



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale delle finanze DFF

Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini UDSC

Berna, 31 agosto 2022

Rapporto sui risultati

Consultazione concernente la modifica della legge sul traffico pesante e dell'ordinanza sul traffico pesante

Indice

1	Situazione iniziale	3
2	Punti essenziali del progetto	3
2.1	In generale	3
2.2	Legge sul traffico pesante	3
2.3	Ordinanza sul traffico pesante	4
3	Procedura di consultazione	4
3.1	Panoramica dei pareri pervenuti	4
3.2	Valutazione generale	5
3.3	Principali punti di critica	6
3.3.1	Dichiarazione del numero di assi per i rimorchi al posto del peso totale autorizzato	6
3.3.2	Peso stabilito per asse	7
3.4	Pareri generali sul progetto	7
3.4.1	Armonizzazione con l'ulteriore sviluppo della TTPCP	7
3.4.2	Ripercussioni per la Confederazione	7
3.4.3	Ripercussioni sull'economia	8
3.4.4	Affidamento di compiti a terzi	8
3.4.5	Protezione dei dati	9
3.4.6	Intensificazione dei controlli	9
3.4.7	Quota dei Cantoni e indennità dei Cantoni e della Confederazione	9
3.4.8	Base legale per i rimorchi leggeri	10
3.4.9	Road Pricing	10
3.5	Pareri sulle disposizioni della LTTP	10
3.5.1	Art. 12b AP-LTTP / Estinzione del debito fiscale in caso di veicoli esteri	10
3.5.2	Art. 14a cpv. 1 lett. e AP-LTTP / Numero d'identificazione delle imprese (IDI)	10
3.5.3	Art. 16 LTTP / Assistenza amministrativa e obbligo di denuncia	11
3.5.4	Art. 19a ^{bis} AP-LTTP / Controlli per verificare il versamento della tassa	11
3.5.5	Art. 20/20a AP-LTTP / Sottrazione e messa in pericolo della tassa	11
3.5.6	Art. 20c AP-LTTP / Inosservanza di prescrizioni d'ordine	11
3.6	Pareri sulle disposizioni dell'OTTP	12
3.6.1	Art. 3 cpv. 1 AP -OTTP / Esenzione dall'obbligo fiscale	12
3.6.2	Art. 3 cpv. 1 lett. k AP-OTTP / Attuazione della mozione 19.4381	12
3.6.3	Art. 13–15 AP-OTTP / Trasporti di legname greggio, latte alla rinfusa e animali da reddito	12
3.6.4	Art. 21 AP-OTTP / Costi della determinazione dei chilometri percorsi	12
3.6.5	Art. 31 cpv. 2 OTTP / Riscossione della tassa	12
3.6.6	Art. 50 AP-OTTP / Restituzione per corse all'estero	13
3.6.7	Allegato 2 OTTP	13
3.7	Ulteriori richieste	13
4	Elenco dei partecipanti	15
4.1	Cantonicancell	15
4.2	Partiti politici	15
4.3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	15
4.4	Associazioni mantello dell'economia	15
4.5	Associazioni delle imprese di trasporti	15
4.6	Altri ambienti interessati	16

1 Situazione iniziale

Dalla sua introduzione nel 2001, il sistema di rilevazione attualmente in uso in Svizzera per la riscossione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) è rimasto praticamente immutato. Gli apparecchi impiegati nei veicoli a motore e l'infrastruttura presente sulle strade sono ormai prossimi alla fine della loro vita tecnica e devono essere rinnovati entro la fine del 2024.

Nel frattempo, con il Servizio europeo di telepedaggio (SET; in inglese: «European Electronic Toll Service», EETS) sono stati introdotti standard uniformi armonizzati a livello europeo che semplificano e velocizzano sensibilmente la riscossione del pedaggio in Europa, in particolare nel traffico transfrontaliero. All'inizio del 2020 – pur senza recepire la direttiva UE corrispondente – la Svizzera ha introdotto un servizio di telepedaggio per i veicoli esteri compatibili con il SET.

Il rinnovo imprescindibile del sistema di rilevazione per la TTPCP deve al tempo stesso essere armonizzato con gli standard europei. Tale sistema dovrà inoltre essere integrato nei nuovi processi digitali che l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) attuerà nel quadro della propria digitalizzazione e trasformazione (DaziT). Grazie ai processi digitali semplificati del futuro sistema per la riscossione della TTPCP, le imprese di trasporto e la Confederazione beneficeranno di sgravi amministrativi. La legge del 19 dicembre 1997¹ sul traffico pesante (LTTP) e l'ordinanza del 6 marzo 2000² sul traffico pesante (OTTP) devono quindi essere modificate.

Nell'agosto 2021 il Consiglio federale ha avviato per entrambi gli atti modificatori una procedura di consultazione³ contemporanea che è durata dall'11 agosