L'impianto di ricarica è registrato tramite un installatore elettricista e il GRD come nel caso standard. Il GRD chiede al gestore dell'impianto di ricarica almeno una volta all'anno di registrare i dati di misurazione sulla piattaforma.

Processo di mutazione

- In caso di mutazioni puramente amministrative che non comportano lavori di installazione, il gestore dell'impianto di ricarica può comunicarle direttamente al GRD.
- Se invece sono necessari lavori di installazione (p. es. modifiche all'impianto di ricarica rilevanti ai fini della riscossione dell'imposta), l'installatore elettricista li esegue su incarico del gestore o del proprietario dell'impianto e comunica al GRD le informazioni necessarie per la mutazione.

Il GRD riporta quindi i dati di base modificati sulla piattaforma dei dati.

Un impianto di ricarica non più utilizzato (o completamente smontato o smaltito) deve essere cancellato dal sistema fiscale sotto forma di notifica di mutazione.

Caso speciale degli impianti di ricarica mobili

Oltre agli impianti di ricarica fissi, ne esistono anche mobili (p. es. Juice Booster o cavi di ricarica d'emergenza) che possono essere impiegati in luoghi diversi. In questo caso si pone la questione di come e presso chi registrarli per l'imposta.

Per essere registrati, gli impianti mobili devono soddisfare esattamente gli stessi requisiti di tutti gli altri impianti di ricarica relativamente al dispositivo di misurazione certificato e all'interfaccia di comunicazione. Per la registrazione, il proprietario deve comunicare l'impianto di ricarica al GRD responsabile dell'allacciamento alla rete all'indirizzo in cui il proprietario è notificato e presso cui riceve le bollette

elettriche come consumatore finale (domicilio)⁸³. In tal modo è stabilito che il proprietario di un impianto di ricarica mobile è il gestore dell'impianto secondo il diritto fiscale.

L'imposta è riscossa tramite il GRD al quale è stato dichiarato l'impianto di ricarica mobile. I dati di misurazione dell'impianto mobile sono quindi sempre trasmessi a questo GRD tramite la piattaforma. Ciò esige l'identificazione univoca e l'attribuzione dell'impianto di ricarica a un GRD mediante i dati di base presenti sulla piattaforma. Nell'ambito della registrazione, nei dati di base è necessario annotare che si tratta di un impianto di ricarica mobile, utilizzabile in luoghi diversi.

6.2.4.3 Registrazione e trasmissione dei dati di misurazione

La corrente di ricarica è determinata mediante il dispositivo di misurazione certificato (p. es. contatore MID) che è integrato nell'impianto di ricarica o installato immediatamente a monte di esso⁸⁴ e che serve a misurare la quantità di energia elettrica erogata durante la ricarica ed eventualmente la quantità di energia reimmessa nella rete. I dati di misurazione necessari per determinare l'imposta sono trasferiti automaticamente al GRD tramite un'interfaccia di comunicazione sulla piattaforma.

6.2.4.4 Imposizione

L'imposizione spetta ai GRD sulla base dei dati di misurazione ricevuti sulla piattaforma e secondo le tariffe fiscali prescritte per legge.

Per i GRD questo compito non è del tutto nuovo, in quanto già oggi riscuotono tasse e supplementi con la bolletta dell'elettricità (tra l'altro il supplemento rete secondo la legge federale sull'energia del 30 settembre 2016⁸⁵). La novità consiste tuttavia nel fatto che in molti casi l'imposta sulla corrente di ricarica si basa su dati di misurazione provenienti da dispositivi di misurazione non appartenenti ai GRD stessi.

6.2.4.5 Incasso

L'imposta dovuta viene fatturata dai GRD ai gestori di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale. L'incasso può essere effettuato dai GRD nell'ambito della bolletta elettrica, com'è attualmente il caso per altri tributi e supplementi (p. es. tasse a Cantoni e Comuni o supplemento rete secondo la LEne). L'imposta deve essere riscossa almeno una volta all'anno.

Alcuni gestori di impianti di ricarica potranno scegliere il loro fornitore di elettricità secondo la LAEI a prescindere dal GRD (questi gestori possono acquistare l'elettricità sul libero mercato se come utenti finali raggiungono complessivamente un consumo annuale di almeno 100 MWh per centro di consumo). In questi casi la bolletta dell'elettricità con gli emolumenti e i tributi viene emessa al consumatore finale solitamente dal fornitore di elettricità e non dal GRD. Per l'imposta sulla corrente di ricarica varrà quindi quanto segue: i soggetti coinvolti, ossia GRD, fornitore di elettricità e consumatore finale, troveranno una soluzione per la fatturazione della tassa da parte dei GRD (eventualmente tramite il fornitore di elettricità) sulla base dei processi già consolidati per fatturare il consumo di energia elettrica.

Sulla fattura saranno riportati separatamente l'importo dell'imposta calcolato per la corrente di ricarica e l'importo restituito (per l'elettricità reimmessa nella rete dai veicoli).

6.2.4.6 Trasferimento alla Confederazione

I GRD trasferiscono le entrate fiscali periodicamente alla Confederazione, precisamente solo le somme che hanno effettivamente ricevuto nell'ambito dell'incasso. Prima che si verifichi un'insolvenza, i GRD

⁸³ Il GRD deve essere informato se all'indirizzo in questione figura una persona diversa come consumatore finale (p. es. il coinquilino) in modo che possa fatturare l'imposta, per esempio, tramite questa persona, con la quale il proprietario dell'impianto di ricarica mobile dovrebbe tuttavia eventualmente concludere un accordo privato. Le persone non domiciliate in Svizzera, ma che ricevono le bollette elettriche a un indirizzo svizzero (p. es. stranieri con un appartamento di vacanza in Svizzera), devono notificarsi al GRD che emette la fattura e pagare l'imposta.

⁸⁴ Rilevazione della corrente di ricarica mediante smart meter: in alternativa alla misurazione, la corrente di ricarica può essere rilevata direttamente sull'impianto di ricarica mediante uno smart meter. A tal fine, dietro lo smart meter non devono essere collegati altri consumatori finali oltre agli impianti di ricarica. Non è una prescrizione della legge, tuttavia è nell'interesse del gestore dell'impianto di ricarica, che altrimenti dovrebbe pagare l'imposta anche per l'elettricità non utilizzata per la ricarica bensì, per esempio, per il funzionamento di un impianto di ventilazione o simili. Dal punto di vista legale è obbligatorio che a monte di ogni impianto di ricarica sia installato nell'impianto un dispositivo di misurazione conforme ai requisiti oppure uno specifico smart meter per la mobilità elettrica.

⁸⁵ RS 730.0

hanno già oggi processi consolidati per evitare il rischio di inadempimenti con le bollette elettriche. Dal momento che l'imposta in questione è una componente della bolletta elettrica, gli stessi processi si applicano anche in relazione alla nuova imposta.

Controllo della rilevazione e della trasmissione dei dati

Se un impianto di ricarica è stato modificato/adequato conformemente alle prescrizioni e registrato, è presumibile che la rilevazione e la trasmissione dei dati funzioni correttamente, pertanto l'integrità dei dati è assicurata. Il gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale deve tuttavia garantire la risoluzione dei problemi in caso di difetti di funzionamento (relativamente alla misurazione/rilevazione dell'energia e alla trasmissione dei dati alla piattaforma). In assenza di interventi nonostante i problemi siano noti, si configura un'infrazione alla legge.

È inoltre punibile in particolare chi si procaccia un profitto fiscale mediante una manipolazione dell'infrastruttura di ricarica e di misurazione, interrompe il sistema di misurazione e di trasmissione dei dati o trasmette i dati di misurazione in modo errato.

Se constata problemi nella trasmissione dei dati, il gestore della piattaforma deve poter contattare il gestore responsabile dell'impianto di ricarica per ripristinare il collegamento. Se non riesce oppure constata altri problemi, deve poter comunicare il caso al GRD, che ha la competenza di verificare questi e altri casi, per i quali i dati disponibili per la determinazione dell'imposta sono incompleti o potenzialmente errati. Il GRD deve avere la possibilità di esaminare i problemi prima di tutto con il gestore responsabile dell'impianto di ricarica e, purché non vi sia infrazione alla legge, di risolverli direttamente. Avrà altresì la competenza di verificare in loco o di far verificare da un terzo (installatore elettricista) il dispositivo di misurazione e di comunicazione dell'impianto di ricarica. Se presume un'infrazione alla legge, affida il caso all'autorità federale che potrà così perseguirlo.

Audit dell'autorità federale presso i GRD

L'autorità federale può condurre audit presso i GRD in riferimento alla corretta imposizione fiscale, all'incasso e al trasferimento delle entrate alla Confederazione. La necessaria competenza è stabilita nella legge.

6.2.4.7 Opzione esaminata, ma respinta: sistema di controllo per evitare elusioni fiscali attraverso impianti di ricarica non registrati

Per evitare elusioni fiscali attraverso impianti di ricarica non registrati, è stata valutata l'introduzione di un sistema di controllo che potrebbe servire da un lato a scoprire le violazioni e dall'altro come misura preventiva a deterrenza di eventuali abusi e quindi contribuire alla sicurezza delle entrate fiscali. I controlli effettivi dovrebbero poter dimostrare che un veicolo è stato illecitamente ricaricato su un impianto di ricarica non registrato. A tal fine sarebbero necessari controlli in loco, negli edifici e, in particolare, nei garage.

I controlli potrebbero essere svolti secondo il principio di casualità o in caso di sospetto, in particolare sulla base delle analisi dei rischi. I primi servono soprattutto a scopo preventivo e contribuiscono all'osservanza delle disposizioni. La maggior parte dovrebbe tuttavia essere svolta sulla base di sospetti, per assicurare un utilizzo efficiente delle risorse disponibili. Ciò significa che, di norma, gli addetti ai controlli non potrebbero verificare indiscriminatamente tutti gli edifici in Svizzera alla ricerca di veicoli ricaricati illecitamente, ma solo i luoghi in cui sono più probabili violazioni sulla base di analisi del rischio.

Per utilizzare in modo efficace le risorse, occorrerebbe focalizzarsi sugli indirizzi presso i quali sono registrati veicoli elettrici, tuttavia senza un impianto di ricarica dichiarato. A tal fine, l'autorità competente dovrebbe avere accesso a determinati dati, tra cui le informazioni del SIAC, i dati di base della piattaforma (per identificare impianti di ricarica registrati) e i dati del Registro federale degli edifici e delle abitazioni (REA) per distinguere i vari tipi di edifici.

Nonostante i potenziali vantaggi, si rinuncia a introdurre un simile sistema di controllo perché le violazioni potrebbero essere constatate solo se chi effettua la ricarica presso un impianto non registrato venisse colto in flagranza di reato. Per gli addetti significherebbe circolare in tutto il Paese per svolgere controlli in loco, per esempio nei garage privati, e fornire le prove necessarie. Un simile dispendio di risorse sarebbe organizzativamente difficile da attuare e si presume che riscuoterebbe scarso consenso da

parte dell'opinione pubblica. Inoltre, la probabilità di dimostrare una violazione è modesta tenuto conto che un veicolo viene ricaricato solo temporaneamente o di notte o potrebbe essere in viaggio al momento del controllo.

Excursus: perché le reti intelligenti non si prestano a riconoscere i processi di ricarica non autorizzati.

Teoricamente le reti intelligenti (in inglese smart grids) potrebbero individuare i veicoli elettrici che vengono ricaricati presso impianti non registrati, tuttavia ciò presupporrebbe la trasmissione in tempo reale ai GRD dei dati di misurazione da parte degli smart meter. Solo così gli algoritmi potrebbero riconoscere caratteristici modelli di accensione e rilevare in modo attendibile i processi di ricarica dei veicoli elettrici.

Nella pratica esistono tuttavia diversi ostacoli che rendono molto difficile tale identificazione:

- **nessun valore di misurazione in tempo reale disponibile:** i GRD si sono preparati tecnologicamente a non rilevare ed elaborare valori di misurazione in tempo reale. Il passaggio a misurazioni in tempo reale comporterebbe costi aggiuntivi elevati;
- **restrizioni normative:** secondo gli articoli 8 e 8a dell'ordinanza del 14 marzo 2008⁸⁶ sull'approvvigionamento elettrico (OAEI), i GRD possono rilevare soltanto valori aggregati su 15 minuti con un ritardo di 24 ore senza il consenso esplicito del consumatore. In tal modo si garantiscono la protezione dei dati e la tutela della sfera privata e si impedisce un monitoraggio in tempo reale;
- **scarsa precisione nell'identificazione:** le ricariche dei veicoli elettrici possono essere difficilmente distinte da altri processi energivori, come l'esercizio delle pompe di calore o dei serbatoi di accumulo dell'acqua calda (boiler). Ci si chiede quindi se sia possibile un'identificazione attendibile;
- **rischi giuridici e legati alla fiducia:** eventuali errori negli algoritmi di riconoscimento potrebbero portare a infliggere indebite sanzioni o multe, con il rischio di minare la fiducia dei consumatori nei GRD e nelle autorità federali.

A causa di queste limitazioni tecnologiche, normative e pratiche, le reti intelligenti non sono indicate per individuare un processo di ricarica non autorizzato presso impianti non registrati.

6.2.5 Riscossione dell'imposta forfettaria

Riscossione di un'imposta forfettaria per motoveicoli nonché quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore

Come esposto al punto 6.1.3.3, su motoveicoli come pure su quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore è riscossa un'imposta forfettaria, ossia un forfait annuale differenziato per categoria di peso. La riscossione coincide con quella della variante sul chilometraggio per la categoria fiscale «motoveicoli» (v. punto 2.1.6.6). L'imposta forfettaria è riscossa dagli uffici cantonali della circolazione stradale.

Riscossione di un'imposta forfettaria per i ciclomotori

Come esposto al punto 6.1.3.3, sui ciclomotori muniti di targa è riscossa un'imposta forfettaria, ossia un forfait annuale. La riscossione è identica alla variante relativa al chilometraggio (v. punto 2.1.6.7). I ciclomotori, pur essendo muniti di targa, sono ritenuti immatricolati ufficialmente solo se, oltre alla targa e alla licenza di circolazione, hanno anche un contrassegno annuale che comprovi la copertura di un'assicurazione di responsabilità civile. L'imposta forfettaria per i ciclomotori è riscossa dagli organi cantonali in correlazione con la vendita del contrassegno annuale o della marca di controllo.

Riscossione delle imposte forfettarie durante la fase transitoria

Durante una fase transitoria (2030–2034) è previsto di riscuotere un'imposta forfettaria su automobili, minibus, autofurgoni e autoveicoli leggeri (v. punto 6.1.3.4). L'imposta forfettaria è riscossa dagli uffici

⁸⁶ RS 734.71

cantionali della circolazione stradale, come descritto nella variante relativa al chilometraggio al punto 2.1.6.6 per la categoria fiscale dei motoveicoli.

6.3 Compatibilità tra i compiti e le finanze

La variante della corrente di ricarica non si differenzia da quella del chilometraggio in merito alla compatibilità tra i compiti e le finanze. Si rimanda pertanto integralmente al punto 2.3.

6.4 Questioni collegate all'attuazione

Imposta sulla corrente di ricarica (dal 2035)

L'imposta è riscossa mediante installazioni tecniche presso gli impianti di ricarica (contatori certificati e interfacce di comunicazione) e mediante una piattaforma dei dati come interfaccia per lo scambio di dati tra gli impianti di ricarica e i GRD. Gli impianti di ricarica e le diverse situazioni legate ai processi di ricarica sono molto eterogenei e oggetto di continue innovazioni tecnologiche. In particolare le prescrizioni tecniche, organizzative e amministrative per la riscossione dell'imposta devono essere introdotte nel livello normativo opportuno, per dare risposte adeguate e sollecite da un lato all'eterogeneità dei contesti di ricarica e dall'altro agli sviluppi tecnologici. Si prevede dunque di stabilire le prescrizioni tecniche, organizzative e amministrative a livello di ordinanza e di precisarle nelle linee guida della Confederazione e del settore dell'elettricità. Questo approccio corrisponde alla prassi in vigore nella legislazione sull'energia e sull'elettricità.

La riscossione vera e propria dell'imposta presso i gestori di impianti di ricarica compete ai GRD, che già riscuotono presso i consumatori finali il corrispettivo per l'utilizzazione della rete e la fornitura di elettricità, i tributi a Cantoni e Comuni nonché il supplemento rete conformemente alla legge federale sull'energia del 30 settembre 2016⁸⁷ (LEne). La riscossione può dunque avvalersi in linea di principio delle strutture, dei processi e delle relazioni clienti esistenti. La riscossione separata dell'imposta sulla corrente di ricarica costituisce tuttavia un nuovo compito per i GRD e comporta la creazione di nuovi flussi di dati. Gli oneri che i GRD sostengono per la riscossione sono indennizzati con le entrate dell'imposta.

Il numero elevato degli impianti di ricarica imponibili attesi (e il loro necessario adeguamento tecnico) e l'allacciamento/la registrazione degli impianti di ricarica nonché la definizione e la realizzazione dei necessari flussi di dati comportano tuttavia una lunga fase di preparazione, pertanto la riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica sarà presumibilmente impossibile prima del 2035.

Figura 37: Piano di attuazione



⁸⁷ RS 730.0

Imposta forfettaria: soluzione transitoria (2030–2034) e soluzione permanente per «piccoli veicoli»

Dall'entrata in vigore della legge fino al momento in cui l'imposta sulla corrente di ricarica potrà essere riscossa come suesteso, sarà riscossa un'imposta forfettaria applicata come soluzione transitoria a tutti i veicoli (eccetto i veicoli commerciali pesanti e i veicoli del settore «non-road»). Per alcuni generi di veicoli, l'imposta forfettaria è prevista come soluzione permanente.

L'imposta forfettaria sarà riscossa concretamente dagli uffici cantonali della circolazione stradale, che si avvalgono già di strutture e processi consolidati per la riscossione delle imposte cantonali sugli autoveicoli non molto diverse dall'imposta forfettaria. Per la sua riscossione non sono necessari ulteriori dati, poiché si può ricorrere ai dati del SIAC. Inoltre, gli uffici cantonali della circolazione riscuotono già la tassa forfettaria sul traffico pesante per la Confederazione. La necessaria fase preliminare dovrebbe essere piuttosto breve (circa 1–1,5 anni), pertanto si potrà cominciare con i preparativi a partire da metà 2028 circa.

Disciplinamento della procedura amministrativa da parte del Consiglio federale

A livello di ordinanza dovranno essere precisate in particolare le disposizioni concernenti la procedura amministrativa della riscossione dell'imposta, tra cui il concreto periodo fiscale, il momento del pagamento dell'imposta, i termini e le modalità di pagamento, la competenza cantonale per la riscossione in base al Cantone di immatricolazione del veicolo nonché la gestione in caso di trasferimento del veicolo, il pagamento dell'imposta con i diversi tipi di targhe, la restituzione dell'imposta per messa fuori circolazione.

7 Commento ai singoli articoli della variante relativa alla corrente di ricarica

7.1 Costituzione federale

Osservazioni generali

Con il progetto di creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), nell'articolo 131 capoverso 2 lettera b Cost. è stata integrata la competenza della Confederazione di riscuotere una tassa sui veicoli a motore che impiegano mezzi di propulsione diversi dai carburanti di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e Cost. Secondo l'articolo 86 capoverso 2 lettera d Cost., è assegnato al FOSTRA il prodotto netto dell'imposta sulla corrente di ricarica. Per poterlo utilizzare analogamente alle imposte sugli oli minerali, devono essere modificati o integrati in alcuni punti gli articoli 86 (cpv. 2 lett. d, e ed e^{bis} nonché cpv. 2^{bis} e cpv. 4 lett. a e b) e 131 (cpv. 1 e 2 lett. b) nonché 196 (n. 3 cpv. 2 e 2^{bis}).

Le imposte sugli oli minerali gravanti sui carburanti si compongono dell'imposta di consumo («imposta di base») e del supplemento su tale imposta. Il prodotto netto dell'imposta di base è assegnato per metà al FSTS e di norma per il 10 per cento al FOSTRA; il resto confluisce nel bilancio generale della Confederazione. Il prodotto netto del supplemento è conferito interamente al FOSTRA. Questa suddivisione (risalente al passato) in imposta di base e supplemento non sarà mantenuta per l'imposta sulla corrente di ricarica poiché è giudicata da molti complicata e difficilmente giustificabile. La ripartizione del prodotto netto dell'imposta sarà invece effettuata sulla base di aliquote percentuali stabilendo le quote in modo da corrispondere alla ripartizione in vigore per le imposte sugli oli minerali (imposta di base e supplemento).

Oltre all'imposta sulla corrente di ricarica, e a prescindere da essa, sarà modificato l'articolo 86 capoverso 2 lettera b sull'impiego dei prodotti netti dell'imposta sugli autoveicoli. Questa modifica avviene nell'ambito delle misure di correzione del bilancio della Confederazione, volte a ridurre gli elevati deficit strutturali attesi.

Articolo 86

Capoverso 2

Lettera b

Con l'entrata in vigore del FOSTRA nel 2018, il prodotto netto dell'imposta speciale di consumo sulle automobili (art. 131 cpv. 1 lett. d Cost.; «imposta sugli autoveicoli») è stato interamente assegnato con destinazione vincolata al FOSTRA conformemente all'articolo 86 capoverso 2 lettera b. Prima del 2018, il prodotto netto dell'imposta sugli autoveicoli confluiva totalmente nel bilancio generale della Confederazione. Il nuovo disciplinamento prevede che almeno il 50 per cento del prodotto netto sia attribuito al FOSTRA. Consente di utilizzare una parte dell'imposta sugli autoveicoli per il bilancio generale della Confederazione laddove necessario, per esempio quando si tratta di rispettare le disposizioni imposte dal freno all'indebitamento.

Lettera d

Con la formulazione vigente, il prodotto netto della tassa sui veicoli a motore che impiegano mezzi di propulsione diversi dai carburanti di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e Cost. è conferito interamente al FOSTRA. La disposizione viene modificata per consentire in futuro di assegnare una quota del prodotto netto della nuova imposta al FOSTRA come pure al bilancio generale della Confederazione. Il tenore dell'articolo è modificato affinché i fondi confluiscono nei rispettivi strumenti di finanziamento nella stessa proporzione in cui avveniva sinora con le imposte sugli oli minerali.

La quota del prodotto netto della nuova imposta devoluta al FOSTRA deve quindi ammontare almeno al 40 per cento, che corrisponde al supplemento fiscale sugli oli minerali, conferito interamente al FOSTRA. Poiché un ulteriore 10 per cento dell'imposta sugli oli minerali confluisce «di norma» nel FOSTRA, occorre tenerne conto in modo adeguato, stabilendo per la nuova tassa una forchetta per la quota del FOSTRA. Questa forchetta può arrivare al massimo al 46 per cento per corrispondere al disciplinamento dell'imposta sugli oli minerali.

La forchetta dal 40 al 46 per cento crea quindi un margine di manovra di 6 punti percentuali, che corrisponde all'attuale margine discrezionale del Parlamento, il quale può decidere se assegnare il 10 per cento dell'imposta di base a favore del FOSTRA o del bilancio generale della Confederazione. Il limite superiore del 46 per cento riflette la quota del supplemento con l'aggiunta del 10 per cento dell'attuale imposta di base sul gettito complessivo. Le quote qui riportate per l'imposta si differenziano da quelle previste per la tassa, poiché all'imposta sulla corrente di ricarica non viene aggiunto l'equivalente IVA (v. punto 8.1.3).

Questo disciplinamento garantisce che la nuova imposta offra la stessa flessibilità nella distribuzione dei fondi del vigente sistema delle imposte sugli oli minerali. Nel contempo assicura che tutti gli strumenti beneficino in proporzione della nuova imposta nella stessa misura di quanto avviene con le imposte sugli oli minerali.

Lettera e

Si tratta di una modifica di tecnica legislativa senza ripercussioni materiali. Per rendere la lettura più scorrevole, l'attuale formulazione macchinosa è suddivisa nei numeri 1 e 2. Inoltre, l'ultima parte della disposizione vigente (...ma al massimo a 310 milioni di franchi ...) viene scorporata nel nuovo capoverso 2^{bis}, poiché si applica anche a una parte della nuova imposta.

Lettera e^{bis}

La nuova lettera e^{bis} garantisce che, conformemente all'articolo 131 capoverso 1 lettera b, anche con la nuova imposta sia conferita al fondo un'ulteriore quota del prodotto netto, come nel caso dell'imposta sugli oli minerali. Per ottenere un sistema equivalente a quello attuale, segnatamente con la lettera e, che disciplina l'assegnazione dell'imposta speciale di consumo sui carburanti (eccetto i carburanti per l'aviazione), la quota è stata stabilita al 6 per cento del prodotto netto. Le lettere e ed e^{bis} sono correlate alle disposizioni transitorie di cui all'articolo 196 numero 3 capoverso 2 e 2^{bis} che risalgono all'introduzione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e sono state poi modificate con la creazione del FOSTRA. Secondo la Costituzione federale vigente, una parte dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata per il FOSTRA (la metà dell'imposta di base) è utilizzata per la remunerazione e il rimborso degli anticipi al FIF.

Con la lettera e^{bis} la disposizione della lettera e viene trasposta in modo speculare alla nuova imposta e tiene conto che si rinuncia a suddividerla in imposta di base e supplemento. La soluzione della percentuale fissa è equivalente, ma più semplice, per garantire che anche le risorse generate con la nuova imposta siano destinate in modo vincolante al fondo.

La scelta del 6 per cento si basa su una pura equivalenza matematica rispetto all'attuale meccanismo della lettera e, secondo cui al fondo sono devoluti il 9 per cento del supplemento fiscale sugli oli minerali e la metà del prodotto netto dell'imposta sugli oli minerali (imposta di base).

Complessivamente risulta un afflusso di mezzi dell'ordine del 6 per cento circa del prodotto netto dell'intera imposta sugli oli minerali. Si garantisce così l'equivalenza con il sistema attuale.

Capoverso 2^{bis}

Il capoverso 2^{bis} stabilisce che la somma degli importi conferiti al fondo di cui al capoverso 2 lettere e ed e^{bis} rimane limitata a un massimo di 310 milioni di franchi all'anno, limite già previsto nel diritto vigente e iscritto nella presente legge. L'introduzione della lettera e^{bis} rende necessario ristabilire in modo esplicito il limite esistente in un nuovo paragrafo per comprendere nel calcolo anche questo nuovo afflusso di mezzi.

Capoverso 4

L'attuale disposizione è integrata nel senso che, in analogia con le imposte sugli oli minerali, al FSTS è conferita una parte del prodotto netto della nuova imposta (30 %). Per agevolare la comprensione, la disposizione è suddivisa nelle lettere a e b. La quota qui riportata per l'imposta del 30 per cento si differenzia dalla quota prevista per la tassa, poiché all'imposta sulla corrente di ricarica non viene aggiunto l'equivalente IVA (v. punto 8.1.3).

Articolo 131

Capoverso 1 lettera f (nuovo)

Il capoverso 1 articolo 131 contiene un elenco delle speciali imposte di consumo che la Confederazione può riscuotere. Ora si aggiunge l'imposta di consumo sui mezzi di propulsione di veicoli a motore che non sono alimentati con i carburanti di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e. La disposizione è quindi integrata con una nuova lettera f.

Capoverso 2

Oggi l'articolo 131 capoverso 2 lettera b stabilisce che la Confederazione può riscuotere un'imposta in caso di impiego, nei veicoli a motore, di mezzi di propulsione diversi dai carburanti di cui al capoverso 1 lettera e. In futuro ciò sarà disciplinato nella nuova lettera f capoverso 1, quindi la disposizione vigente decade. L'attuale lettera b deve essere eliminata e il seguente capoverso 2 va formulato in base alla versione della Costituzione federale antecedente al 1° gennaio 2018, con l'unica differenza che qui è precisato che, in base a questa disposizione, la Confederazione non può riscuotere un supplemento sui carburanti per l'aviazione.

Articolo 196

Numero 3

Capoverso 2 e 2^{bis}

Nelle due disposizioni vigenti è aggiunto il rimando alle lettere e ed e^{bis} (... lettere e ed e^{bis} ... anziché al fondo di cui al cpv. 2 e ... lettere e ed e^{bis} nel cpv. 2^{bis}). Anche qui l'intento è applicare la disposizione vigente concernente l'imposta sugli oli minerali pure alla nuova imposta (v. al riguardo anche i commenti al nuovo capoverso e^{bis}).

7.2 Legge federale concernente un'imposta sulla corrente di ricarica dei veicoli elettrici

Sezione 1: Disposizioni generali

Articolo 1 Oggetto

Oggetto della LIVE è l'imposta sull'energia elettrica erogata a un impianto di ricarica per ricaricare un veicolo elettrico immatricolato per la circolazione stradale e che la Confederazione può riscuotere in virtù dell'articolo 131 capoverso 1 lettera f Cost.

Articolo 2 Definizioni

Nell'articolo 2 sono definiti i principali termini utilizzati nella presente legge.

Lettera a: ai sensi della presente legge sono veicoli elettrici da un lato i veicoli elettrici alimentati a batteria (BEV), dall'altro i veicoli ibridi plug-in (PHEV, v. lettera b). Questi veicoli sono talvolta designati anche come «veicoli elettrici ricaricabili». Sono veicoli dotati di una presa di ricarica e alimentati con energia elettrica da una fonte esterna, che viene immagazzinata in una batteria interna al veicolo. I BEV sono alimentati esclusivamente da un motore elettrico e, a differenza dei veicoli tradizionali, non necessitano più del cambio. L'energia è prelevata dalla batteria nel veicolo. La batteria viene ricaricata tramite un impianto al quale l'energia elettrica è erogata dalla rete di distribuzione o tramite un proprio impianto di produzione e di stoccaggio (in particolare consumo proprio o raggruppamenti ai fini del consumo proprio, reti elettriche di piccola portata territoriale). Una parte dell'energia viene recuperata durante la frenata e immessa nella batteria (recupero). D'altro canto non rientrano tra i veicoli elettrici i cosiddetti veicoli «mild hybrid» (HEV) e «full hybrid», che non hanno una presa di ricarica, pertanto la batteria non è ricaricata da una fonte esterna di energia elettrica. Questi veicoli sono assoggettati alle imposte sugli oli minerali.

Lettera b: i PHEV sono un sottoinsieme dei veicoli elettrici e sono dotati di un motore a combustione e di un motore elettrico, alimentato da una batteria. Così come per i BEV, anche qui la batteria è alimentata da una fonte esterna di energia elettrica. Tra i veicoli elettrici si annoverano anche i cosiddetti veicoli «Range-Extender» (veicoli ad autonomia estesa). Si tratta sostanzialmente di veicoli elettrici dotati anche di un motore a combustione che utilizza carburante per azionare un generatore che produce elettricità e così carica la batteria. Non rientrano tra i veicoli ibridi plug-in neppure i veicoli «mild hybrid» (HEV) e «full hybrid», che non hanno una presa di ricarica, pertanto la batteria non è ricaricata da una fonte esterna di energia elettrica.

Lettera c: per corrente di ricarica si intende l'energia elettrica erogata a un apposito impianto per la ricarica di veicoli elettrici.

Lettera d: sono impianti di ricarica le installazioni fisse e i dispositivi mobili destinati o idonei alla ricarica di veicoli elettrici assoggettati all'imposta sulla corrente di ricarica. Vi rientrano le stazioni di ricarica con uno o più punti di ricarica nonché gli impianti di ricarica con più stazioni di ricarica. Sono dispositivi mobili i cavi di ricarica come i «Juice Booster» o altre soluzioni di ricarica plug & play nonché i cavi di ricarica d'emergenza, caratterizzati da allacciamenti alla rete flessibili e facilmente sostituibili.

Lettera e: il termine imposta comprende sia l'imposta sulla corrente di ricarica sia l'imposta forfettaria.

Lettera f: l'imposta sulla corrente di ricarica è l'imposta dovuta per la ricarica di un veicolo elettrico su un apposito impianto e deve essere distinta dall'imposta forfettaria.

Lettera g: la definizione di rete di distribuzione si rifà all'articolo 4 capoverso 1 lettera i LAEI.

Lettera h: si considera detentore del veicolo la persona fisica o giuridica iscritta nella licenza di circolazione come detentore di un veicolo elettrico immatricolato in Svizzera.

Articolo 3 Autorità competente

Capoverso 1

L'esecuzione ossia la riscossione di un'imposta sulla corrente di ricarica costituisce un nuovo compito che attualmente non è attribuito ad alcun ufficio federale esistente (UXXX). Non è necessario istituire un ufficio federale a sé stante o nuovo. Nel quadro dell'elaborazione del messaggio, si attribuirà il compito o la competenza a un'unità organizzativa esistente dell'Amministrazione federale.

Capoverso 2

L'infrastruttura per ricaricare veicoli elettrici può variare a seconda della situazione, dal punto di vista tecnico e organizzativo. Anche lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica è tuttora in corso. La riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica coinvolgerà inoltre più di 600 gestori delle reti di distribuzione. Occorrono prescrizioni che garantiscano principi uniformi per la riscossione vera e propria dell'imposta (misurazione della quantità di energia tassata) così come per il disbrigo della riscossione dell'imposta da parte dei diversi organi di riscossione. Trattandosi in particolare di prescrizioni tecniche e organizzative/amministrative, la competenza di emanarle è conferita all'UXXX.

Capoverso 3

L'UXXX tuttora da definire esercita la vigilanza sui gestori delle reti di distribuzione e sugli altri organi di riscossione, conducendo audit che accertino la determinazione corretta dell'imposta, l'incasso e il trasferimento delle entrate alla Confederazione.

Capoverso 4

Per adempiere i suoi compiti, occorre che l'UXXX disponga dei dati necessari. Oltre alla necessaria consultazione dei dati di misurazione e di base, soprattutto nell'ambito del perseguimento penale è indispensabile che l'UXXX possa trattare anche dati personali, inclusi quelli degni di particolare protezione, nonché i dati di persone giuridiche. Secondo l'articolo 5 lettera c numero 5 LPD, i dati concernenti sanzioni o perseguimenti amministrativi e penali sono degni di particolare protezione. Il trattamento di dati personali degni di particolare protezione da parte degli organi federali necessita di una base legale in senso formale secondo l'articolo 34 capoverso 2 lettera a LPD. Tale base viene creata nel presente progetto di legge. Il Consiglio federale, nel quadro della sua competenza in materia di esecuzione, disciplina a livello di ordinanza i dettagli del trattamento dei dati ai sensi della presente legge. In riferimento al trattamento di dati personali per perseguire infrazioni alla presente legge si applicano inoltre gli articoli del capo terzo della DPA sulla protezione dei dati personali.

Capoverso 5

Il capoverso disciplina l'indennità di esecuzione dell'UXXX. Secondo la prassi seguita per altre imposte e tasse, l'indennità per gli oneri sostenuti è finanziata con le entrate dell'imposta. In analogia con altri atti normativi di natura fiscale, l'importo dell'indennità di esecuzione è stabilito dal Consiglio federale.

Sezione 2: Obbligo fiscale

Articolo 4 Oggetto dell'imposta

In linea di principio è tassata l'energia misurata in chilowattora erogata agli impianti di ricarica situati sul territorio svizzero. L'obbligo fiscale insorge a prescindere dal fatto che il veicolo sul quale viene effettuata la ricarica sia immatricolato per la circolazione stradale in Svizzera o all'estero.

Articolo 5 Imposta forfettaria

Capoverso 1

Rispetto ad altri generi di veicoli, come le automobili o gli autofurgoni, i veicoli qui menzionati necessitano di una quantità di energia notevolmente inferiore nella media annuale, quindi vengono spesso ricaricati nella modalità 1 e nella modalità 2, ossia mediante una normale presa domestica senza appositi impianti come le wallbox. Per questi generi di veicoli la ricarica da speciali wallbox e colonnine pubbliche con corrente alternata (modalità 3) o la ricarica veloce con corrente continua (DC) presso speciali stazioni (modalità 4) è spesso tecnicamente impossibile. Di conseguenza, rilevare la quantità di energia erogata per ricaricare questi veicoli con un contatore certificato comporterebbe un onere sproporzionato. Per tale motivo, ai seguenti generi di veicoli sarà applicata l'imposta forfettaria:

- motoveicoli secondo l'articolo 14 OETV;
- quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore secondo l'articolo 15 OETV;
- ciclomotori secondo l'articolo 18 OETV (solo se muniti di targa).

Capoverso 2

L'imposta forfettaria è dovuta annualmente.

Capoverso 3

Per i veicoli assoggettati all'imposta forfettaria, l'obbligo fiscale inizia il giorno dell'immatricolazione del veicolo. Un veicolo è immatricolato se è munito di una licenza di circolazione valida e di una targa. L'obbligo fiscale termina il giorno in cui l'immatricolazione è annullata, che sostanzialmente coincide con la restituzione della targa o con l'annullamento della licenza di circolazione da parte del competente ufficio cantonale della circolazione stradale. Fa stato il momento in cui l'ufficio cantonale della circolazione stradale rileva la messa fuori circolazione del veicolo nel SIAC. I ciclomotori imponibili sono immatricolati se sono muniti di una licenza di circolazione e di una targa con un contrassegno annuale valido a dimostrazione che è stata stipulata l'assicurazione di responsabilità civile.

Articolo 6 Persone assoggettate all'imposta

Capoverso 1

Lettera a: a differenza di altre imposte di consumo (p. es. l'imposta sugli oli minerali), l'imposta sulla corrente di ricarica non è riscossa presso il costruttore o l'importatore del veicolo, bensì presso i gestori degli impianti da cui viene erogata la corrente di ricarica ai veicoli elettrici. Il gestore di un impianto di ricarica può essere, in funzione del contesto, il proprietario dell'impianto o anche un terzo. Nel caso di un impianto di ricarica situato in una casa unifamiliare (p. es. una wallbox), generalmente il proprietario dell'abitazione è anche proprietario e gestore dell'impianto. In una casa plurifamiliare possono esistere più competenze e rapporti di proprietà concernenti l'impianto di ricarica. Spesso il servizio di gestione o la proprietà dell'immobile delega diversi compiti a un gestore commerciale della stazione di ricarica. In questo caso si tratta di un gestore «operativo» della stazione di ricarica, che non corrisponde necessariamente al gestore di un impianto di ricarica secondo il diritto fiscale di cui al capoverso 2. I gestori dell'impianto di ricarica secondo il diritto fiscale possono addebitare l'imposta ai detentori dei veicoli elettrici che vengono ricaricati sull'impianto, generalmente attribuibile a un centro di consumo secondo l'OAEI (art. 11 cpv. 1), che costituisce quindi un'unità economica e geografica.

Lettera b: i detentori di veicoli elettrici sono eccezionalmente imponibili se il veicolo in questione è assoggettato all'imposta forfettaria.

Capoverso 2

Il capoverso definisce chi, ai fini della presente legge, è considerato gestore dell'impianto di ricarica secondo il diritto fiscale, quindi deve pagare l'imposta (soggetto fiscale). Questo gestore secondo il diritto fiscale può, ma non deve, corrispondere al gestore operativo.

Lettera a: secondo il manuale sull'infrastruttura di ricarica per l'elettromobilità (HBL-CH 2022, Associazione delle aziende elettriche svizzere, AES), i gestori dell'impianto di ricarica sono di norma i destinatari della bolletta elettrica. Il proprietario di un impianto di ricarica e il gestore dell'impianto di ricarica secondo il diritto fiscale, ossia il destinatario della fattura per il corrispettivo per l'utilizzazione della rete, non devono necessariamente coincidere.

Lettera b: dal momento che il raggruppamento ai fini del consumo proprio (RCP) secondo l'articolo 17 LEn è trattato come un unico consumatore finale, il gestore dell'impianto di ricarica è l'RCP.

Lettera c: nelle cosiddette reti elettriche di piccola portata territoriale numerosi consumatori finali sono allacciati indirettamente tramite esse alla rete di distribuzione. Se il gestore della rete di distribuzione non conosce i rapporti esistenti all'interno della rete elettrica di piccola portata territoriale, il gestore di questa rete è considerato gestore dell'impianto di ricarica allacciato alla rete elettrica di piccola portata territoriale.

Lettera d: un impianto di ricarica mobile può essere utilizzato in diversi luoghi, quindi prelevare corrente di ricarica da diversi gestori delle reti di distribuzione. Per semplificare la riscossione e ridurre i requisiti tecnici, per gli impianti di ricarica mobile il gestore secondo il diritto fiscale è il proprietario, quindi anche la persona imponibile. Questi impianti devono essere dichiarati al gestore della rete di distribuzione in cui il proprietario ha il proprio domicilio. Il proprietario paga l'imposta di consumo sull'intera corrente di ricarica rilevata tramite l'impianto mobile, a prescindere dal luogo in cui tale impianto è allacciato alla rete. L'imposta è dunque riscossa unicamente tramite il gestore della rete di distribuzione a cui l'impianto di ricarica è stato dichiarato.

Capoverso 3

Anche nella rete elettrica di piccola portata territoriale i consumatori finali allacciati possono avvalersi singolarmente del loro accesso alla rete. In questo caso, così come in altre situazioni che possono verificarsi nella pratica, la soluzione di cui al capoverso 2 può non essere idonea, pertanto l'UXXX avrà la possibilità di stabilire una soluzione appropriata per casi specifici.

Articolo 7 Successione fiscale

La successione fiscale è disciplinata in analogia con la LIOM (art. 10). Per successione fiscale si intende il subentro di un successore in diritto alla persona imponibile in tutti i suoi diritti e doveri (p. es. consultazione dei dossier fiscali, diritti di opposizione e di ricorso). Gli obblighi consistono nel pagamento delle imposte dovute così come nell'adempimento di altri obblighi risultanti dalla legge. Tuttavia, il successore

fiscale può esercitare anche tutti i diritti che sarebbero spettati alla persona imponibile in origine. I successori fiscali subentrano alle persone menzionate di cui al capoverso 2.

Sezione 3: Tariffe fiscali

Art. 8 Tariffe

Capoverso 1

La tariffa calcolata per l'imposta sulla corrente di ricarica, equivalente in media alle imposte sugli oli minerali, ammonta complessivamente a 22.8 centesimi per chilowattora.

Capoverso 2

L'importo dell'imposta forfettaria per i veicoli di cui all'articolo 5 capoverso 1 è definito nell'allegato 2. Per i motoveicoli nonché i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore, l'imposta dipende dal peso totale del veicolo. L'imposta forfettaria aumenta in proporzione al peso totale del veicolo. In tal modo si replica il meccanismo di azione delle imposte sugli oli minerali per i veicoli alimentati a benzina e diesel e si riscuote un'imposta il più possibile equivalente alle imposte sugli oli minerali. Ai ciclomotori (p. es. le e-bike veloci) si applica un importo forfettario poiché il peso di questi veicoli non cambia molto tra un modello e l'altro, pertanto una differenziazione non sarebbe giustificata.

Articolo 9 Tassazione d'ufficio

La disposizione è prevista come soluzione di ripiego, per esempio se a causa di problemi tecnici i dati di misurazione rilevati e trasmessi sulla corrente di ricarica per calcolare la relativa imposta mancano o sono incompleti.

Articolo 10 Compensazione del rincaro

Il disciplinamento della compensazione del rincaro nella LIVE si ricollega a quello nella LIOM. Con il progetto FOSTRA il Parlamento ha deciso, tra l'altro, una modifica della LIOM e, con il nuovo articolo 12f LIOM, ha conferito al Consiglio federale la facoltà di adeguare le imposte sugli oli minerali (imposta di base e supplemento) al rincaro se sono adempite determinate condizioni. L'entrata in vigore della disposizione è stata subordinata a condizioni che sono tuttora inadempite.

Per assicurare la parità di trattamento tra i detentori di veicoli alimentati a benzina e gasolio e i detentori di veicoli elettrici, il presente articolo prevede anche la possibilità di adeguare il tributo al rincaro. La formulazione è identica a quella dell'articolo 12f LIOM. L'anno di riferimento (il punto di partenza per il primo calcolo del rincaro) non è sancito nella LIOM, bensì descritto nei commenti all'articolo concernente la compensazione del rincaro nel messaggio FOSTRA. Come anno di riferimento determinante è stato stabilito quello in cui è entrato in vigore il decreto federale concernente la creazione del FOSTRA, ossia il 2018. Per la presente disposizione relativa al rincaro ci si è dunque basati sul 2018. Ciò garantisce che, in caso di un eventuale aumento delle tariffe d'imposta degli oli minerali a seguito del rincaro, possano essere aumentate nella stessa proporzione le tariffe della tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici. In tal modo è assicurata l'equivalenza tra la tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici e le imposte degli oli minerali in caso di un adeguamento del rincaro.

La disposizione concernente il rincaro nella LIOM (art. 12f) può entrare in vigore solo quando il supplemento fiscale sugli oli minerali sarà aumentato nuovamente (cioè una seconda volta) e posto in vigore dall'Assemblea federale che aveva già deciso di aumentarlo di quattro centesimi. L'aumento è nel contempo l'ultimo adeguamento ai sensi dell'articolo 12f lettera a LIOM. A partire da questo momento (ossia dall'entrata in vigore dell'art. 12f) il Consiglio federale potrà compensare il rincaro accumulatosi dall'anno di riferimento (ossia dal 2018) a condizione che in questo periodo l'indice dei prezzi delle costruzioni per il genio civile sia salito almeno del tre per cento e sia dimostrata la necessità.

Per la presente disposizione concernente il rincaro non è prevista l'entrata in vigore separata, di conseguenza entra in vigore contestualmente alla LIVE. Tuttavia, affinché il Consiglio federale possa compensare il rincaro una prima volta, è necessario che, dopo l'entrata in vigore della LIVE, l'Assemblea federale decida un primo aumento delle tariffe fiscali, da porre anch'esso in vigore. Di conseguenza, per attuare la disposizione sul rincaro, l'«ultimo adeguamento» a tenore dell'articolo 10 lettera a LIVE sarebbe il primo adeguamento delle tariffe fiscali da parte dell'Assemblea federale. Idealmente sarebbe necessario

coordinarlo con il secondo aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali. Dopo la prima compensazione del rincaro, il Consiglio federale può compensare il rincaro sia sulle imposte sugli oli minerali (tariffa di base e/o supplemento) sia sulle tariffe dell'imposta sulla corrente di ricarica per i veicoli elettrici, dopo che dall'ultima compensazione del rincaro da parte del Consiglio federale o dall'ultimo adeguamento delle tariffe fiscali da parte dell'Assemblea federale l'indice dei prezzi delle costruzioni per il genio civile è aumentato almeno del tre per cento ed è dimostrata la necessità.

Sezione 4: Esenzione fiscale e restituzione dell'imposta

Articolo 11 Esenzione fiscale

Capoverso 1

Il presente articolo riprende per analogia la disposizione dell'articolo 17 capoverso 1 lettere g e h LIOM. Tale esenzione poggia sul diritto internazionale, segnatamente sulla Convenzione di Vienna del 18 aprile 1961 sulle relazioni diplomatiche che prevede l'esenzione da tutte le imposte federali, cantonali e comunali dirette e indirette. Conformemente all'articolo 26 capoverso 1 lettera c OIOM e all'articolo 4 capoverso 1 lettera e LUSN, i veicoli elettrici di governi esteri in missione ufficiale non sono imponibili.

Capoverso 2

Conformemente alla disposizione della LIOM (art. 17 cpv. 1bis), qui viene attribuita al Consiglio federale la competenza di disciplinare i requisiti per l'esenzione fiscale e all'UXXX quella di stabilire la procedura.

Capoverso 3

Nei casi in cui l'attuazione dell'imposta si dimostra particolarmente difficile o comporta un onere sproporzionato, è conferita al Consiglio federale la competenza di esentare parzialmente o interamente dall'obbligo fiscale a livello di ordinanza determinati gestori di stazioni di ricarica utilizzate esclusivamente per la ricarica di veicoli elettrici destinati a un uso speciale o di prevedere disposizioni speciali. Questa disposizione derogatoria deve essere applicata in modo restrittivo, osservando in particolare i principi fondamentali esposti nel punto 2.1.3.1 e 6.1.3.1 (ossia la garanzia del finanziamento e il mantenimento del livello di entrate ottenuto con le imposte sugli oli minerali nonché l'equivalenza dell'onere finanziario tra le persone imponibili).

Per esempio, potrebbe essere necessario esentare dall'obbligo fiscale le truppe dei Paesi partecipanti al Partenariato per la pace e i membri di tali truppe nell'ambito della cooperazione militare internazionale.

Articolo 12 Restituzione dell'imposta

Capoverso 1

In futuro si potrebbe impiegare la ricarica bidirezionale. Attraverso l'impianto di ricarica l'energia può fluire (essere caricata) nel veicolo dalla rete elettrica, da un impianto fotovoltaico o da un accumulatore, ma può anche essere rilasciata (reimmessa) dal veicolo nella rete elettrica, in un accumulatore o a un consumatore finale (apparecchio, macchina ecc.). La carica e la reimmissione (il rilascio) non devono avvenire necessariamente sullo stesso impianto di ricarica. Il capoverso 1 garantisce che l'imposta sulla corrente di ricarica è riscossa solo una volta ossia solo sulla quantità di energia effettivamente consumata dal veicolo.

Poiché il gestore dell'impianto di ricarica è imponibile ai fini della riscossione dell'imposta, in caso di reimmissione otterrà anche la relativa restituzione. La forma con cui il gestore dell'impianto di ricarica trasferisce l'imposta restituita all'utente del veicolo rientra in un accordo di diritto privato tra le parti. L'imposta sulla corrente di ricarica è restituita al gestore dell'impianto di ricarica periodicamente, in concomitanza con il suo incasso.

La quantità di energia che dà diritto alla restituzione dell'imposta è misurata mediante gli stessi dispositivi impiegati per determinare la corrente di ricarica erogata dall'impianto di ricarica. Ciò significa che dà diritto alla restituzione dell'imposta la quantità di energia reimpressa dall'impianto di ricarica (tramite il quale viene rilasciata) nella rete elettrica, in un accumulatore o a un consumatore finale.

Capoverso 2

Secondo l'articolo 18 capoverso 2 LIOM, il supplemento fiscale sugli oli minerali è restituito se il carburante è utilizzato per l'agricoltura o la silvicoltura, l'estrazione di pietra da taglio naturale o la pesca

professionale. Queste disposizioni della LIOm concernenti la restituzione devono applicarsi anche all'imposta sulla corrente di ricarica per ottenere una parità di trattamento. Nella determinazione dell'importo della restituzione secondo l'articolo 13 capoverso 1, il Consiglio federale considererà soltanto la quota corrispondente al supplemento fiscale sugli oli minerali in analogia con la LIOm.

Capoverso 3

L'imposta sugli oli minerali è restituita nell'agricoltura e nella silvicoltura secondo la procedura del consumo convenzionale e non secondo il consumo effettivo del carburante (ciò significa che nella domanda di restituzione il consumo non deve essere comprovato). La restituzione si basa quindi su una quantità di combustibile che, secondo l'obiettivo, viene normalmente consumata in condizioni medie per unità di superficie e specie coltivata o metro cubo di legno tagliato, esboscato o trasportato o per ettaro di foresta o giardino vegetale (art. 58 e 61 OIOm).

Se si applicasse il metodo del consumo convenzionale e al tempo stesso si restituisse l'imposta sulla corrente di ricarica, si avrebbe una doppia restituzione, evitata con il capoverso 3.

Capoverso 4

Secondo l'articolo 18 capoverso 1^{ter} LIOm, la parte d'imposta riscossa sul carburante utilizzato dai veicoli adibiti alla preparazione di piste e destinata a compiti e spese connessi alla circolazione stradale è restituita. Anche in questo caso il disciplinamento della LIOm sarà ripreso nella LIVE per garantire la parità di trattamento tra i carburanti fossili e l'energia elettrica impiegata come energia motrice.

Articolo 13 Importo della restituzione, procedura e interessi

Così come nella LIOm, è il Consiglio federale a stabilire l'importo della restituzione e disciplinare la procedura (art. 18 cpv. 4 LIOm). In linea di principio, l'imposta sulla corrente di ricarica può essere restituita seguendo la stessa procedura applicata all'imposta sugli oli minerali.

Sezione 5: Riscossione dell'imposta

Articolo 14 Imposta sulla corrente di ricarica

Capoverso 1

Poiché sono i gestori delle reti di distribuzione che, in base al principio del punto di prelievo statuito nell'articolo 14 capoverso 2 LAEl, fatturano al singolo consumatore finale il corrispettivo per l'utilizzazione della rete e, a seconda dei casi, anche la fornitura di energia elettrica, ai fini della riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica (determinazione e riscossione) si utilizzano le relazioni clienti esistenti, di conseguenza la nuova imposta dovuta sarà riscossa tramite i gestori delle reti di distribuzione, che devono esigerla se necessario avviando una procedura d'esecuzione. I gestori delle reti di distribuzione non rispondono di mancati pagamenti. L'adempimento di questi compiti (rilevazione dei dati di misurazione e incasso) comporta il trattamento di dati, tra i quali rientrano anche dati personali e dati di persone giuridiche. Non trattandosi di dati personali degni di particolare protezione, il Consiglio federale emanerà le disposizioni necessarie relativamente alle modalità di trattamento dei dati a livello di ordinanza, nell'ambito della sua competenza in materia di esecuzione.

Capoverso 2

I gestori delle reti di distribuzione versano periodicamente (secondo l'art. 23 una volta all'anno) le entrate fiscali all'UXXX.

Capoverso 3

La presente disposizione riflette la prassi seguita nella riscossione di altre imposte e tributi, per esempio la riscossione della tassa forfettaria sul traffico pesante da parte dei Cantoni. È in linea con il principio della legislazione fiscale svizzera, secondo cui i costi d'esecuzione che le autorità amministrative o i terzi coinvolti sostengono per la riscossione e l'incasso di imposte sono pagati con le entrate delle imposte stesse.

Capoverso 4

I gestori delle reti di distribuzione emanano decisioni ai sensi dell'articolo 5 PA se l'importo dell'imposta fatturata è contestato dalle persone imponibili.

Capoverso 5

I gestori delle reti di distribuzione agiscono in applicazione della PA nei compiti sovrani attribuiti loro nel quadro della presente legge. Sono autorità ai sensi dell'articolo 1 capoverso 2 lettera e PA. Le persone imponibili sono tenute a cooperare all'accertamento dei fatti (art. 13 PA). Secondo l'articolo 80 capoverso 2 numero 2 LEF, con le loro decisioni i gestori delle reti di distribuzione possono chiedere il rigetto definitivo dell'opposizione in eventuali procedure di esecuzione.

Articolo 15 Imposta forfettaria

Capoverso 1

La riscossione (determinazione e incasso dell'imposta) che non si basa sulla corrente di ricarica, bensì su un'imposizione forfettaria, incombe agli uffici cantonali della circolazione stradale che sono responsabili dell'immatricolazione dei veicoli, quindi dispongono già di tutti i dati necessari. Inoltre, fatturano già le imposte cantonali sugli autoveicoli, pertanto anche nel presente caso si possono avvalere delle strutture e dei processi esistenti, sfruttando utili sinergie. La ripartizione dei compiti si basa sulla soluzione applicata alla tassa forfettaria sul traffico pesante, anch'essa riscossa dagli uffici cantonali della circolazione. Gli organi d'esecuzione cantonali devono esigere l'imposta dovuta se necessario avviando una procedura d'esecuzione. Così come i gestori delle reti di distribuzione, anche i suddetti organi devono trattare dati, inclusi quelli personali, e di persone giuridiche nell'adempimento dei loro compiti ai sensi della presente legge. Al riguardo si rinvia ai commenti relativi all'articolo 14 capoverso 1. Se gli organi d'esecuzione cantonali trattano dati nel SIAC in relazione con i compiti di cui alla presente legge, il trattamento si basa sulle pertinenti disposizioni della LCStr (art. 89a segg.) e dell'ordinanza concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione.

Capoverso 2

Gli organi d'esecuzione cantonali versano periodicamente le entrate fiscali all'UXXX. Spetterà al Consiglio federale stabilire i dettagli nell'ambito della sua competenza di emanare disposizioni d'esecuzione.

Capoverso 3

La disposizione riflette la prassi seguita nella riscossione di altre imposte e tributi da parte dei Cantoni, per esempio la tassa forfettaria sul traffico pesante.

Capoverso 4

Così come i gestori delle reti di distribuzione, anche gli organi d'esecuzione cantonali emanano decisioni in merito all'importo dell'imposta.

Capoverso 5

Nell'adempimento dei loro compiti di cui al capoverso 1 gli organi d'esecuzione cantonali agiscono in applicazione della PA e sono autorità ai sensi dell'articolo 1 capoverso 2 lettera e PA. Secondo l'articolo 80 capoverso 2 numero 2 LEF, con le loro decisioni possono chiedere il rigetto definitivo dell'opposizione in eventuali procedure di esecuzione.

Articolo 16 Obblighi dei gestori di impianti di ricarica

In qualità di soggetti fiscali, i gestori di impianti di ricarica sono tenuti a cooperare alla riscossione dell'imposta e a predisporre i dati di misurazione necessari (in merito alla dotazione e alla registrazione v. anche il punto 6.2.4.2).

Lettera a:

I gestori di impianti di ricarica sono tenuti a dotare i loro impianti di dispositivi di misurazione certificati (obbligo di dotazione e di adeguamento). Questa certificazione garantisce che i dispositivi di misurazione rispondano a requisiti elevati in termini di precisione, sicurezza contro le manipolazioni e attendibilità tecnica.

Il gestore è responsabile dell'adempimento dei requisiti tecnici in vigore e del corretto funzionamento dei dispositivi di misurazione utilizzati.

Lettera b:

I gestori di impianti di ricarica sono tenuti a dichiarare o a far dichiarare gli impianti dall'installatore elettricista al gestore della rete di distribuzione competente. Tale obbligo si ricollega al sistema di notifica esistente per le stazioni di ricarica (obblighi di notifica e di controllo secondo l'ordinanza sugli impianti

a bassa tensione e le prescrizioni dell'Associazione delle aziende elettriche svizzere AES). In casi molto rari può verificarsi che un centro di consumo non sia allacciato ad alcuna rete di distribuzione poiché l'energia è integralmente autoprodotta. In questi casi il gestore dell'impianto di ricarica deve effettuare una comunicazione all'UXXX.

Lettera c:

una procedura di ricarica può durare molte ore, di conseguenza occorre garantire che la corrente di ricarica sia registrata ininterrottamente. Il gestore dell'impianto di ricarica deve provvedere affinché non vi siano interruzioni durante la registrazione.

I dispositivi di misurazione sono certificati, pertanto adempiono requisiti elevati in termini di precisione e di sicurezza contro le manipolazioni. Si garantisce così che i dati di misurazione registrati siano attendibili e accurati. Nonostante questa sicurezza tecnica, il gestore dell'impianto di ricarica è tenuto a sorvegliarne il funzionamento regolare. Qualora constatasse irregolarità, per esempio palesi scostamenti nei valori di misurazione o indizi di un possibile malfunzionamento, deve reagire immediatamente, ossia segnalare il problema al GRD competente ed eventualmente anche provvedere alla riparazione o alla sostituzione del dispositivo di misurazione.

Lettera d:

il gestore è inoltre tenuto a garantire che i dati registrati dal dispositivo di misurazione siano debitamente trasmessi al servizio competente. Generalmente la trasmissione avviene automaticamente attraverso un'interfaccia digitale con la piattaforma centralizzata dei dati. I dati trasmessi comprendono in particolare la quantità di energia consumata durante la procedura di ricarica nonché l'identificazione del dispositivo di ricarica.

Articolo 17 Determinazione da parte dell'UXXX del gestore della rete di distribuzione competente

Se un centro di consumo non è allacciato a una rete di distribuzione (v. anche commenti all'art. 16 lett. b), l'UXXX d'intesa con il Cantone competente attribuisce l'impianto di ricarica in questione a un gestore della rete di distribuzione, che può essere per esempio quello che gestisce la rete di distribuzione nel comprensorio in cui è ubicato l'impianto di ricarica.

Articolo 18 Divieto di ricarica su impianti non registrati

La ricarica di veicoli immatricolati è consentita soltanto se la quantità di energia erogata è registrata e tassata secondo l'articolo 21. È dunque vietato ricaricare veicoli su impianti non registrati (p. es. stazioni di ricarica, centri di ricarica, wallbox, impianti di ricarica mobili, cavi di ricarica d'emergenza), prese domestiche o industriali.

I veicoli elettrici di cui all'articolo 5 sono esclusi da questo divieto e tassati forfettariamente. La dotazione di prese o di cavi di ricarica secondo l'articolo 21 sarebbe sproporzionata rispetto all'esigua quantità di energia prelevata. I motoveicoli di cui all'articolo 14 OETV, i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore di cui all'articolo 15 OETV e i ciclomotori di cui all'articolo 18 OETV possono quindi essere ricaricati su impianti e prese non registrati.

Articolo 19 Piattaforma dei dati

Capoverso 1

Ai fini della riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica si utilizza la piattaforma dei dati da realizzare o già esistente secondo gli articoli 17g–i LAEI, la cui destinazione deve essere estesa a questo scopo (cfr. art. 17f LAEI). La riscossione di un'imposta sulla corrente di ricarica presso gli impianti di ricarica crea numerose interfacce nel trasferimento dei dati. Si prevede oltre un milione di impianti/punti di ricarica. Inoltre, esistono numerose soluzioni «back-end» (software e infrastruttura informatica per gestire e controllare la stazione di ricarica), compresi i protocolli di comunicazione per la trasmissione dei dati. L'utilizzo della piattaforma prevista agevolerà uno scambio standardizzato dei dati tra i partecipanti al sistema e consentirà ai gestori delle reti di distribuzione che riscuotono l'imposta presso i gestori degli impianti di ricarica di adempiere i loro compiti in modo efficiente. L'utilizzo della piattaforma dei dati secondo la LAEI consente di sfruttare sinergie nell'ambito della riscossione dell'imposta.

Capoverso 2

I dati di base sono in particolare dati che permettono di identificare l'impianto di ricarica e il suo gestore imponibile nonché di attribuirlo al gestore della rete di distribuzione (mediante il numero del punto di

misurazione). I dati di misurazione indicano l'energia misurata in chilowattora secondo il contatore certificato. I dati di base sono memorizzati sulla piattaforma dei dati. I dati di misurazione possono essere solo instradati (inoltrati) oppure memorizzati, a seconda delle esigenze tecniche inerenti alla riscossione. Il Consiglio federale preciserà ulteriormente a livello di ordinanza i dati di base e di misurazione nonché i processi dei flussi di dati e stabilirà gli intervalli di registrazione dei dati di misurazione, i formati dei dati e le scadenze.

Capoverso 3

Secondo la LAEI vigente, il gestore della piattaforma riceve dal gestore della rete di distribuzione un compenso a copertura dei costi (art. 17i cpv. 3). La riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica costituisce un ulteriore compito per il gestore della piattaforma che non serve in senso stretto all'approvvigionamento elettrico, pertanto non rientra nel compenso dei gestori delle reti di distribuzione. Questo compito aggiuntivo sarà dunque indennizzato a parte, con le entrate dell'imposta sulla corrente di ricarica. Gli oneri connessi alla riscossione dell'imposta dovranno essere distinti con opportune chiavi di ripartizione da quelli connessi all'adempimento dei compiti secondo il diritto in materia di approvvigionamento elettrico.

Capoverso 4

La disposizione garantisce che l'UXXX e i gestori delle reti di distribuzione abbiano accesso alle informazioni archiviate sulla piattaforma dei dati, requisito indispensabile per un efficiente adempimento dei compiti. L'accesso ai dati avviene esclusivamente nell'ambito delle rispettive competenze dell'UXXX e dei gestori delle reti di distribuzione. Ciò significa che ogni organo può accedere esclusivamente ai dati di cui necessita per adempiere i suoi compiti specifici.

Articolo 20 Protezione dei dati

Capoverso 1

Nell'ambito della presente legge, i dati personali sono trattati da più organi a diversi livelli (Confederazione, Cantone, privati). L'articolo 20 precisa che al trattamento di dati personali si applicano le disposizioni della legge federale sulla protezione dei dati. La precisazione è importante soprattutto in riferimento al trattamento di dati personali da parte degli uffici cantonali della circolazione stradale, poiché generalmente il trattamento di dati personali da parte delle autorità cantonali sottostà alla legislazione cantonale in materia di protezione dei dati.

Capoverso 2

Con l'entrata in vigore, il 1° settembre 2023, della LPD riveduta, i dati concernenti persone giuridiche non sono più dati personali ai sensi dell'articolo 5 lettera a LPD. Il trattamento di dati concernenti persone giuridiche da parte di organi federali è attualmente disciplinato negli articoli 57r e seguenti della legge sull'organizzazione del Governo e dell'amministrazione (LOGA; RS 172.010). Queste disposizioni si applicheranno anche al trattamento di dati di persone giuridiche da parte degli organi di riscossione nel quadro della presente legge.

Articolo 21 Determinazione della corrente di ricarica e trasmissione dei dati

Capoverso 1

La corrente di ricarica è determinata mediante dispositivi di misurazione certificati. Come base possono servire le norme per i contatori d'elettricità, stabilite nell'ordinanza del DFGP sugli strumenti di misurazione dell'energia e della potenza elettriche (OSMisE; RS 941.251), che si applica ai contatori d'elettricità impiegati per la determinazione del consumo o dell'erogazione di elettricità nelle economie domestiche private, nelle aziende commerciali e nell'industria leggera. Sono tuttora esclusi i contatori d'elettricità utilizzati da clienti di passaggio nelle stazioni di ricarica per veicoli elettrici. Questa eccezione sarà abolita con la revisione dell'OSMisE. I lavori di revisione sono per il momento sospesi, ma saranno presumibilmente ripresi nel corso del 2025. Il momento preciso dipende da quando sarà fatta chiarezza sulla modifica della direttiva dell'UE sugli strumenti di misura (2014/32/UE, MID), attualmente in consultazione. Oltre alle prescrizioni sulla metrologia, per i dispositivi di misurazione ne occorreranno altre al fine di determinare la corrente di ricarica. Il Consiglio federale le potrà emanare sulla base del capoverso 3.

Dalle disposizioni transitorie dell'articolo 38 si evince che, a partire dal 1° gennaio 2030, potranno essere messi in servizio solo impianti di ricarica dotati di dispositivi di misurazione certificati.

Anche gli impianti di ricarica esistenti, ossia messi in servizio fino al 31 dicembre 2029, che continueranno a essere utilizzati per ricaricare veicoli elettrici anche dopo l'entrata in vigore dell'imposta sulla corrente di ricarica (non obbligatoria il 1° gennaio 2030, v. art. 37) dovranno da quel momento adempiere i requisiti di cui all'articolo 21 capoverso 1, quindi essere opportunamente adeguati in precedenza. Se non adempiono i requisiti e non sono opportunamente adeguati, è vietato utilizzarli per ricaricare veicoli immatricolati cui non si applica l'imposta forfettaria secondo l'articolo 5 (v. art. 18).

L'obbligo di adeguamento non vale quindi incondizionatamente per gli impianti di ricarica esistenti; l'adeguamento è obbligatorio solo se gli impianti continuano a essere utilizzati per ricaricare veicoli elettrici immatricolati che non pagano l'imposta forfettaria di cui all'articolo 5.

Dell'adeguamento è responsabile in linea di principio il gestore dell'impianto di ricarica secondo il diritto fiscale. Se l'impianto in questione non è di proprietà del gestore secondo il diritto fiscale, questi deve provvedere affinché il proprietario proceda all'adeguamento. L'articolo 18 sancisce il divieto di ricarica su impianti non registrati o non opportunamente adeguati. Generalmente l'avvenuta registrazione di un impianto di ricarica non è nota a terzi, pertanto il proprietario dell'impianto deve assicurarsi che veicoli di terzi non siano ricaricati sul suo impianto non registrato. La mancata adozione di questa misura comporta la messa in pericolo dell'imposta da parte del proprietario secondo l'articolo 33. Va da sé che il divieto di cui all'articolo 18 si applica anche al proprietario dell'impianto di ricarica.

Capoverso 2

I gestori dell'impianto di ricarica hanno la possibilità di rinunciare alla trasmissione automatica dei dati di misurazione (autodichiarazione). Se la corrente di ricarica misurata non viene trasmessa automaticamente al gestore della rete di distribuzione, la trasmissione dei dati spetta al gestore dell'impianto di ricarica assoggettato all'obbligo di autodichiarazione. Il Consiglio federale disciplina i dettagli relativi alla rilevazione e alla trasmissione della corrente di ricarica misurata.

Capoverso 3

Le specifiche del dispositivo di misurazione sono dettagli molto tecnici, che non sarebbe appropriato esporre a livello di legge. Tenendo in considerazione la legislazione federale sulla metrologia, il Consiglio federale stabilisce pertanto i requisiti tecnici minimi nonché le altre caratteristiche, dotazioni, funzionalità e condizioni che il dispositivo di misurazione certificato deve avere per gli scopi di cui al capoverso 1.

Articolo 22 Insorgenza del debito fiscale

Capoverso 1

Il debito fiscale insorge nel momento in cui viene erogata la corrente all'impianto di ricarica e viene quindi rilevata dal contatore certificato integrato nell'impianto o installato presso l'impianto. L'imposta è dovuta sulla corrente di ricarica rilevata. La registrazione di un impianto di ricarica di per sé non implica ancora l'insorgenza del debito fiscale.

Capoverso 2

Il debito fiscale per l'imposta forfettaria insorge quando inizia l'obbligo fiscale. L'imposta è dovuta con l'immatricolazione del veicolo, a prescindere dal suo utilizzo.

Articolo 23 Periodo fiscale

Capoverso 1

L'imposta sulla corrente di ricarica è riscossa almeno una volta all'anno dai gestori delle reti di distribuzione e fatturata. La periodicità della riscossione dovrebbe basarsi in particolare sulla corrente di ricarica rilevata o sul debito fiscale maturato. Se l'imposta dovuta annualmente sugli impianti di ricarica privati è di norma piuttosto modesta, quella sugli impianti di ricarica pubblici può essere molto elevata, pertanto è opportuna una periodicità di riscossione breve.

Le modalità di pagamento, incluse la periodicità e le scadenze, sono stabilite dal Consiglio federale a livello di ordinanza. L'imposta sulla corrente di ricarica è generalmente riscossa dal gestore della rete di distribuzione presso il gestore dell'impianto di ricarica. I gestori delle reti di distribuzione avranno la possibilità di fatturare al consumatore finale l'imposta sulla corrente di ricarica per ogni punto di prelievo secondo le stesse modalità di pagamento e contestualmente alla fatturazione del corrispettivo per l'utilizzazione della rete e di altre prestazioni.

Capoverso 2

L'imposta forfettaria è riscossa dai Cantoni (uffici cantonali della circolazione stradale) e il Consiglio federale stabilirà a livello di ordinanza le modalità di pagamento, incluse la periodicità e le scadenze, tenendo conto per quanto possibile delle modalità cantonali di pagamento delle imposte sui veicoli a motore e delle disposizioni cantonali applicabili di volta in volta. In considerazione dell'importo generalmente esiguo, si rinuncia a contemplare la possibilità di pagamenti rateali, di conseguenza l'imposta è riscossa solo una volta all'anno.

Articolo 24 Esigibilità e prescrizione

Il Consiglio federale stabilisce l'esigibilità e a partire da quanto un'imposta non pagata non può più essere giuridicamente reclamata (prescrizione).

Articolo 25 Misure amministrative in caso di imposta forfettaria

Capoverso 1

Le autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione rifiutano o revocano la licenza di circolazione e ritirano la targa per i veicoli svizzeri dopo sollecito infruttuoso del detentore del veicolo.

Capoverso 2

Il capoverso stabilisce che, se una delle misure di cui all'articolo 25 riguarda soltanto un determinato veicolo elettrico, le targhe trasferibili possono continuare a essere utilizzate per i veicoli non interessati dalla misura.

Articolo 26 Controlli dei gestori delle reti di distribuzione

Capoverso 1

I gestori delle reti di distribuzione possono controllare anche in loco i dispositivi di misurazione e di comunicazione dell'impianto di ricarica in presenza di indicazioni di malfunzionamenti nella registrazione e nella trasmissione dei dati di misurazione. In caso di sospetta violazione della legge (p. es. manipolazione del contatore), il gestore della rete di distribuzione è tenuto a trasmettere il caso all'UXXX per il perseguimento.

Capoverso 2

I gestori delle reti di distribuzione non sono tenuti a effettuare i controlli autonomamente, ma possono delegare il compito anche a installatori elettricisti in possesso di un'autorizzazione generale d'installazione secondo gli articoli 7 e 8 OIBT.

Articolo 27 Vigilanza

La disposizione contiene un elenco non esaustivo delle principali competenze dell'UXXX in relazione alla sua attività di vigilanza.

Lettera a: all'autorità federale è conferita la competenza generale di effettuare controlli presso i gestori delle reti di distribuzione e gli organi d'esecuzione cantonali in riferimento all'applicazione unitaria della legge. In particolare verificano se la determinazione dell'imposta, l'incasso e il trasferimento delle entrate alla Confederazione avvengono in modo corretto.

Lettera b: l'UXXX ha la possibilità, all'occorrenza, di esercitare il proprio diritto di consultazione anche in loco presso la sede dei gestori delle reti di distribuzione e degli uffici cantonali della circolazione stradale. Come alternativa, può richiedere che i documenti necessari gli siano recapitati in forma cartacea o elettronica.

Lettera c: in caso di sospette irregolarità in riferimento alla riscossione dell'imposta, può anche disporre provvedimenti d'inchiesta (p. es. controlli a campione, indagini) o svolgerli in modo autonomo.

Articolo 28 Assistenza amministrativa

I dati sono comunicati all'autorità federale d'ufficio o su richiesta fondata. Di conseguenza, oltre a dare seguito alle richieste dell'autorità federale, i soggetti responsabili (in particolare il gestore della piattaforma e il gestore della rete di distribuzione) sono autorizzati a scambiarsi di propria iniziativa i dati necessari al controllo da parte dell'autorità federale.

Sezione 6: Protezione giuridica

Articolo 29 *Principio*

La protezione giuridica nell'ambito della presente legge si fonda sulle disposizioni sull'amministrazione della giustizia federale.

Articolo 30 *Rimedi giuridici*

Capoverso 1

Le contestazioni contro l'importo dell'imposta devono essere presentate entro 60 giorni dalla ricezione della fattura direttamente agli organi d'esecuzione competenti (GRD o organi d'esecuzione cantonali).

Capoversi 2 e 3

L'organo d'esecuzione competente è tenuto a verificare la correttezza dell'imposta fatturata. Se ritiene infondata la contestazione della persona imponibile, emana una decisione contro la quale la persona imponibile può interporre ricorso dinanzi all'UXXX.

Sezione 7: Disposizioni penali

Articolo 31 *Infrazioni fiscali*

In analogia con altre leggi tributarie della Confederazione, la sottrazione e la messa in pericolo dell'imposta sono infrazioni fiscali, disciplinate in due articoli separati (art. 32 e 33). Le fattispecie penali sono formulate in modo aperto in riferimento alla possibile cerchia di autori («chiunque»), tuttavia concernono in primo luogo le persone imponibili secondo l'articolo 6 capoverso 1 lettera a (gestori degli impianti di ricarica). Ai detentori di veicoli elettrici immatricolati in Svizzera (art. 6 cpv. 1 lett. b) è fatturata l'imposta forfettaria secondo l'articolo 5. In caso di mancato pagamento, sarà avviata una procedura d'esecuzione e si esaminerà la possibilità di adottare misure amministrative (art. 25).

Articolo 32 *Sottrazione dell'imposta*

La fattispecie riguarda le infrazioni enumerate nel capoverso 1, lettere a–d, che comportano la sottrazione totale o parziale dell'imposta. L'atto di cui alla lettera a consiste nella manipolazione tecnica dell'impianto di ricarica in modo che la corrente di ricarica non viene rilevata correttamente e l'onere fiscale si riduce. La fattispecie della sottrazione è adempiuta anche se viene violato il divieto di ricarica su un impianto non registrato (lett. b). Ciò riguarda in primo luogo i detentori di veicoli che ricaricano il loro veicolo su un impianto proprio, ma non debitamente registrato. La lettera c concerne i casi in cui il gestore di un impianto di ricarica ottiene un'esenzione fiscale o una restituzione indebita fornendo informazioni errate. La fattispecie di cui alla lettera d riguarda i rari casi non punibili secondo le lettere a–c e da cui la persona imponibile stessa o anche un'altra persona trae un vantaggio fiscale. Il tentativo è punibile (cpv. 2).

La multa si basa sull'importo dell'imposta sottratta. Se l'autore ha agito intenzionalmente, il capoverso 1 stabilisce che sia punito con una multa fino al quintuplo dell'imposta sottratta. Se ha agito per negligenza, la multa può ammontare fino al triplo dell'imposta sottratta (punto 3).

Se non possono essere determinati esattamente, ai sensi del capoverso 4 l'imposta sottratta o il profitto fiscale indebito sono stimati nell'ambito della procedura amministrativa.

Articolo 33 *Messa in pericolo dell'imposta*

Questa fattispecie penale concerne le violazioni degli obblighi nell'ambito della determinazione della corrente di ricarica e della dichiarazione dell'impianto di ricarica. Dal momento che la violazione degli obblighi procedurali secondo il capoverso 1 rappresenta una messa in pericolo astratta dell'imposta, la multa non si orienta su un importo concreto, bensì si colloca entro limiti stabiliti delle comminatorie: fino a 20 000 franchi in caso di atto intenzionale (punto 1) e fino a 10 000 franchi in caso di negligenza (punto 2).

Articolo 34 *Perseguimento penale da parte dell'UXXX*

Al giudizio e al perseguimento degli atti punibili da parte dell'UXXX si applica la DPA, conformemente a quanto previsto anche in altre leggi federali (p. es. nella LRTV).

Sezione 8: Disposizioni finali

Articolo 35 Esecuzione

Il Consiglio federale disciplina l'esecuzione della presente legge, inclusa l'emanazione delle necessarie disposizioni d'esecuzione (cpv. 1). Può avvalersi della collaborazione dei Cantoni e di organizzazioni private (cpv. 2).

Come esposto nel punto 6.2.5, per ragioni di praticabilità è previsto di affidare la riscossione dell'imposta forfettaria agli uffici cantonali della circolazione stradale, che già riscuotono le imposte cantonali sui veicoli a motore e presso i quali i veicoli sono già registrati.

Ai gestori della rete di distribuzione sono attribuiti compiti connessi alla riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica. Essi riscuotono già il corrispettivo per l'utilizzazione della rete presso i consumatori finali e gli impianti di ricarica sono collocati in gran parte dietro il punto di misurazione del gestore della rete di distribuzione, pertanto è possibile attribuirli a un punto di misurazione e, di conseguenza, a un consumatore finale. Si creano così sinergie, poiché la riscossione dell'imposta si basa su strutture e processi già consolidati e non è necessario istituire un'apposita autorità esecutiva con i costi che ne conseguono.

È inoltre previsto di utilizzare la piattaforma dei dati secondo la LAEI, il che consente di sfruttare ulteriori sinergie. La costituzione e l'organizzazione del gestore della piattaforma sono disciplinate negli articoli 17h e 17i LAEI. Allo stato attuale il futuro gestore della piattaforma non è ancora noto.

Articolo 36 Modifica di altri atti normativi

La presente legge rende necessario apportare modifiche ad altre leggi, più precisamente modifiche puntuali alla LIOM, alla LUMim, alla LAEI e alla LCStr.

Articolo 37 Disposizioni transitorie: imposta forfettaria invece dell'imposta sulla corrente di ricarica Capoverso 1

L'articolo 37 costituisce una soluzione transitoria che consente al Consiglio federale di introdurre un regime semplificato sotto forma di imposta forfettaria annuale per i veicoli elettrici, sintanto che non sarà predisposta l'infrastruttura (piattaforma dei dati, adeguamento degli impianti di ricarica esistenti, collegamento degli impianti di ricarica alla piattaforma) per la rilevazione della corrente di ricarica. La disposizione transitoria è necessaria poiché l'infrastruttura sarà presumibilmente disponibile nel 2035 circa. Senza di essa, dal 2030 verrà a mancare circa un miliardo di franchi di entrate ogni anno (in aumento di anno in anno).

Con questa disposizione transitoria il Consiglio federale dispone di uno strumento semplice ed efficace per assicurare le entrate fino a quando non sarà realizzata l'infrastruttura necessaria per la rilevazione della corrente di ricarica.

Ai generi di veicoli

- a. motoveicoli,
- b. quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore,
- c. ciclomotori (ciclomotori veloci, monopattini autobilanciati e ciclomotori pesanti)

si applica l'imposta forfettaria dall'entrata in vigore della legge secondo l'articolo 5. I veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate sono esentati dall'imposta forfettaria prevista dalla soluzione transitoria (v. punto 6.1.3.4). La soluzione transitoria non riguarda quindi i veicoli commerciali leggeri a propulsione elettrica con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate e fino a 4,25 tonnellate (cosiddetti «veicoli Bourgeois», v. excursus al punto 2.1.3.3).

Secondo l'articolo 23 capoverso 2, l'imposta forfettaria è riscossa una volta all'anno.

Capoverso 2

Il Consiglio federale determina la data d'introduzione e la fine dell'imposizione forfettaria. Attualmente si ipotizza che l'imposizione forfettaria cominci con l'entrata in vigore della legge e sarà mantenuta all'incirca sino alla fine del 2034. Il Consiglio federale potrebbe abolire l'imposta forfettaria per la fine del 2034, in modo che dal 2035 l'imposta sulla corrente di ricarica sostituisca la disposizione transitoria, purché siano adempiuti tutti i necessari requisiti tecnici e organizzativi per la riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica.

Capoverso 3

L'importo dell'imposta forfettaria varia in funzione del peso totale del veicolo: quanto più un veicolo è pesante, tanto più aumenta l'imposta annuale.

Articolo 38 Disposizioni transitorie: impianti di ricarica

A partire dal 1° gennaio 2030, i nuovi impianti di ricarica devono essere dotati di dispositivi di misurazione certificati per garantire la futura riscossione della tassa. Tale obbligo non si applica agli impianti presso i quali si ricaricano esclusivamente i «piccoli veicoli» di cui all'articolo 5 che pagano l'imposta forfettaria (v. anche commenti all'articolo 21).

Articolo 39 Referendum ed entrata in vigore

Secondo l'articolo 141 capoverso 1 lettera a Cost., le leggi federali sottostanno a referendum facoltativo. Il Consiglio federale è incaricato di determinare l'entrata in vigore della LIVE.

Allegato 1

Numero 1 Legge federale del 21 giugno 1996 sull'imposizione degli oli minerali

Articolo 2 capoverso 2^{bis}, 12 capoverso 3 e allegato 1

Le modifiche da apportare all'articolo 2 capoverso 2^{bis}, all'articolo 12 capoverso 2 e all'allegato 1 sono identiche a quelle previste nella variante relativa al chilometraggio. Qui ci si limita dunque a rimandare alle spiegazioni di tali modifiche esposte nel punto 3.2.

Numero 2 Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo

Articolo 4 capoverso 2

L'articolo 4 LIOM disciplina l'assegnazione dei mezzi del FSTS ai diversi settori di compiti secondo l'articolo 86 capoverso 3 lettere a–g Cost. Con l'introduzione dell'imposta sulla corrente di ricarica viene riformulato il capoverso 2, applicando la vigente disposizione per l'imposta sugli oli minerali specularmente anche alla nuova imposta. Per agevolare la comprensione, la disposizione è suddivisa nelle lettere a e b.

Lettera a

La lettera a corrisponde al disciplinamento vigente. È stabilito che almeno il 27 per cento della metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e Cost. deve essere utilizzato per la quota dei contributi (art. 86 cpv. 3 lett. d ed e Cost.) non direttamente vincolati alle opere, da stabilire per quattro anni.

Lettera b

La lettera b disciplina la quota del prodotto netto della nuova imposta. L'equivalente del 27 per cento della metà del prodotto netto dell'imposta di consumo corrisponde all'8 per cento del prodotto netto della nuova imposta che non è suddiviso in imposta di consumo e supplemento.

Numero 3 Legge del 23 marzo 2007 sull'approvvigionamento elettrico

Articolo 17g capoverso 1 lettera e (nuova) e 4 lettera f (nuova)

All'articolo 17g LAEI è aggiunto che i dati di base e di misurazione possono essere scambiati tra i soggetti di cui all'articolo 17g capoverso 1 anche per la riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica. È previsto che il Consiglio federale possa ampliare le funzioni e i processi della piattaforma dei dati necessari alla riscossione dell'imposta sulla ricarica. Con il termine trattamento si intende ogni forma di gestione dei dati, per esempio la raccolta, il salvataggio, la divulgazione ecc.

Articolo 17i capoverso 3 e 3^{bis} (nuovo)

Il capoverso 3 rimane invariato dal punto di vista del contenuto, tuttavia deve essere modificato per motivi di tecnica legislativa. Secondo l'articolo 17i capoverso 3 LAEI, i costi sostenuti dal gestore della piattaforma dei dati sono interamente coperti con un'indennità conforme al principio di causalità riscosso dai gestori delle reti di distribuzione per ogni punto di misurazione. Tali costi sono sostenuti per gli scopi secondo i vigenti articoli 17f e 17g capoverso 1 lettere a-d.

Il capoverso 3^{bis} è introdotto perché, con l'utilizzo della piattaforma dei dati per la riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica si aggiunge un nuovo scopo, introdotto a prescindere dai compiti principali dei gestori delle reti di distribuzione. I costi aggiuntivi sostenuti dal gestore della piattaforma devono essere rilevati separatamente e coperti con le entrate generate dall'imposta sulla ricarica. È dunque necessario scorporare i costi diretti e stabilire anche una quota dei costi totali. Tali costi sono indennizzati con le entrate delle imposte nell'ambito di un'ordinanza del DFF.

Numero 4 Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale

Articolo 11 capoverso 2 lettere c e d (nuova)

Le modifiche della lettera c sono unicamente di natura tecnico-legislativa in quanto è introdotta l'abbreviazione della legge sul traffico pesante.

Lettera d (nuova): in futuro sarà possibile anche rifiutare la licenza di circolazione se non è provato che l'imposta forfettaria dovuta è stata interamente pagata, dunque è necessario aggiungere la presente lettera.

Articolo 16 capoverso 5 lettere a e a^{bis} (nuova)

Le modifiche della lettera a sono unicamente di natura tecnico-legislativa in quanto è introdotta l'abbreviazione della legge sul traffico pesante.

Lettera a^{bis} (nuova): in analogia con l'articolo 11 capoverso 2 lettera d, la licenza di circolazione sarà revocata anche in caso di mancato pagamento dell'imposta forfettaria dovuta secondo la LIVE. Ciò presuppone un sollecito infruttuoso.

Articolo 89b lettera j

L'articolo 89b elenca i compiti che il SIAC serve ad adempiere. La vigente lettera j deve essere opportunamente integrata poiché una parte dei dati del SIAC servirà anche per riscuotere l'imposta forfettaria secondo la LIVE.

Articolo 89d lettera f

La disposizione è stata aggiunta con il messaggio del Consiglio federale concernente la modifica della legge sul traffico pesante e il credito d'impegno per il finanziamento di un nuovo sistema per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Nel presente contesto, è da integrare con l'imposta sulla corrente di ricarica secondo il progetto di legge in esame.

Allegato 2

L'imposta forfettaria annuale per i motoveicoli svizzeri nonché per i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli a motore si basa sul peso totale del veicolo ed è suddivisa in sette categorie di peso.

Allegato 3

Numero 1 Importo

Numero 1.1 Automobili

L'importo dell'imposta forfettaria si basa sul peso totale del veicolo: quanto più un veicolo è pesante, tanto più aumenta l'imposta annuale. L'importo minimo per un'automobile è pari a 106 franchi all'anno (per veicoli fino a 800 kg) e sale fino a 823 franchi per i veicoli rientranti nella massima categoria di peso (3401–3500 kg).

Numero 1.2 Minibus, autofurgoni e autoveicoli leggeri

L'importo dell'imposta forfettaria si basa sul peso totale del veicolo: quanto più un veicolo è pesante, tanto più aumenta l'imposta annuale. L'importo minimo per minibus, autofurgoni e autoveicoli leggeri è pari a 99 franchi all'anno (per veicoli fino a 1100 kg) e sale fino a 646 franchi per i veicoli rientranti nella massima categoria di peso (3401–3500 kg).

8 Ripercussioni della variante relativa alla corrente di ricarica

L'imposta sulla corrente di ricarica è concepita in modo che l'importo da pagare per i veicoli elettrici sia sostanzialmente equivalente a quello per i veicoli a benzina e diesel, al fine di mantenere invariato il livello di entrate e garantire il finanziamento. L'onere fiscale per la popolazione rimane nell'insieme costante e allo stesso tempo si ottiene una sostanziale parità di trattamento tra i diversi tipi di propulsione. Per la variante relativa alla corrente di ricarica devono essere tuttavia sottolineati due aspetti che la distinguono rispetto alle ripercussioni delle accise sui carburanti: prima di tutto l'impatto della tariffa unitaria sulla corrente di ricarica è diverso da quello delle tariffe unitarie dell'imposta sugli oli minerali per benzina e diesel; in secondo luogo l'imposta forfettaria comporta notevoli distorsioni nella fase transitoria. Nelle sezioni seguenti, laddove opportuno, sono descritte separatamente le ripercussioni della soluzione transitoria e quelle della soluzione definitiva.

La mancata introduzione dell'imposta avrebbe conseguenze considerevoli, poiché il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti non sarebbe più assicurato.

8.1 Ripercussioni per la Confederazione

La riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica comporta per la Confederazione l'assunzione di un nuovo compito senza che ne venga meno uno esistente. Il presente progetto mantiene infatti in essere le imposte sugli oli minerali. Un'autorità federale tuttora da designare all'interno dell'Amministrazione federale assumerà questo nuovo compito e dovrà costituire un'apposita unità organizzativa. Il nuovo compito ha ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale per la Confederazione.

Come esposto nel punto 4.1, le ripercussioni finanziarie e sul personale non possono ancora essere stimate in modo definitivo e dettagliato allo stato attuale. Con l'avanzare del progetto, queste ripercussioni saranno progressivamente concretizzate e analizzate in modo più approfondito, oltre al fatto che la velocità dell'elettrificazione del parco veicoli in Svizzera e lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica assumeranno contorni più definiti.

8.1.1 Aspetti finanziari

8.1.1.1 Entrate

Soluzione transitoria con l'imposta forfettaria

L'imposta forfettaria consente in linea di principio di garantire il finanziamento. Tuttavia, dato che determinati gruppi di veicoli sono esclusi da questi forfait (veicoli elettrici immatricolati all'estero, veicoli commerciali pesanti e veicoli del settore «non-road»), le entrate diminuiranno rispetto a quelle dell'imposta sugli oli minerali per un controvalore stimato di 1,1 miliardi di franchi sul periodo transitorio ipotizzato di cinque anni. In questo lasso di tempo le imposte sugli oli minerali che vengono a mancare non potranno quindi essere interamente compensate.

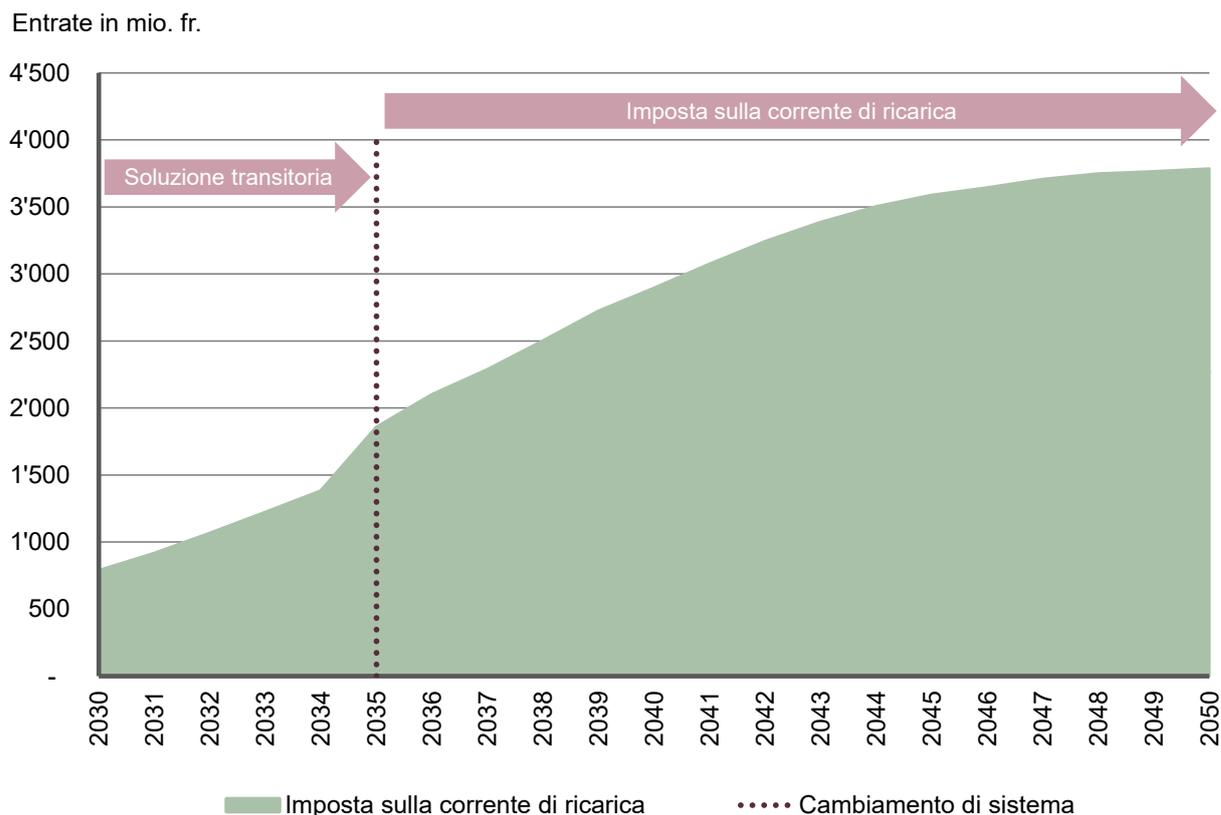
Imposta sulla corrente di ricarica

Con l'introduzione dell'imposta sulla corrente di ricarica, che sostituirà l'imposta forfettaria a partire dal 2035 circa, anche i veicoli esteri, i veicoli commerciali pesanti e quelli del settore «non-road», ricaricati su impianti imponibili, verseranno un contributo al finanziamento. Teoricamente, le minori entrate delle imposte sugli oli minerali potranno così essere interamente compensate, dal momento che la tariffa fiscale media per chilowattora è calibrata sul consumo medio dei veicoli a combustione.

Non è tuttavia da escludere che l'introduzione dell'imposta sulla corrente di ricarica produrrà un certo «turismo della ricarica» all'estero (v. punto 8.6.3) e darà adito a tentativi illegali di elusione fiscale, per esempio ricaricando il veicolo su o con impianti non registrati (v. punto 8.6.4). I suddetti fattori ridurranno le entrate lorde dell'imposta sulla corrente di ricarica, ma oggi non è possibile quantificarne la portata.

Di conseguenza, la variante relativa alla corrente di ricarica non garantisce che le minori entrate delle imposte sugli oli minerali saranno interamente compensate.

Figura 38: Entrate lordi dell'imposta sulla corrente di ricarica



Nei primi 10 anni (2030–2039) l'imposta genera in media entrate pari a circa 1,7 miliardi di franchi all'anno.

8.1.1.2 Costi

Per ottenere un quadro completo dei costi della variante relativa alla corrente di ricarica sono esposti sia i costi a carico della Confederazione sia quelli a carico dei gestori di impianti di ricarica. Per i costi si distingue tra l'imposta forfettaria (soluzione transitoria e permanente) e la variante finale con l'imposta sulla corrente di ricarica. Tuttavia non è possibile separare chiaramente i costi per tutte le componenti, poiché alcuni costi di attuazione sono sostenuti in entrambe le varianti. Sono determinati i costi per i primi dieci anni e i costi d'implementazione prima del 2030 per consentire anche un confronto con la variante relativa al chilometraggio. Si stima che i costi totalizzeranno circa 1,4 miliardi di franchi. In ultima istanza, i soggetti tenuti a sostenere i costi sono i gestori e i proprietari degli impianti di ricarica con 652 milioni di franchi e la Confederazione con un totale di 750 milioni di franchi, di cui 70 milioni riguardano le spese per il personale e i materiali della Confederazione. I restanti 681 milioni di franchi concernono indennità destinate agli organi d'esecuzione.

I costi dipendono in misura determinante dal numero degli impianti di ricarica. Per il numero di impianti di ricarica ci si è basati su uno studio dell'UFE⁸⁸ concernente la futura infrastruttura di ricarica utilizzando lo scenario «ricarica comoda», che corrisponde alle principali conclusioni dello studio dell'UFE, secondo cui i veicoli elettrici ricaricabili sono se possibile ricaricati alle stazioni di ricarica private nei posti auto esistenti al proprio domicilio.

⁸⁸ Ufficio federale dell'energia, Verständnis der Ladeinfrastruktur 2050 – wie lädt die Schweiz in Zukunft?, maggio 2023 (in tedesco).

Figura 39: Riepilogo dei costi totali e dei costi della Confederazione

In milioni di franchi	Prima del 2030	2030–2034	2035–2039	Totale
Imposta forfettaria (soluzione transitoria e soluzione permanente)	3	220	57	280
- Implementazione (spese per il personale/materiali Confederazione)	3	---	---	3
- Esercizio	---	220	57	277
<i>di cui costi diretti Confederazione (spese per il personale/materiali)</i>	---	10	9	19
<i>di cui indennità della Confederazione ai Cantoni</i>	---	210	48	258
Imposta sulla corrente di ricarica	---	448	674	1122
- Implementazione	---	448	89	537
- Adeguamento impianti di ricarica	---	424	---	424
- Altri interventi di implementazione	---	24	89	113
<i>di cui costi diretti Confederazione (spese per il personale/materiali)</i>	---	8	1	9
- Esercizio	---	---	585	585
<i>di cui costi diretti Confederazione (spese per il personale/materiali)</i>	---	---	38	38
Totale costi (imposta forfettaria e imposta sulla corrente di ricarica)	3	667	731	1402
Ripartizione dei costi	3	667	731	1402
- Costi Confederazione (spese per il personale/materiali)	3	18	49	70
- Indennità della Confederazione ai Cantoni	---	210	48	258
- Indennità della Confederazione ai gestori delle reti di distribuzione	---	14	392	406
- Indennità della Confederazione ai gestori della piattaforma dei dati	---	2	15	17
- Gestori di impianti di ricarica (adeguamento ed esercizio)	---	424	228	652
Entrate lorde				16 800
Quota costi d'esecuzione in % delle entrate lorde				8,3 %

A causa delle differenze di arrotondamento, i valori sommati possono differire leggermente dal totale.

Imposta forfettaria (soluzione transitoria e soluzione permanente per «piccoli veicoli»)

Per l'imposta forfettaria solo una piccola parte riguarda i costi d'implementazione, poiché la riscossione spetta agli uffici cantonali della circolazione stradale che per questo compito ricevono un'indennità dalla Confederazione. Tali indennità figurano tra i costi d'esercizio, tuttavia comprendono anche i costi d'implementazione sostenuti dai Cantoni. I costi d'implementazione del sistema centrale presso la Confederazione e l'integrazione in questo sistema degli uffici cantonali della circolazione stradale sono a carico

della Confederazione e ammontano a 3 milioni di franchi da versare già prima del 2030, quando il sistema dovrà essere operativo.

Imposta sulla corrente di ricarica

- **Costi d'implementazione per l'adeguamento:** la voce comprende i costi dell'adeguamento degli impianti di ricarica non conformi ai requisiti (v. punto 6.2.1). Tali costi pari a 424 milioni di franchi saranno sostenuti dai gestori degli impianti di ricarica.
- **Altri costi d'implementazione:** comprendono i costi generali del progetto per la Confederazione, per esempio il team di progetto, l'ampliamento della piattaforma dei dati prevista nella LAEI (ai fini della riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica), i costi della campagna d'informazione e le ulteriori spese per il personale durante la fase di avvio del sistema di riscossione. Tra gli altri costi di implementazione rientrano anche quelli dell'istituzione dei necessari sistemi informatici presso i GRD.
- **Costi d'esercizio:** comprendono l'organizzazione generale e la comunicazione delle informazioni nonché i costi d'esercizio dei sistemi informatici, delle interfacce e della piattaforma dei dati. Un importante fattore di costi è rappresentato dalle spese per il personale impiegato presso l'autorità federale, in particolare per la direzione dell'organizzazione, gli audit presso i GRD, il trattamento dei reclami. I GRD devono inoltre sostenere costi ingenti per la gestione delle relazioni (Customer Relationship Management; CRM) con i gestori degli impianti di ricarica nonché per l'amministrazione degli utenti e l'incasso. La Confederazione indennizza gli organi coinvolti nell'esecuzione (Cantoni, GRD, gestori della piattaforma dei dati) per i loro compiti attingendo alle entrate fiscali. Sono inoltre sostenute spese correnti per la manutenzione e l'esercizio dei contatori MID e delle interfacce di comunicazione presso gli impianti di ricarica o i loro gestori.

Ripercussioni per la Confederazione come soggetto fiscale

Oltre alle summenzionate ripercussioni per la Confederazione come autorità esecutiva, si prevedono ulteriori conseguenze finanziarie e a livello di personale poiché la Confederazione possiede un'ampia flotta e gestisce impianti di ricarica. Con il progetto posto in consultazione anche la Confederazione diventa imponibile, il che genera oneri. A seconda della variante scelta, all'interno dell'Amministrazione federale si differenziano le competenze, i processi e, quindi, il conseguente onere.

L'elaborazione di una soluzione attuativa per la Confederazione come soggetto imponibile richiede accertamenti esaustivi e il coinvolgimento di molti organi. Per ragioni di proporzionalità, la soluzione sarà elaborata solo una volta decisa la variante prescelta, presentando anche le ripercussioni finanziarie e del personale che ne derivano. Sulla base di tali costi potrà essere valutata l'opportunità per la Confederazione di richiedere che il progetto di legge preveda una regolamentazione speciale, per esempio una variante semplificata, giustificata dal numero molto elevato di veicoli e di impianti di ricarica a fronte di un rischio fiscale ridotto. Nel messaggio potranno essere esposte le conseguenze per la Confederazione in qualità di soggetto imponibile.

8.1.2 Personale (Confederazione)

La riscossione dell'imposta sulla corrente di ricarica è un nuovo compito che richiede ulteriori risorse di personale. Come avviene con altre tasse e imposte, l'onere derivante dalla riscossione dell'imposta sarà finanziato con il gettito fiscale lordo. In termini netti, la Confederazione non sostiene dunque ulteriori costi. I succitati costi d'esecuzione della Confederazione comprendono i costi della sistemazione logistica per i nuovi posti di lavoro a tempo pieno. Al momento opportuno i mezzi necessari saranno iscritti con incidenza finanziaria nel preventivo dell'UFCL.

Imposta forfettaria (soluzione transitoria e soluzione permanente per «piccoli veicoli»)

A livello di Confederazione, per la soluzione transitoria risulta un fabbisogno di 2–4 equivalenti a tempo pieno da una prima stima. In tal modo si garantiscono la competenza generale e i compiti d'esecuzione che ne derivano, tra cui l'informazione e il supporto degli organi d'esecuzione cantonali, il trattamento dei ricorsi contro le decisioni dei suddetti organi, la verifica dei flussi finanziari.

Imposta sulla corrente di ricarica

In base a una prima stima, per l'esecuzione dell'imposta sulla corrente di ricarica il fabbisogno di personale si attesta approssimativamente a 30 equivalenti a tempo pieno. In una fase iniziale antecedente al 2035, occorre istituire la nuova unità organizzativa e i sistemi necessari (p. es. definire i requisiti per la piattaforma dei dati) nonché istruire e supportare i gestori delle reti di distribuzione (che riscuotono l'imposta). Durante la fase operativa, invece, si devono garantire l'informazione e il supporto dei gestori delle reti di distribuzione nonché la vigilanza su di loro (controlli periodici), il trattamento di casi particolari e dei reclami contro le decisioni degli organi d'esecuzione (GRD) e la verifica dei flussi finanziari.

8.1.3 Imposta sul valore aggiunto

Soluzione transitoria con l'imposta forfettaria

L'imposta forfettaria prevista per la soluzione transitoria non è soggetta all'imposta sul valore aggiunto (v. excursus seguente), che pertanto non genera alcun gettito IVA per la Confederazione. Ciò comporta una moderata riduzione delle entrate per il bilancio generale della Confederazione rispetto alla situazione attuale con le imposte sugli oli minerali (v. anche punto 2.1.5).

Imposta sulla corrente di ricarica

L'imposta sulla corrente di ricarica è soggetta solo in parte all'imposta sul valore aggiunto (v. excursus seguente). Con la nuova imposta la Confederazione genera quindi un certo gettito IVA. Tuttavia, dal momento che l'imposta sulla corrente di ricarica non è soggetta all'IVA in ogni caso, le entrate sono inferiori rispetto alla situazione attuale con le imposte sugli oli minerali. A differenza della variante relativa al chilometraggio, per la quale l'IVA viene meno in ogni caso in una prima fase, quindi può essere compensata da una tassa più elevata e dalla conseguente distribuzione delle entrate, la compensazione non è possibile nella variante relativa alla corrente di ricarica, perché in determinati casi equivarrebbe di fatto a una «doppia imposizione dell'IVA».

Excursus: le imposte della variante relativa alla corrente di ricarica sono soggette all'imposta sul valore aggiunto?

Imposta sulla corrente di ricarica:

in linea di principio l'imposta sulla corrente di ricarica non è soggetta all'IVA se viene riscossa dalla Confederazione, dal momento che in questo caso la Confederazione non fornisce una prestazione concreta alle persone imponibili, bensì utilizza l'imposta in particolare per finanziare i compiti e le spese connessi alla circolazione stradale. Non c'è dunque alcun rapporto di prestazione ai fini dell'imposta sul valore aggiunto tra la Confederazione, che riscuote l'imposta, e le persone che sono tenute a pagarla. Tuttavia, la situazione cambia se il gestore di un impianto di ricarica assoggettato all'IVA addebita l'imposta sulla corrente di ricarica, unitamente alla bolletta per l'elettricità erogata, ai detentori di veicoli elettrici. In questo caso l'imposta sulla corrente di ricarica rientra nella base di calcolo per l'imposta sul valore aggiunto, come l'imposta sugli oli minerali nella fornitura di carburanti. Il gestore dell'impianto di ricarica funge da fornitore di prestazioni e il detentore del veicolo è il beneficiario della prestazione. Secondo l'articolo 24 capoverso 1 della legge del 12 giugno 2009⁸⁹ sull'IVA (LIVA), l'imposta sulla corrente di ricarica dovuta dal fornitore della prestazione (gestore dell'impianto di ricarica) è compresa nella base di calcolo dell'imposta sul valore aggiunto, cui soggiace all'aliquota normale, attualmente pari all'8,1 per cento.

Concludendo: in linea di principio l'imposta sulla corrente di ricarica non è assoggettata all'IVA, ma può esserlo in determinate situazioni. Per stabilirlo, va verificato chi (ri)addebita l'imposta sulla corrente di ricarica.

⁸⁹ RS 641.20

Imposta forfettaria:

l'imposta forfettaria che l'organo d'esecuzione cantonale fattura a proprio nome al detentore del veicolo è esente IVA (v. art. 18 cpv. 2 lett. I LIVA e n. C.2.2 dell'Info IVA 19 concernente il settore Collettività pubbliche⁹⁰). Gli organi d'esecuzione cantonali devono pertanto fatturarla ai detentori di veicoli senza IVA.

Nota: le ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale esposte nel punto 8.1 si basano su una stima approssimativa. In preparazione del messaggio da sottoporre al Parlamento, i costi d'investimento e d'esercizio nonché il fabbisogno di personale saranno riesaminati riducendo il più possibile la riserva a fronte delle imprecisioni nella determinazione dei costi.

8.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per i centri urbani, gli agglomerati e le regioni di montagna

I Cantoni, i Comuni, i centri urbani, gli agglomerati e le regioni di montagna ricevono direttamente o indirettamente diversi contributi generati da entrate a destinazione vincolata del FSTS e del FOSTRA. L'introduzione della nuova imposta garantisce il finanziamento dei compiti e delle spese connessi al FSTS e al FOSTRA. I Cantoni, i Comuni, i centri urbani, gli agglomerati e le regioni di montagna beneficiano in pari misura dell'introduzione della nuova imposta.

8.3 Ripercussioni per l'economia

Le considerazioni generali sulle ripercussioni per l'economia sono le stesse nella variante relativa alla corrente di ricarica e in quella relativa al chilometraggio. In proposito si rimanda quindi alle spiegazioni di cui al punto 4.3.

In un'ottica economica, a differenza delle ripercussioni della variante relativa al chilometraggio, occorre tuttavia menzionare i considerevoli incrementi dei costi causati dall'imposta sulla corrente di ricarica nel traffico merci. La tariffa unitaria comporta che l'onere fiscale per i veicoli commerciali pesanti a propulsione elettrica è molto maggiore rispetto a quello dei veicoli a carburanti fossili, poiché la tariffa unitaria non consente un'imposizione equivalente a quella sugli oli minerali (v. anche punto 8.6.2).

8.4 Ripercussioni per la società

L'imposta sulla corrente di ricarica consente di conseguire una sostanziale parità di trattamento tra i veicoli elettrici e i veicoli a propulsione convenzionale. La nuova imposta comporta costi aggiuntivi per le persone che detengono un'auto elettrica già prima della sua introduzione.

L'impatto dell'imposta forfettaria prevista per la soluzione transitoria si differenzia da quello dell'imposta sulla corrente di ricarica della soluzione definitiva, di conseguenza le ripercussioni delle due soluzioni sono analizzate separatamente di seguito.

Soluzione transitoria con l'imposta forfettaria

Mancata equivalenza / Penalizzate le persone con un chilometraggio ridotto: i detentori di veicoli elettrici che percorrono distanze ridotte sono chiamati a pagare un importo relativamente elevato con l'introduzione dell'imposta forfettaria. Questo importo sarà superiore a quello delle imposte sugli oli minerali che i detentori di veicoli a combustione pagano percorrendo distanze simili.

Imposta sulla corrente di ricarica

La tariffa dell'imposta sulla corrente di ricarica si basa sullo status quo e prevede che i detentori di veicoli elettrici paghino un importo dell'imposta sostanzialmente equivalente a quello delle imposte sugli oli

⁹⁰ <https://www.gate.estv.admin.ch/mwst-webpublikationen/public/pages/sectorInfos/tableOfContent.xhtml?publicationId=1004706>

minerali se prelevano energia da un impianto di ricarica registrato. Così configurata, l'imposta provoca teoricamente ripercussioni minime per la società, tuttavia alcune di esse meritano di essere menzionate.

- **Costi dell'adeguamento:** nella fase transitoria numerosi gestori di impianti di ricarica devono adeguare o sostituire completamente le loro stazioni. Per ogni punto di ricarica ciò può comportare costi pari a 250 franchi per l'adeguamento e fino a 1500 franchi per la sostituzione. Nell'insieme i costi dell'adeguamento potrebbero raggiungere 424 milioni, in funzione del numero effettivo di impianti di ricarica da adeguare o da sostituire (v. punto 6.2.1).
- **Costi d'esercizio degli impianti di ricarica:** la manutenzione e l'esercizio dei contatori MID e delle interfacce di comunicazione sugli impianti di ricarica costeranno ai loro gestori fino a 228 milioni di franchi nel periodo 2035–2039 (in funzione del numero effettivo di impianti di ricarica in esercizio). Per ogni punto di ricarica sono stimati costi pari a 15 franchi all'anno⁹¹.
- **Doppia imposizione per i motoveicoli:** per i detentori di motoveicoli che non vogliono limitarsi a effettuare la ricarica alla presa domestica, ma intendono utilizzare anche impianti più efficienti (come le stazioni di ricarica rapida o le wallbox), la ricarica su impianti registrati crea una doppia imposizione: infatti pagano l'imposta forfettaria e l'imposta sulla corrente di ricarica prelevata presso queste stazioni.
- **Svantaggi per le persone senza garage:** nelle regioni fredde può essere un problema se la batteria di un veicolo si scarica con le basse temperature senza che il veicolo si sia realmente mosso. In questi casi può verificarsi che l'imposta sulla corrente di ricarica sia dovuta senza che l'auto sia stata in esercizio, penalizzando soprattutto i detentori di veicoli senza garage o che vivono in regioni particolarmente fredde.
- **Maggiori possibilità di elusione per le persone che vivono in una casa unifamiliare:** esiste il rischio che l'imposta sulla corrente di ricarica sia elusa, quindi non pagata, in particolare ricaricando i veicoli elettrici nei garage privati o chiusi di case unifamiliari su un impianto non registrato, attingendo a semplici prese domestiche o industriali. Dal momento che queste operazioni non sono visibili dall'esterno, il controllo o la sorveglianza risulta difficile. Le persone che ricaricano il proprio veicolo elettrico alle stazioni di ricarica pubbliche o negli edifici con più condomini hanno minori possibilità di eludere l'imposta rispetto alle persone che vivono in una casa unifamiliare con un proprio garage.
- **Disparità di trattamento dovuta al disciplinamento dell'IVA per la ricarica di veicoli elettrici:** l'attuale disciplinamento relativo alla riscossione dell'IVA porta a una potenziale disparità di trattamento nella ricarica, a seconda della situazione in cui viene prelevata l'elettricità. In determinate situazioni l'imposta sulla corrente di ricarica è assoggettata all'IVA, mentre non lo è in altri casi (v. excursus al punto 8.1.3). Chi vive in una casa unifamiliare e ricarica il proprio veicolo elettrico a casa, per esempio, non paga l'imposta sul valore aggiunto poiché preleva la corrente di ricarica direttamente dalla presa domestica, quindi senza alcun riaddebito da parte di un gestore. D'altro canto, chi ricarica il proprio veicolo presso stazioni di ricarica rapida pubbliche paga l'8,1 per cento di IVA sull'imposta sulla corrente di ricarica.

8.5 Ripercussioni per l'ambiente

Le considerazioni generali sull'introduzione di un tributo per i veicoli elettrici in relazione a un possibile rallentamento della diffusione dell'elettromobilità sono le stesse di quelle esposte per la tassa sul chilometraggio. In proposito si rimanda quindi alle spiegazioni al punto 4.5.

Soluzione transitoria con l'imposta forfettaria

Le imposte forfettarie aumentano i costi variabili di un veicolo. Rispetto alle imposte sugli oli minerali, la soluzione transitoria con l'imposta forfettaria equivale dunque quasi a una riduzione dei costi variabili che, a parità delle altre condizioni, costituisce un effetto incentivante, quindi provoca un aumento del

⁹¹ Questa stima si basa sul rapporto «Erfassung und Transfer von Nutzungsdaten für Speicher mit Endverbrauch», UFE, luglio 2024 (in tedesco). www.ufe.admin.ch > Approvvigionamento > Progetto per un approvvigionamento elettrico sicuro > Studi

traffico. La soluzione transitoria ha dunque tendenzialmente ripercussioni negative per l'ambiente, tuttavia non rispetto allo status quo (nessun tributo), ma soltanto rispetto all'imposta sulla corrente di ricarica o alla tassa sul chilometraggio.

Imposta sulla corrente di ricarica

Le spiegazioni al punto 4.5, secondo cui il progetto avrebbe ripercussioni negative per l'ambiente se l'introduzione della tassa sui veicoli elettrici producesse un significativo rallentamento della diffusione dell'elettromobilità, riguardano anche l'imposta sulla corrente di ricarica. Questa ipotesi appare tuttavia fondamentalmente inverosimile anche per l'imposta sulla corrente di ricarica. Occorre comunque considerare che i costi variabili per i veicoli merci pesanti aumenteranno in misura significativa a causa della tariffa unitaria, con il rischio di un rallentamento del processo di elettrificazione della flotta del traffico merci e, quindi, di ripercussioni potenzialmente negative per l'ambiente.

L'introduzione dell'imposta sulla corrente di ricarica potrebbe avere anche effetti positivi sull'ambiente nel lungo termine, se la maggior parte del parco veicoli è composto di veicoli elettrici: l'imposta aumenta i costi variabili dei viaggi percorsi, pertanto induce a ridurre leggermente il chilometraggio. In tal modo si alleviano anche le ripercussioni negative per l'ambiente dovute ai veicoli elettrici (p. es. polveri fini prodotte dall'usura degli pneumatici, costi esterni della produzione di elettricità, rumore ecc.).

8.6 Altre ripercussioni

8.6.1 Circolazione

La soluzione transitoria con l'imposta forfettaria non produce praticamente ripercussioni sulla circolazione rispetto alla situazione attuale, in cui i veicoli elettrici o la corrente di ricarica non sono tassati, poiché l'imposta forfettaria non modifica i costi variabili di un viaggio. L'imposta sulla corrente di ricarica non ha significative ripercussioni neppure sul traffico e il suo impatto è molto simile a quello della tassa sul chilometraggio.

8.6.2 Ripercussioni per il traffico merci

Perché l'imposta sulla corrente di ricarica per i veicoli commerciali pesanti sia approssimativamente equivalente alle imposte sugli oli minerali, la tariffa unitaria dovrebbe ammontare a circa 14 centesimi per chilowattora. Tuttavia, dato che il genere di veicoli dominante, ossia le automobili, determina in gran parte la tariffa unitaria (v. punto 6.1.3.2), essa ammonta a 22.8 centesimi per chilowattora. Per questo motivo l'imposta sulla corrente di ricarica dei veicoli commerciali pesanti non è equivalente alle imposte sugli oli minerali e comporta un onere fiscale nettamente superiore.

I conseguenti costi d'esercizio più elevati dei veicoli elettrici rispetto a quelli con motore a combustione potrebbero ritardare l'elettrificazione del parco veicoli commerciali pesanti. Ciò comporterebbe maggiori emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici.

8.6.3 «Turismo della ricarica»

Il cosiddetto «turismo del pieno» designa il rifornimento intenzionale in un Paese limitrofo per beneficiare dei prezzi più bassi, quasi sempre riconducibili alle differenze tra le accise sui carburanti. Un effetto analogo è ipotizzabile con l'introduzione dell'imposta sulla corrente di ricarica in Svizzera. Questa imposta (22.8 cent./kWh) aumenta di 14 franchi il prezzo di una ricarica tipica di 60 chilowattora in Svizzera. Ciò dà origine a differenze di prezzo rispetto all'estero che, se altri Paesi non introducono imposte simili, potrebbero portare a un «turismo della ricarica» e ridurre il gettito generato dalla nuova imposta. In altri termini, con l'imposta sulla corrente di ricarica non si otterrebbero in media le stesse entrate per veicolo di quelle derivanti dalle imposte sugli oli minerali.

Una volta che si sarà affermata la ricarica bidirezionale, sarebbe teoricamente possibile anche «importare elettricità», effettuando all'estero la ricarica con elettricità non tassata che viene poi reimpressa nella rete a una stazione di ricarica svizzera e per la quale l'imposta sulla corrente di ricarica viene restituita.

8.6.4 Potenziale di elusione e frode

L'imposta sulla corrente di ricarica lascia spazio a diverse possibilità di elusione, rappresentate soprattutto dall'utilizzo di impianti di ricarica non registrati. Possono configurarsi diverse opzioni: ricaricare con un cavo d'emergenza da una presa domestica, con un impianto mobile da una presa industriale oppure tramite una wallbox non registrata. L'imposta può essere elusa anche con una wallbox registrata, utilizzando la presa domestica. Se il veicolo viene ricaricato durante la notte (per 10 ore) da una presa domestica, la quantità di energia immagazzinata consente di percorrere circa 100 chilometri con un consumo approssimativo di 18 kWh/100 km. Questa distanza è sufficiente nella vita quotidiana della maggior parte degli utenti.

A ciò si aggiunge che, nell'ambito della ricarica bidirezionale (v. excursus al punto 6.2.1), potrebbero essere ottenute indebite restituzioni dell'imposta, come nel caso in cui un veicolo viene ricaricato su un impianto non registrato e l'energia immagazzinata è poi reimpressa in rete tramite un impianto di ricarica registrato. Inoltre, l'immissione in rete di energia su un impianto di ricarica registrato potrebbe avvenire tramite una batteria stazionaria intermedia, per esempio con l'energia proveniente da un impianto fotovoltaico. In entrambi i casi l'imposta sarebbe restituita, sebbene non sia stata precedentemente riscossa alcuna imposta sulla quantità di corrente di ricarica reimpressa nella rete.

Non è dato sapere fino a che punto saranno sfruttate le possibilità di elusione. L'incentivo all'elusione potrebbe essere contrastato dai rischi per la sicurezza e dagli svantaggi in termini di efficienza. È senz'altro possibile effettuare la ricarica dalle prese domestiche, che tuttavia non sono progettate per sopportare intensità di corrente fino a 16 ampere in modo continuativo, come richiesto da molti caricabatterie. A lungo termine ciò può provocare un surriscaldamento delle prese e delle linee elettriche, nei casi estremi addirittura incendi. Le wallbox, invece, sono progettate per questi carichi permanenti e offrono ulteriori dispositivi di sicurezza, come gli interruttori di protezione dai guasti. Inoltre sono più efficienti: nella ricarica dalle prese domestiche si perde circa il 30 per cento dell'energia, con le wallbox il 10 per cento. Da un test dell'ADAC è risultato l'otto per cento circa di differenza media tra la ricarica da una presa domestica e quella da una wallbox⁹².

Tuttavia, per risparmiare l'imposta sulla corrente di ricarica, sempre più utenti potrebbero optare per le prese domestiche poco sicure e inefficienti. Non è quindi da escludere che l'introduzione dell'imposta sulla corrente di ricarica accresca indirettamente il rischio di incendi e il consumo di elettricità.

9 Aspetti giuridici della variante relativa alla corrente di ricarica

9.1 Costituzionalità

Il presente progetto si basa sulla nuova lettera f dell'articolo 131 capoverso 1 Cost. Queste disposizioni conferiscono alla Confederazione la facoltà di riscuotere una particolare imposta di consumo sui mezzi di propulsione di veicoli a motore non alimentati dai carburanti di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e.

Secondo il principio di legalità nel diritto tributario, le imposte e le tasse devono essere stabilite in senso formale in una legge che contenga anche le disposizioni essenziali riguardanti il soggetto fiscale, l'oggetto fiscale, la determinazione materiale (ed eventualmente temporale), inclusa l'aliquota fiscale. Inoltre, se il tipo di imposta lo consente, devono essere osservati in particolare i principi della generalità e dell'uniformità dell'imposizione, come pure quello dell'imposizione secondo la capacità economica. Con il presente progetto i principi dell'imposizione fiscale sanciti negli articoli 127 capoversi 1 e 2 Cost. sono rispettati.

9.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Durante la fase transitoria (2030–2034) non sarà riscossa l'imposta forfettaria sui veicoli esteri, come previsto invece per i veicoli svizzeri. A partire dal 2035 l'imposta forfettaria riscossa in casi eccezionali per una piccola parte dei veicoli svizzeri (motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore, ciclomotori) non sarà applicata ai veicoli esteri.

⁹² <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/ladeverluste-elektroauto-studie/> .

Con l'introduzione dell'imposta sulla corrente di ricarica (dal 2035), i veicoli elettrici svizzeri ed esteri che si ricaricano sugli appositi impianti saranno sottoposti allo stesso disciplinamento. Di conseguenza, pagheranno l'imposta sulla corrente di ricarica anche i conducenti di veicoli esteri se effettuano la ricarica in Svizzera. L'imposizione della corrente di ricarica è quindi analoga a quella degli oli minerali.

Le spiegazioni concernenti la compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera per la variante relativa al chilometraggio riportati al punto 5.2 si applicano per analogia anche alla variante relativa alla corrente di ricarica. Questa variante è compatibile con l'Accordo sui trasporti terrestri tra la Confederazione Svizzera e l'Unione europea. Non si ravvedono altri impegni internazionali della Svizzera che potrebbero ostare all'introduzione dell'imposta sulla corrente di ricarica.

9.3 Forma dell'atto

Secondo l'articolo 140 capoverso 1 lettera a Cost., le modifiche della Costituzione federale sottostanno a referendum obbligatorio e sono sottoposte al voto del Popolo e dei Cantoni. Le modifiche degli articoli 86 e 131 Cost. sono dunque emanate sotto forma di decreto federale sottostante a referendum obbligatorio (art. 163 cpv. 2 Cost.).

Importanti disposizioni contenenti norme di diritto devono essere previste da una legge in senso formale (art. 164 cpv. 1 Cost.). Contengono norme di diritto le disposizioni che, in forma direttamente vincolante e in termini generali e astratti, impongono obblighi, conferiscono diritti o determinano competenze (art. 22 cpv. 4 LParl). Il presente progetto prevede che la Confederazione riscuota un'imposta sulla corrente di ricarica dai soggetti imponibili, stabilendo le competenze per la riscossione. Poiché in tal modo la Confederazione interviene in termini generali e astratti nei diritti delle persone fisiche e giuridiche, le presenti disposizioni devono essere emanate dall'Assemblea federale sotto forma di legge federale (art. 164 cpv. 1 lett. c e d Cost. in combinato disposto con l'art. 22 cpv. 1 LParl).

9.4 Classificazione ai sensi del diritto in materia fiscale

Le spiegazioni riportate al punto 5.4 concernenti la classificazione ai sensi del diritto in materia fiscale per la variante relativa al chilometraggio si applicano per analogia anche alla variante relativa alla corrente di ricarica. Per questa variante, tuttavia, il prelievo di corrente di ricarica comporta in determinati casi una fornitura di merci; di conseguenza, anche l'imposta sulla corrente di ricarica, così come quella sugli oli minerali, è assoggettata all'imposta sul valore aggiunto se un gestore di impianti di ricarica assoggettato all'IVA rifattura al detentore di un veicolo elettrico l'imposta sulla corrente di ricarica insieme all'elettricità erogata.

9.5 Assoggettamento al freno alle spese

Il presente progetto non contiene né nuove disposizioni in materia di sussidi (che comportano spese superiori a una delle soglie previste) né nuovi crediti d'impegno o limiti di spesa (che comportano spese superiori a una delle soglie previste).

9.6 Rispetto del principio di sussidiarietà e del principio dell'equivalenza fiscale

Il principio di sussidiarietà e il principio dell'equivalenza fiscale sono rispettati. La ripartizione dei compiti garantisce un disciplinamento unitario. L'attuale ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni non subisce modifiche sostanziali.

9.7 Conformità ai principi della legge sui sussidi

Il progetto non contiene nuove disposizioni in materia di sussidi.

9.8 Delega di competenze legislative

Secondo l'articolo 164 capoverso 1 Cost., devono essere disciplinati in una legge federale in particolare la cerchia dei contribuenti, l'oggetto e il calcolo dei tributi (lett. d) nonché gli obblighi dei Cantoni nell'attuazione e esecuzione del diritto federale (lett. f). Questi aspetti sono considerati nel presente atto normativo.

Il progetto di legge contiene norme di delega a emanare ordinanze nella misura in cui il Consiglio federale, quale organo competente, può emanarne nei limiti fissati dalla legge. Tali deleghe sono necessarie in quanto riguardano regolamentazioni il cui grado di precisazione trascenderebbe il livello di legge. Sulla base delle prescrizioni contenute negli articoli di legge, l'autorizzazione a legiferare della legge è inoltre sufficientemente precisata.

Nel presente progetto sono delegate competenze legislative nell'articolo 3 capoversi 4 e 5, articolo 10, articolo 11 capoversi 2 e 3, articolo 13 capoversi 1 e 2, articolo 14 capoverso 3, articolo 15 capoverso 3, articolo 19 capoverso 2, articolo 21 capoverso 3 e negli articoli 24, 35 e 37 LIVE. Per le motivazioni si rimanda ai commenti agli articoli in questione.

9.9 Protezione dei dati

9.9.1 Dati personali⁹³

L'esecuzione del presente atto normativo richiede il trattamento di dati personali da parte degli uffici cantonali della circolazione stradale, dei GRD e dell'autorità federale. Nell'ambito di eventuali perseguimenti penali per infrazioni alla LIVE, l'autorità federale tratterà dati personali degni di particolare protezione. La presente legge prevede quindi un'apposita base giuridica. Per il trattamento di dati personali non degni di particolare protezione è sufficiente una base giuridica a livello di ordinanza che il Consiglio federale creerà a seguito del presente progetto di legge. Ai dati personali nel SIAC trattati dagli uffici cantonali della circolazione si applicano a titolo sussidiario le disposizioni sul trattamento dei dati previste dal diritto sulla circolazione stradale (art. 89d LCStr e OSIAC).

9.9.2 Riscossione dell'imposta

Ai sensi dell'articolo 5 lettera i LPD, sono organi federali le persone alle quali sono affidati compiti federali. Se queste persone operano in adempimento di tali compiti, a esse si applicano le disposizioni concernenti il trattamento dei dati da parte di organi federali (art. 33-42 LPD). Gli uffici cantonali della circolazione stradale e i GRD incaricati di trattare dati personali nel quadro della presente legge sono autorità federali ai sensi del diritto in materia di protezione dei dati.

Per riscuotere l'imposta sulla corrente di ricarica sono trattati dati di misurazione e di base. I dati di misurazione indicano la quantità di elettricità erogata all'impianto di ricarica (kWh). Il contatore (kWh) rileverà la quantità di energia erogata in determinati momenti o durante un certo periodo. Gli intervalli di lettura del contatore e i formati di rilevazione dell'energia non sono ancora stati stabiliti e saranno determinati in seguito a livello di ordinanza o nelle linee guida del settore elettrico sulla base dei requisiti tecnici di rilevazione. L'imposta deve essere riscossa almeno una volta all'anno, pertanto lo stato del contatore deve essere rilevato almeno con la stessa frequenza. Tuttavia, sono opportuni intervalli più brevi in caso di malfunzionamento per garantire la tracciabilità.

I dati di base servono a identificare l'impianto di ricarica (p. es. numero ID, attribuzione a un punto di misurazione/contatore) e la persona imponente che vi è collegata. Le persone imponenti (gestori di un impianto di ricarica) possono essere persone fisiche o giuridiche. Anche i dati di base saranno precisati

⁹³ Ai sensi del presente progetto di legge, anche le persone giuridiche possono essere gestori di impianti di ricarica. Con l'entrata in vigore, il 1° settembre 2023, della nuova legislazione sulla protezione dei dati, i dati concernenti le persone giuridiche non rientrano più nel campo di applicazione della legge federale del 25 settembre 2020 sulla protezione dei dati. Analoghe disposizioni per il trattamento dei dati concernenti persone giuridiche da parte di organi federali sono ora contenute negli articoli 57r segg. della legge del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'amministrazione (LOGA; RS 172.010). Le spiegazioni sulla protezione dei dati al punto 9.9 del rapporto esplicativo si applicano dunque, fatti i debiti mutamenti, anche ai dati concernenti le persone giuridiche che sono trattati nell'ambito della riscossione dell'imposta secondo la presente legge.

successivamente da parte del Consiglio federale a livello di ordinanza o sotto forma di linea guida emanata dalla competente autorità federale o dal settore sulla base dei requisiti organizzativi, amministrativi e tecnici inerenti alla riscossione.

I dati di base e di misurazione non sono dati personali degni di particolare protezione né consentono di svolgere una profilazione. I dettagli in riferimento alla protezione dei dati possono essere disciplinati in seguito a livello di ordinanza da parte del Consiglio federale.

La riscossione dell'imposta forfettaria (soluzione transitoria e soluzione generale per i «piccoli veicoli») si basa unicamente sui dati già registrati nel SIAC sulla persona imponibile e sul veicolo. Non sono raccolti altri dati personali. Le necessarie modifiche alla LCStr vigente sono apportate unitamente al progetto di legge. I veicoli esteri non sottostanno in alcun caso all'imposta forfettaria, pertanto si può rinunciare a commentare le disposizioni dell'Unione europea in materia di protezione dei dati (in particolare il regolamento generale sulla protezione dei dati). Anche qui i dati trattati non sono personali né si dovrà o si potrà effettuare una profilazione con essi.

9.9.3 Perseguimento penale da parte dell'autorità federale

Le infrazioni alla presente legge o la riscossione dell'imposta sono perseguite e giudicate conformemente alla DPA⁹⁴. Al riguardo vengono trattati anche dati personali degni di particolare protezione, a seconda dell'esito della procedura. Le basi necessarie al trattamento di dati degni di particolare protezione da parte dell'autorità federale ai sensi del diritto in materia di protezione dei dati sono contenute nell'articolo 3 capoverso 4 del progetto di legge, pertanto si rinvia ai commenti relativi a questa disposizione. Inoltre si applicano le disposizioni sulla protezione dei dati personali contenute nel capo terzo della DPA.

9.9.4 Rischio per la personalità o i diritti fondamentali delle persone interessate

La riscossione della presente imposta implica inevitabilmente il trattamento di dati personali. Secondo l'articolo 22 capoverso 1 LPD, il titolare del trattamento effettua previamente una valutazione d'impatto sulla protezione dei dati (Data Protection Impact Assessment, DPIA) quando il trattamento dei dati personali può comportare un rischio elevato per la personalità o i diritti fondamentali della persona interessata. Un rischio elevato, in particolare in caso di utilizzazione di nuove tecnologie, risulta dal tipo, dall'entità, dalle circostanze e dallo scopo del trattamento (art. 22 cpv. 2 LPD). Un primo esame preliminare dei rischi nell'ambito dell'elaborazione della LIVE ha messo in evidenza che il previsto trattamento dei dati non comporta presumibilmente un rischio elevato per i diritti fondamentali delle persone interessate, pertanto non è stata effettuata una DPIA. A prescindere da ciò, eseguire una DPIA appare sproporzionato allo stato attuale già solo per il fatto che sono poste in consultazione due varianti. Per garantire la protezione dei dati è previsto che i rischi in materia per i diritti fondamentali delle persone interessate siano nuovamente esaminati in maniera approfondita una volta decisa la variante da attuare interpellando l'Incaricato. Se dall'esame risultasse necessario eseguire una DPIA, vi si procederà parallelamente all'elaborazione del messaggio.

⁹⁴ RS 313.0

10 Confronto tra le varianti

Sia la variante relativa al chilometraggio sia quella relativa alla corrente di ricarica presentano vantaggi e svantaggi, suddivisi di seguito in quattro principali aspetti.

Sicurezza delle entrate

La variante sul chilometraggio offre una sicurezza elevata delle entrate poiché consente scarse possibilità di elusione e manipolazione e garantisce che siano tassati anche i veicoli esteri. Inoltre non comporta il rischio che si perdano entrate a causa del «turismo della ricarica» e la soluzione può essere introdotta nel 2030.

La sicurezza delle entrate con la variante relativa alla corrente di ricarica è invece inferiore. Comporta un rischio di elusione e richiede una soluzione transitoria con un'imposta forfettaria che riduce il gettito. I veicoli esteri non generano reddito durante la soluzione transitoria e, successivamente, solo se sono ricaricati in Svizzera. Il «turismo della ricarica» all'estero potrebbe erodere ulteriormente le entrate, a seconda dei prezzi della corrente di ricarica.

Riscossione ed esecuzione

La variante relativa al chilometraggio è attuabile più rapidamente a livello di riscossione e di esecuzione e genera costi complessivi inferiori (circa 0,9 mia. fr. per il periodo 2030–2039). Esige un numero minore di installazioni tecniche poiché spesso possono essere usati direttamente i dati sulla percorrenza chilometrica o sul chilometraggio. Il soggetto fiscale è identificabile più facilmente e i controlli sono possibili, più agevoli e meno onerosi. Le difficoltà riguardano tuttavia i cambiamenti dei detentori dei veicoli o l'impiego di targhe speciali. Non è dato sapere se i fornitori o le case automobilistiche introdurranno sul mercato soluzioni che consentano la rilevazione esatta dei chilometri percorsi in Svizzera.

La variante relativa alla corrente di ricarica non potrà essere introdotta prima del 2035, pertanto richiede una soluzione transitoria con un sistema separato di esecuzione. L'attuazione tecnica è più impegnativa, poiché l'infrastruttura di ricarica si evolve dinamicamente e rende necessari adeguamenti che comportano costi complessivi più elevati (fino a circa 1,4 mia. fr. per il periodo 2030–2039). L'identificazione del soggetto fiscale è più complessa (proprietari o gestori dell'impianto di ricarica) ed esistono numerose situazioni con diverse responsabilità riguardo alla ricarica (p. es. anche impianti mobili). Si rinuncia ad adottare misure di controllo perché sarebbero onerose e scarsamente efficaci, inoltre potrebbe venire a mancare il necessario consenso con un aumento del rischio di elusione. In generale, il rischio legato all'attuazione è maggiore a causa dei requisiti tecnici per gli impianti di ricarica e dei relativi processi di implementazione.

Nel raffronto dei costi si può distinguere tra l'ottica generale e quella della Confederazione: nell'ottica generale, per la variante relativa alla corrente di ricarica una parte dei costi è sostenuta dai gestori degli impianti (costi per l'adeguamento degli impianti e l'esercizio di contatori certificati e interfacce di comunicazione), mentre per la Confederazione non si generano costi. Nella variante relativa al chilometraggio, invece, non c'è differenza tra l'ottica generale e l'ottica della Confederazione, poiché tutti i costi sono assunti dalla Confederazione.

Figura 40: Confronto dei costi delle varianti

In milioni di franchi	Variante chilometraggio	Variante corrente di ricarica
Ottica generale		
Costi d'implementazione	41	540
Costi d'esercizio per 10 anni (2030–2039)	857	862
Totale costi d'esecuzione	898	1402
Entrate lorde per 10 anni (2030–2039)	17 900	16 800
Quota costi d'esecuzione in % delle entrate lorde	5,0 %	8,3 %
Ottica della Confederazione		
Costi d'esecuzione Confederazione (incl. indennità agli organi d'esecuzione)	898	750
Prodotto netto Confederazione	17 002	16 050

A causa delle differenze di arrotondamento, i valori sommati possono differire leggermente dal totale.

Percezione da parte dei detentori di veicoli e dei soggetti fiscali

Sebbene la variante relativa al chilometraggio sia più comprensibile e si basi sull'utilizzo dell'infrastruttura stradale, potrebbe essere percepita dai detentori di veicoli come un cambiamento di sistema difficilmente condivisibile, poiché passa da una misurazione basata sulla fonte energetica consumata a una basata sul chilometraggio, tra l'altro differenziata per genere di veicolo e peso. L'impiego di dati del veicolo potrebbe inoltre evocare timori sulla protezione dei dati e destare sfiducia, quindi riserve nei confronti di questa variante. L'autodichiarazione rappresenta un'opzione per i cittadini diffidenti, in quanto sono utilizzati i dati del veicolo, che tuttavia non sono trasmessi in forma automatica o digitale. Un altro aspetto positivo da sottolineare è che le esigenze di collaborazione da parte dei detentori di veicoli sono limitate. La variante relativa al chilometraggio potrebbe essere percepita anche come più equa poiché esclude praticamente le possibilità di elusione della tassa.

La variante relativa alla corrente di ricarica offre un nesso più diretto tra consumo di energia e impiego del veicolo, analogamente all'imposta sugli oli minerali («la ricarica corrisponde al rifornimento»). Non richiede dati del veicolo, pertanto i detentori dei veicoli potrebbero ritenere che la protezione dei dati è ottimale. La tariffa unitaria rende il sistema facilmente comprensibile. Né i detentori dei veicoli né i conducenti devono soddisfare esigenze in termini di obbligo di collaborare (salvo il fatto che possono ricaricare i loro veicoli solo su impianti registrati). Viceversa, i gestori degli impianti di ricarica devono adempiere requisiti severi e la dotazione e l'adeguamento sono complessi e onerosi. La possibilità che determinati gruppi di automobilisti eludano facilmente l'imposizione potrebbe essere avvertita come iniqua.

Ulteriori incentivi ed effetti collaterali

La variante relativa al chilometraggio rappresenta per il traffico merci pesante un onere fiscale equivalente a quello dell'attuale imposta sugli oli minerali, ma per le automobili e i veicoli commerciali leggeri richiede talora l'adozione di soluzioni speciali per i veicoli esteri. Rappresenta un incentivo a percorrere tragitti più brevi. Per i veicoli ibridi plug-in la tariffa fiscale è ridotta forfettariamente del 50 per cento e non tiene conto dei chilometri effettivamente percorsi in modalità elettrica, pertanto l'equivalenza non è sempre garantita.

Nella variante relativa alla corrente di ricarica si applica invece una tariffa unitaria, che per il traffico pesante rappresenta un'imposizione fiscale notevolmente maggiore e quindi non equivalente all'imposizione sugli oli minerali. La variante privilegia veicoli energeticamente efficienti, inoltre tassa i PHEV in base

al loro impiego effettivo, secondo un approccio più equo. Uno svantaggio significativo di questa variante è la possibilità di eludere l'imposta. In particolare per i proprietari di immobili con accesso alle prese domestiche ed eventualmente industriali (p. es. i proprietari di case unifamiliari) la sottrazione dell'imposta è relativamente semplice. Altri punti a sfavore dell'imposta sulla corrente di ricarica sono la possibile doppia imposizione dei «piccoli veicoli» tassati forfettariamente durante la ricarica presso impianti registrati nonché le disparità di trattamento nell'assoggettamento all'IVA a seconda del luogo in cui si effettua la ricarica.

L'imposta forfettaria della soluzione transitoria è solo in rari casi equivalente dal punto di vista fiscale alle imposte sugli oli minerali e penalizza chi percorre un chilometraggio annuale inferiore alla media.

Conclusione

Le varianti «chilometraggio» e «corrente di ricarica» presentano diversi vantaggi e svantaggi, che devono essere attentamente soppesati. La prima soluzione è vincente in termini di elevata sicurezza delle entrate, costi complessivi inferiori e maggiore facilità di attuazione; comporta tuttavia un cambiamento di sistema che potrebbe riscuotere scarso consenso tra i detentori dei veicoli, tra l'altro a causa dell'utilizzo di dati del veicolo in caso di conteggio esatto del chilometraggio percorso in Svizzera.

La soluzione relativa alla corrente di ricarica risulta più familiare in considerazione del nesso diretto tra il consumo di energia e l'impiego del veicolo e offre un sistema facilmente comprensibile con una tariffa unitaria. Tuttavia, è tecnologicamente complessa, comporta costi elevati e un lungo orizzonte temporale per l'attuazione e richiede pertanto una soluzione transitoria. A ciò si aggiungono un rischio maggiore collegato all'attuazione e il pericolo di subire perdite sulle entrate difficili da stimare con l'elusione e il «turismo della ricarica».

Nel complesso la variante relativa al chilometraggio appare più solida ed efficiente, mentre quella sulla corrente di ricarica, basata sulla tassazione tradizionale dell'energia secondo le imposte sugli oli minerali, presenta maggiori ostacoli nell'attuazione. La scelta consiste sostanzialmente nel dare la priorità alla fattibilità pragmatica o piuttosto a un rapporto più stretto con l'imposizione del consumo di energia.

11 Elenco delle abbreviazioni

AC	Corrente alternata
AFC	Amministrazione federale delle contribuzioni
AFF	Amministrazione federale delle finanze
API	Application Programming Interface
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Capex	Capital expenditure (spese in conto capitale)
CAPTE	Commissioni dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia
CLE	Comunità locale di energia elettrica
CN	Cellular Network (rete mobile)
CN	Consiglio nazionale
Cost.	Costituzione federale
CPO	Charge Point Operator
CS	Consiglio degli Stati
CV	Cavalli vapore
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DC	Corrente continua
DFF	Dipartimento federale delle finanze
DPA	Legge federale sul diritto penale amministrativo (RS 313.0)
EETS	European Electronic Toll Service (Servizio europeo di telepedaggio)
EMP	Electric Mobility Provider
ESTI	Ispettorato federale degli impianti a corrente forte
FOSTRA	Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato
FSTS	Finanziamento speciale per il traffico stradale
GLONASS	Globalnaja nawigazionnaja sputnikowaja sistema (sistema globale di navigazione satellitare)
GNSS	Global navigation satellite system (sistema globale di navigazione satellitare)
GPS	Global Positioning System (sistema satellitare di localizzazione globale degli Stati Uniti)
GRD	Gestore della rete di distribuzione (gestore della rete elettrica)
GSM	Global System for Mobile Communications
GVST	Gruppi di veicoli stradali
HBEFA	Handbook Emission Factors for Road Transport.
IBED	Indagine sul budget delle economie domestiche
IOm	Imposta sugli oli minerali
IVA	Imposta sul valore aggiunto
LAEI	Legge sull'approvvigionamento elettrico (RS 734.7)
LCStr	Legge federale sulla circolazione stradale (RS 741.01)
LFOSTRA	Legge federale concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (RS 725.13)
LIOm	Legge federale sull'imposizione degli oli minerali (RS 641.61)
LIVA	Legge federale concernente l'imposta sul valore aggiunto (legge sull'IVA; RS 641.20)
LIVE	Legge federale concernente un'imposta sulla corrente di ricarica dei veicoli elettrici (legge sull'imposizione dei veicoli elettrici)
LMD	Legge sulle multe disciplinari (RS 314.1)
LTTP	Legge federale concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (legge sul traffico pesante; RS 641.81)

LTVE	Legge federale concernente una tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici (legge sulla tassazione dei veicoli elettrici)
LUDSC	Legge federale sulla parte generale della riscossione dei tributi e sul controllo del traffico transfrontaliero di merci e persone da parte dell'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (legge sui compiti dell'UDSC, non ancora in vigore)
LUMin	Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (RS 725.116.2)
LUSN	Legge federale concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (legge sul contrassegno stradale; RS 741.71)
MaaS	Mobility as a Service
METAS	Istituto federale di metrologia
MID	Measuring Instruments Directive (la direttiva 2014/32/UE definisce i requisiti essenziali per la precisione e l'attendibilità degli strumenti di misura)
OAC	Ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (Ordinanza sull'ammissione alla circolazione; RS 741.51)
OAEI	Ordinanza sull'approvvigionamento elettrico (RS 734.71)
OBU	On Board Unit (unità di bordo)
OCPP	Open Charge Point Protocol (standard di comunicazione tra caricatori di veicoli elettrici)
OETV	Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 741.41)
OTTP	Ordinanza concernente la tassa sul traffico pesante (ordinanza sul traffico pesante; RS 641.811)
Pacchetto di sgravio 27	Misure di sgravio applicabili dal 2027
PE	Prospettive energetiche
PHEV	Plug-in-Hybrid electric vehicle (veicolo elettrico ibrido plug-in)
PTV	Peso totale del veicolo / Peso del convoglio (per i veicoli combinati)
RCP	Raggruppamento per il consumo proprio
RZU	Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde
SIAC	Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione
SIM	Subscriber Identity Module (identificativo dell'abbonato)
TCS	Touring Club Svizzero
TFTP	Tassa forfettaria sul traffico pesante
TMP	Trasporto motorizzato privato
TP	Trasporti pubblici
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UDSC	Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini
UE	Unione europea
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFE	Ufficio federale dell'energia
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade
VCL	Veicoli commerciali leggeri
VCP	Veicoli commerciali pesanti
Veic-km	Veicolo-chilometro
VIN	Numero d'identificazione del veicolo

WLTP

Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (procedura di controllo armonizzata per veicoli commerciali leggeri)

12 Glossario

Termine	Definizione
AEI	Azienda che produce, trasporta e/o distribuisce energia elettrica.
Autocarro	Veicolo commerciale pesante per il trasporto di cose con un peso totale autorizzato a partire da 3,5 tonnellate.
Automobile	Autoveicolo leggero con un peso totale fino a 3,5 tonnellate adibito al trasporto di persone con nove posti a sedere al massimo, compreso quello del conducente (art. 11 cpv. 2 lett. a OETV). Autoveicolo pesante con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate adibito al trasporto di persone con al massimo nove posti a sedere, compreso quello del conducente (art.11 cpv. 2 lett. b OETV).
Bidirezionalità	Per i veicoli elettrici e le stazioni di ricarica, definisce la possibilità di far fluire l'energia elettrica in entrambe le direzioni, cioè dalla stazione di ricarica alla batteria del veicolo elettrico e nella direzione opposta. Le stazioni di ricarica bidirezionali devono essere considerate come accumulatori decentralizzati. Vehicle-to-Grid (V2G): il veicolo cede energia alla rete Vehicle-to-Home (V2H): il veicolo alimenta la rete domestica Vehicle-to-Load (V2L): il veicolo alimenta dispositivi esterni Vehicle-to-everything (V2X): termine che descrive tutti i tipi di ricarica bidirezionale (V2G, V2H e V2L)
Cavo di ricarica d'emergenza	Un cavo di ricarica ICCB, detto anche cavo di ricarica d'emergenza, serve a ricaricare un'auto elettrica in caso di emergenza collegandola a una normale presa domestica. Cavo con il quale è possibile effettuare la ricarica da una presa da 230 V. Fa parte della dotazione della maggior parte dei veicoli e dovrebbe essere utilizzato solo su impianti controllati da elettricisti (presa elettrica, linea di alimentazione alla presa di corrente, messa in sicurezza) per evitare danni all'impianto.
Cellular Network (rete CN)	Rete di radiocomunicazione mobile
Certificate of Conformity (COC o eCOC)	Certificato di conformità o forma elettronica di tale certificato Documento del fabbricante che comprova la conformità del veicolo alle norme dell'UE o un'approvazione del tipo dell'UE.
Chilowatt (kW)	Il (chilo)watt è l'unità di misura della potenza elettrica e definisce quanta energia rilascia una stazione di ricarica o di quanta energia necessita il veicolo. La potenza del veicolo è espressa in kW, che corrisponde a 1,35962 PS.
Chilowattora (kWh)	Unità di misura di energia elettrica o di lavoro e definisce quanta energia viene rilasciata o assorbita da una stazione di ricarica o da un veicolo durante la ricarica. I kWh servono a misurare il consumo dell'auto elettrica (su 100 km) e la quantità di energia prelevata dalla stazione di ricarica.
Comunità locale di energia elettrica (CLE)	I partecipanti a una CLE (economie domestiche e imprese) producono energia, la condividono tra loro e la consumano in loco. A differenza di un RCP, una CLE si estende al di là dei confini del fondo. Una CLE è limitata a un Comune; tutti i partecipanti devono essere clienti dello stesso GRD.
Consumo proprio	Per consumo proprio si intende il consumo diretto dell'elettricità contestualmente alla produzione nel luogo di produzione oppure il contestuale immagazzinamento e il consumo successivo nel luogo di produzione.

Termine	Definizione
Dedicated Short-Range Communications (DSRC)	Comunicazione a microonde a corto raggio per la comunicazione diretta e senza filo da veicoli ad altri veicoli, a dispositivi o all'infrastruttura (Vehicle-to-X, V2X).
Diagnostica di bordo (OBD)	Interfaccia diagnostica utilizzata per rilevare i dati dei veicoli. Durante il viaggio vengono monitorati tutti i sistemi che influenzano i gas di scarico. Cfr. Diagnostica a bordo – Wikipedia
European Electronic Toll Service (EETS)	Servizio europeo di telepedaggio
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
Genere di veicolo	Genere di veicolo definito tramite un codice nell'approvazione del tipo.
Gestore della rete di distribuzione (GRD)	Impresa responsabile della gestione, della manutenzione e dello sviluppo della rete di distribuzione di energia elettrica. Al GRD compete la distribuzione dell'elettricità dalla rete di trasmissione ai consumatori finali.
Global navigation satellite system (GNSS)	Sistema globale di navigazione satellitare Al riguardo sono rilevanti i seguenti: <ul style="list-style-type: none"> - Globalnaja navigazionnaja sputnikowaja sistema (GLONASS): sistema di navigazione russo - Global Positioning System (GPS): sistema di navigazione degli Stati Uniti - Galileo: sistema di navigazione europeo
Gruppi di veicoli stradali (GVST)	Gruppo di diversi →generi di veicoli
Handbook of Emissions Factors for Road Transport (HBEFA)	Fornisce i fattori di emissione periodicamente aggiornati per tutte le categorie comuni di veicoli. L'HBEFA comprende una banca dati dettagliata (status quo e previsioni) con i parchi veicoli, il chilometraggio annuale e i fattori di emissione o il consumo di energia. I dati si differenziano per categoria di veicolo (incl. i ciclomotori e le biciclette elettriche) e il tipo di propulsione (benzina, diesel, CNG, LPG, elettrica incl. la distinzione tra PHEV e HEV). Link all'HBEFA: https://www.hbefa.net/
Impianto di ricarica	Un impianto di ricarica contiene diverse stazioni di ricarica e, idealmente, un sistema di gestione del carico energetico.
Infrastruttura di ricarica	Comprende una stazione o un impianto di ricarica e le relative installazioni, i sezionatori di sovratensione, le linee di misurazione e comando, la gestione del carico ecc.
Motore a combustione	Nel motore a combustione, il carburante liquido o gassoso viene convertito in energia.
On Board Unit (unità di bordo; OBU)	Dispositivo elettronico installato su un veicolo per la registrazione di dati
Open Charge Point Protocol (standard di comunicazione tra caricatori di veicoli elettrici) (OCPP)	L'OCPP è un protocollo di comunicazione per l'interoperabilità tra le stazioni di ricarica per veicoli elettrici e i sistemi di gestione e consente una comunicazione standardizzata.
Open Plug & Charge Protocol (OPCP)	L'OPCP è un protocollo standardizzato della norma ISO 15118. Definisce la comunicazione tra veicoli elettrici e stazioni di ricarica e semplifica il processo di autenticazione per la ricarica di veicoli elettrici.

Termine	Definizione
Punto di ricarica	Dispositivo per la ricarica di veicoli elettrici che consente di ricaricare nello stesso momento un unico veicolo elettrico.
Raggruppamento per il consumo proprio (RCP)	Se in un luogo di produzione più proprietari fondiari sono consumatori finali, essi possono raggrupparsi per il consumo proprio comune, sempre che la potenza totale di produzione sia considerevole rispetto alla potenza allacciata (art. 17 cpv. 1 LEnE). A tal fine concludono una convenzione tra di loro e con il gestore dell'impianto.
Rete di distribuzione	Rete elettrica ad alta, media o bassa tensione avente lo scopo di fornire energia elettrica ai consumatori finali o alle imprese d'approvvigionamento elettrico.
Ricarica AC	Processo di ricarica in cui la corrente alternata viene convertita in corrente continua all'interno del veicolo.
Ricarica DC	Processo in cui la corrente alternata viene convertita in corrente continua all'interno della stazione di ricarica.
Riduzione del carico	Meccanismo che scollega automaticamente i consumatori dalla rete in caso di sovraccarico, per garantire la stabilità della rete.
Sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC)	L'USTRA, in quanto autorità competente in tema di immatricolazione e sicurezza stradale, si avvale del sistema centrale SIAC per gestire i dati necessari allo svolgimento delle attività in questo ambito. Il SIAC è un database relazionale e raccoglie tutti i dati sui veicoli immatricolati (in particolare veicoli e detentori di veicoli) e consente lo scambio tra i sistemi collegati, p. es. in caso di trasferimento in un altro Cantone.
Sistema di gestione della batteria (BMS)	Supervisiona e regola lo stato delle celle della batteria
Stazione di ricarica	Dispositivo per la ricarica di veicoli elettrici. Una stazione di ricarica può contenere uno o più punti di ricarica.
Tassa sul chilometraggio dei veicoli elettrici	Nuova tassa, per la quale una nuova legge federale è in fase di elaborazione (in precedenza: tassa di compensazione)
Tipo di ricarica (modalità)	Descrive il tipo di collegamento tra il veicolo elettrico e la rete elettrica. Ogni tipo di ricarica ha caratteristiche proprie relativamente ai componenti elettrici, della comunicazione e di sicurezza.
Titolare del collegamento alla rete	Proprietario/Gestore della stazione di ricarica/Titolare dell'azienda o proprietario dell'immobile. Deve incaricare un installatore elettrico autorizzato di installare e notificare la stazione di ricarica. Inoltre, è responsabile di garantire che l'impianto domestico a monte sia integro e a norma.
Trasporto motorizzato privato (TMP)	Traffico di persone con veicoli a motore adibiti al trasporto di persone
Veicolo a combustione	Veicolo con motore a combustione, che in prevalenza utilizza benzina o diesel come carburante. Sinonimo di veicolo convenzionale
Veicolo commerciale leggero (VCL)	Autoveicolo leggero adibito al trasporto di cose (art. 11 cpv. 2 lett. e OETV, autofurgoni), il cui peso totale massimo non deve superare 3,5 tonnellate
Veicolo commerciale pesante (VCP)	Veicolo adibito al trasporto di cose con un peso totale superiore a 3,5 tonnellate (autoveicoli pesanti, autocarri, autoarticolato, trattore a sella)
Veicolo convenzionale	Veicolo per il quale viene utilizzato come mezzo di propulsione esclusivamente benzina, diesel o metano e che è soggetto all'imposta sugli

Termine	Definizione
	oli minerali o i cui carburanti sono soggetti alla legge sull'imposizione degli oli minerali. Sinonimo di veicolo a combustione.
Veicolo elettrico	Nel presente contesto, per veicolo elettrico si intende un veicolo con spina o un veicolo elettrico plug-in. Il veicolo è alimentato interamente o parzialmente con energia elettrica erogata dall'esterno ed è dotato di una presa per la ricarica. In base a questa definizione sono considerati i →veicoli ibridi plug-in e i →veicoli elettrici a batteria. →I veicoli ibridi e →i veicoli elettrici a celle a combustibile senza presa per la ricarica non sono attribuiti ai veicoli elettrici imponibili in questo contesto.
Veicolo elettrico a batteria (Battery Electric Vehicle, BEV)	Veicolo alimentato esclusivamente da energia elettrica fornita da una fonte di alimentazione esterna e dotato di una batteria e di una presa per la ricarica. Nel presente contesto questi veicoli sono attribuiti alla categoria dei →veicoli elettrici.
Veicolo elettrico a celle a combustibile (Fuel Cell Electric Vehicle, FCEV)	Veicolo alimentato a idrogeno. L'idrogeno viene immagazzinato in un serbatoio ad alta pressione poi, una volta inviato nella cella a combustibile, reagisce con l'ossigeno nell'aria e, in tal modo, genera energia elettrica che alimenta il motore. Dato che l'energia elettrica generata per la propulsione non è fornita direttamente da una fonte di energia esterna, i veicoli a celle a combustibile non sono classificati come veicoli elettrici imponibili.
Veicolo ibrido (Hybrid Electrical Vehicle, HEV)	Un veicolo ibrido ha un motore a combustione e un motore elettrico. La propulsione è fornita dai due motori contemporaneamente o singolarmente, fermo restando che la carica elettrica consente di percorrere solo brevi distanze. Non è dotato di una presa per la ricarica, pertanto l'energia elettrica non può essere fornita da una fonte di energia esterna.
Veicolo ibrido plug-in (Plug-in-Hybrid-Electric-Vehicle, PHEV)	Veicolo dotato di un motore a combustione e di un motore elettrico con una presa per la ricarica (in inglese «plug-in») per l'erogazione dell'elettricità di ricarica da una fonte esterna. La batteria è di dimensioni maggiori rispetto a quella dei veicoli ibridi (HEV), quindi anche la portata elettrica è più elevata. Nel presente contesto questi veicoli sono attribuiti alla categoria dei →veicoli elettrici.
Veicolo-chilometro (veic-km)	Chilometri percorsi dal veicolo
Wallbox	Stazione di ricarica da fissare a muro, su un supporto o sospesa al soffitto.
Worldwide harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (procedura di controllo armonizzata per veicoli commerciali leggeri; WLTP)	Procedura di controllo armonizzata a livello internazionale per la misurazione dei dati relativi al consumo e ai gas di scarico di →automobili e →veicoli commerciali leggeri. La procedura simula un viaggio medio in automobile e calcola il consumo, le emissioni di CO ₂ e di sostanze inquinanti. Il test è eseguito su un banco di prova di laboratorio.

Fonti utilizzate

INFRAS / Rapp /Ecoplan 2021: Piano per una tassa commisurata alle prestazioni, rapporto finale (in tedesco), su incarico dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), 30 novembre 2021.

Swiss eMobility: Glossario sulla mobilità elettrica, febbraio 2023.

Associazione delle aziende elettriche svizzere (AES): Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität, manuale (in tedesco), Associazione delle aziende elettriche svizzere, HBLE-CH 2022, maggio 2022.

Allegato 1 Parco veicoli al 31 dicembre 2024 secondo il SIAC

Genere di veicolo	Totale veicoli	Percentuale	Veicoli elettrici ⁹⁵	Percentuale veicoli elettrici
Automobili	4 801 843	74,2 %	323 417	6,7 %
Automobili	4 801 843	74,2 %	323 417	6,7 %
Veicoli commerciali leggeri	545 984	8,4 %	11 475	2,1 %
Autofurgoni	445 899	6,9 %	11 337	2,5 %
Autoveicoli leggeri	95 575	1,5 %	109	0,1 %
Minibus	4510	0,1 %	29	0,6 %
Veicoli commerciali pesanti	77 889	1,2 %	2135	2,7 %
Autocarri	46 547	0,7 %	1009	2,2 %
Trattori a sella	12 769	0,2 %	203	1,6 %
Autoveicoli pesanti	7735	0,1 %	343	4,4 %
Autobus	7580	0,1 %	1	0,0 %
Autosnodati	2081	0,0 %	241	11,6 %
Automobili pesanti	813	0,0 %	16	2,0 %
Filobus snodati	321	0,0 %	321	100,0 %
Autoarticolati pesanti	40	0,0 %	1	2,5 %
Autoarticolati leggeri	3	0,0 %	0	0,0 %
Motoveicoli e altri	767 256	11,8 %	25 187	3,3 %
Motoveicoli	713 604	11,0 %	6776	0,9 %
Motoleggere	18 620	0,3 %	6586	35,4 %
Quadricicli a motore	18 216	0,3 %	3081	16,9 %
Motoleggere a tre ruote	8237	0,1 %	7834	95,1 %
Tricicli a motore	4502	0,1 %	236	5,2 %
Motoveicoli con carrozino laterale	2984	0,0 %	1	0,0 %
Motoveicoli a tre ruote	580	0,0 %	507	87,4 %
Quadricicli leggeri a motore	513	0,0 %	166	32,4 %
Non-road	282 745	4,4 %	5713	2,0 %
Trattori agricoli	145 353	2,2 %	15	0,0 %
Carri di lavoro	35 065	0,5 %	3545	10,1 %
Carri agricoli con motore	30 728	0,5 %	37	0,1 %
Carri con motore	23 542	0,4 %	1680	7,1 %
Macchine semoventi	18 494	0,3 %	231	1,2 %
Carri di lavoro agricoli	11 993	0,2 %	156	1,3 %
Trattori	8559	0,1 %	43	0,5 %
Monoassi agricoli	7354	0,1 %	2	0,0 %
Slitte a motore	1335	0,0 %	4	0,3 %
Monoassi	300	0,0 %	0	0,0 %
Veicoli agricoli combinati	22	0,0 %	0	0,0 %
Totale	6 475 717	100,0 %	367 927	5,7 %

Nella tabella non figurano i ciclomotori (incl. le e-bike veloci), poiché non sono registrati nel SIAC. Secondo la rilevazione dei ciclomotori effettuata dall'UST nei Cantoni, a fine 2022 i ciclomotori immatricolati erano 257 753.

⁹⁵ BEV e PHEV.

Allegato 2 Andamento del parco veicoli per tipo di propulsione

Figura 41: Veicoli commerciali leggeri (VCL)⁹⁶

Numero di veicoli in milioni

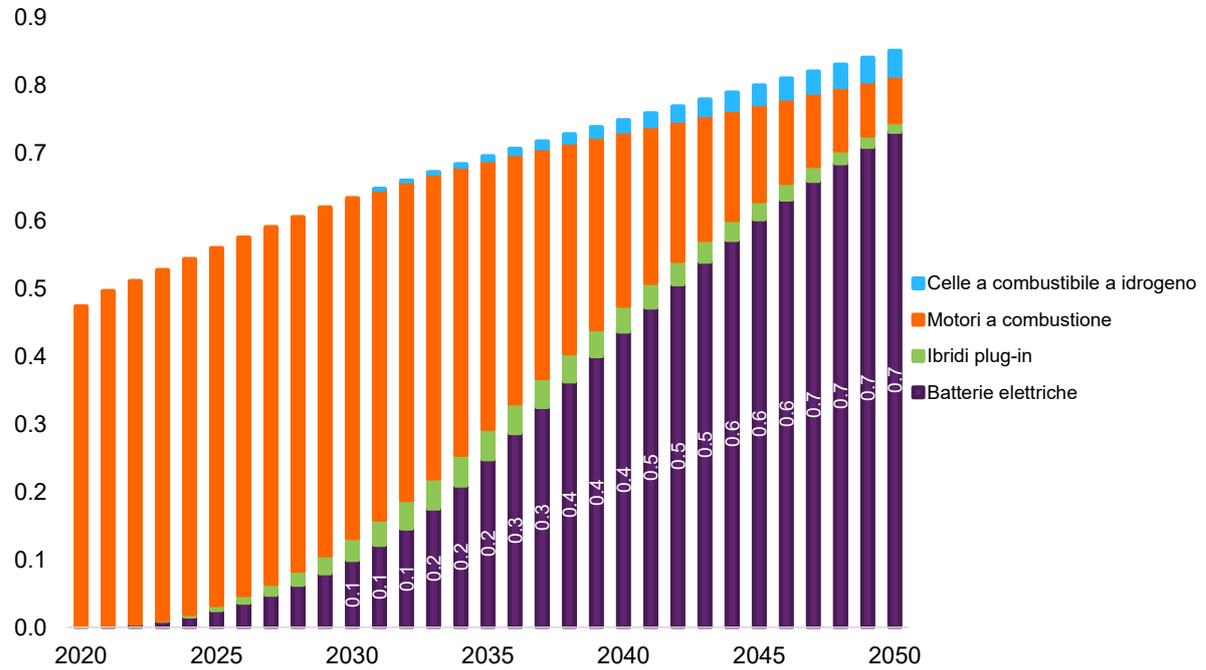
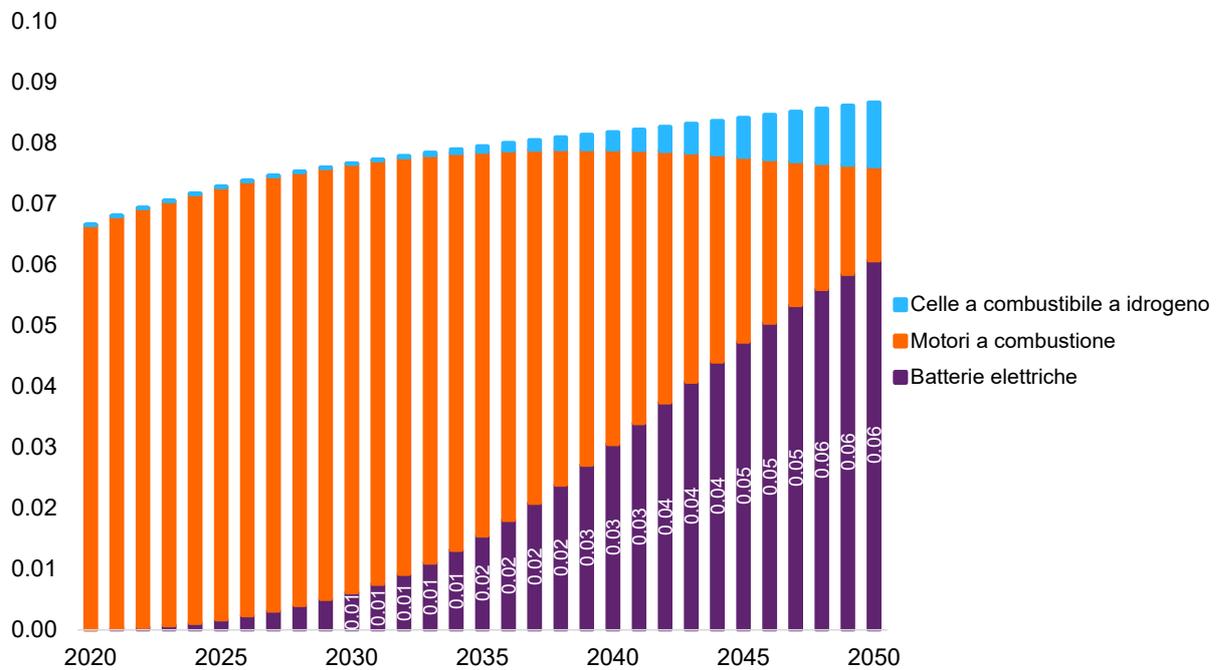


Figura 42: Veicoli commerciali pesanti (VCP)⁹⁷

Numero di veicoli in milioni

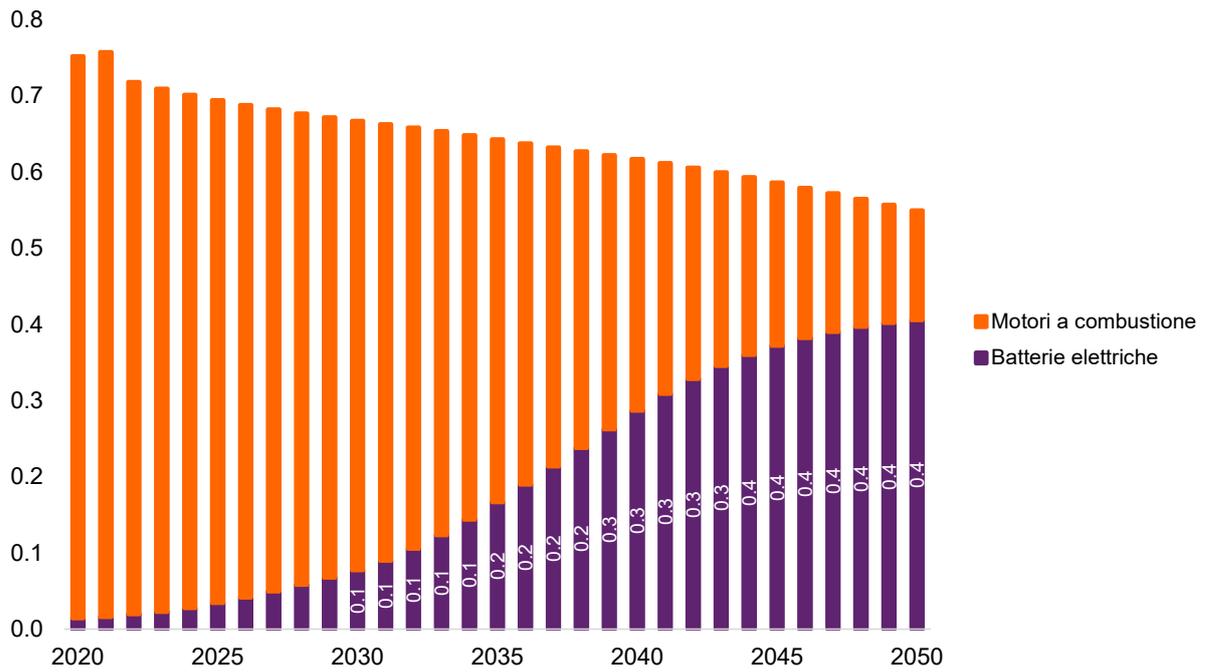


⁹⁶ Fonte: Handbook of Emission Factors for Road Transport (HBEFA), INFRAS, 2024.

⁹⁷ Fonte: Handbook of Emission Factors for Road Transport (HBEFA), INFRAS, 2024.

Figura 43: Motoveicoli⁹⁸

Numero di veicoli in milioni



⁹⁸ Fonte: Handbook of Emission Factors for Road Transport (HBEFA), INFRAS, 2024.

Allegato 3 Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato – Consuntivo 2024

	Mio. fr.	Quota (in %)
Entrate	2646	100,0
Supplemento fiscale sugli oli minerali	1686	63,7
Imposta sugli autoveicoli	461	17,4
Tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali	364	13,8
Ricavo sanzioni CO ₂ autovetture	8	0,3
Compensazione contributo cantonale NEB	60	2,3
Proventi da mezzi di terzi e altri ricavi	66	2,5
Uscite	2646	100,0
Strade nazionali	2454	92,7
Traffico negli agglomerati	191	7,3

Allegato 4 Finanziamento speciale per il traffico stradale – Consuntivo 2024

	Mio. fr.	Quota (in %)
Entrate	1286	100,0
Imposta sugli oli minerali gravante sui carburanti	1280	99,5
Restituzione di mutui e partecipazioni	5	0,5
Uscite	1302	100,0
Contributi a oneri stradali dei Cantoni e strade principali	496	38,1
Conferimento al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, trasferimento del traffico merci	382	29,3
Protezione dell'ambiente e del paesaggio, opere di protezione contro i pericoli naturali	170	13,1
Spese amministrative	194	14,9
Conferimenti al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato	60	4,6

Allegato 5 Tabella tariffe automobili ogni 100 chilogrammi (per BEV)

Peso totale (in kg)	Tariffa automobili IOM equivalenti (in cent./km)	Tariffa automobili IOM equivalenti + IVA equivalenti (in cent./km)
800	1.1	1.3
900	1.4	1.5
1000	1.6	1.8
1100	1.9	2.1
1200	2.1	2.3
1300	2.4	2.6
1400	2.6	2.8
1500	2.9	3.1
1600	3.1	3.4
1700	3.4	3.6
1800	3.6	3.9
1900	3.9	4.1
2000	4.1	4.4
2100	4.4	4.7
2200	4.6	4.9
2300	4.9	5.2
2400	5.1	5.4
2500	5.4	5.7
2600	5.6	6.0
2700	5.9	6.2
2800	6.1	6.5
2900	6.4	6.7
3000	6.6	7.0
3100	6.9	7.3
3200	7.1	7.5
3300	7.4	7.8
3400	7.6	8.0
3500	7.9	8.3

Allegato 6 Tabella tariffe automobili VCL ogni 100 chilogrammi (per BEV)

Peso totale (in kg)	Tariffa VCL IOm equivalenti (in ct./km)	Tariffa VCL IOm equivalenti + IVA equivalenti (in ct./km)
800	1.0	1.0
900	1.0	1.0
1000	1.0	1.0
1100	1.1	1.2
1200	1.4	1.4
1300	1.6	1.7
1400	1.8	1.9
1500	2.0	2.1
1600	2.3	2.4
1700	2.5	2.6
1800	2.7	2.9
1900	3.0	3.1
2000	3.2	3.3
2100	3.4	3.6
2200	3.7	3.8
2300	3.9	4.1
2400	4.1	4.3
2500	4.3	4.5
2600	4.6	4.8
2700	4.8	5.0
2800	5.0	5.3
2900	5.3	5.5
3000	5.5	5.7
3100	5.7	6.0
3200	6.0	6.2
3300	6.2	6.5
3400	6.4	6.7
3500	6.6	6.9
3600	6.9	7.2
3700	7.1	7.4
3800	7.3	7.7
3900	7.6	7.9
4000	7.8	8.1
4100	8.0	8.4
4200	8.3	8.6

Allegato 7 Tabella tariffe VCP ogni 1000 chilogrammi (per i BEV)

Peso totale (in kg)	Tariffa VCP per il trasporto di merci equivalente IOM (in cent./km)	Tariffa VCP per il trasporto di merci equivalente IOM + equivalente IVA (in cent./km)	Tariffa VCP per il trasporto di persone equivalente IOM (in cent./km)	Tariffa VCP per il trasporto di persone equivalente IOM + equivalente IVA (in cent./km)
4000	8.4	8.8	7.3	7.7
5000	8.8	9.2	8.3	8.7
6000	9.2	9.7	9.4	9.8
7000	9.6	10.1	10.4	10.9
8000	10.0	10.5	11.4	11.9
9000	10.5	11.0	12.4	13.0
10 000	10.9	11.4	13.4	14.1
11 000	11.3	11.8	14.4	15.1
12 000	11.7	12.3	15.5	16.2
13 000	12.1	12.7	16.5	17.3
14 000	12.5	13.1	17.5	18.3
15 000	13.0	13.6	18.5	19.4
16 000	13.4	14.0	19.5	20.5
17 000	13.8	14.4	20.5	21.5
18 000	14.2	14.9	21.6	22.6
19 000	14.6	15.3	22.6	23.7
20 000	15.0	15.8	23.6	24.7
21 000	15.4	16.2	24.6	25.8
22 000	15.9	16.6	25.6	26.9
23 000	16.3	17.1	26.6	27.9
24 000	16.7	17.5	27.6	29.0
25 000	17.1	17.9	28.7	30.1
26 000	17.5	18.4	29.7	31.1
27 000	17.9	18.8	30.7	32.2
28 000	18.3	19.2	31.7	33.3
29 000	18.8	19.7	32.7	34.3
30 000	19.2	20.1	33.7	35.4
31 000	19.6	20.5	34.8	36.5
32 000	20.0	21.0	35.8	37.5
33 000	20.4	21.4	36.8	38.6
34 000	20.8	21.8	37.8	39.7
35 000	21.2	22.3	38.8	40.7
36 000	21.7	22.7	39.8	41.8
37 000	22.1	23.2	40.9	42.9
38 000	22.5	23.6	41.9	43.9
39 000	22.9	24.0	42.9	45.0
40 000	23.3	24.5	43.9	46.1
41 000	23.7	24.9	44.9	47.1
42 000	24.1	25.3	45.9	48.2
43 000	24.6	25.8	46.9	49.3
44 000	25.0	26.2	48.0	50.3

Allegato 8 Tariffe per veicoli della categoria fiscale «automobili»

Di seguito sono riportate, a titolo di esempio, le tariffe di dieci veicoli selezionati sulla base di una valutazione dei dati del SIAC. Sono stati considerati i dieci veicoli esclusivamente elettrici più frequenti immatricolati dal 1° gennaio 2018 e tuttora in circolazione. I dati sono aggiornati al 1° gennaio 2024.

Marca e tipo	Peso totale (in kg)	Tariffa equivalente IOM (in cent./km)	Tariffa equivalente IOM + equivalente IVA (in cent./km)
MERCEDES-BENZ EQC 400 4M	2940	6.5	6.8
AUDI Q4 50 E-TRON	2720	5.9	6.3
TESLA MODEL Y	2518	5.4	5.8
TESLA MODEL 3	2305	4.9	5.2
VW ID.3 PRO PERFORM.	2270	4.8	5.1
HYUNDAI KONA EV	2170	4.6	4.8
RENAULT ZOE	1988	4.1	4.4
PEUGEOT E-208	1910	3.9	4.2
FIAT 500	1690	3.4	3.6
VW E-UP	1530	3.0	3.2

L'elenco contiene i generi di veicoli che figurano più spesso nel SIAC con il peso totale indicato. Di un modello (p. es. la Renault Zoe) possono esistere anche generi il cui peso totale si discosta da quello qui indicato. Per esempio, della Renault Zoe sono immatricolati veicoli nel SIAC con un peso totale compreso tra 1923 e 1998 chilogrammi. Il tipo più frequente è quello con un peso totale di 1988 chilogrammi, di conseguenza è stato utilizzato questo peso per la tabella dei veicoli a titolo di esempio e il calcolo della tariffa corrispondente.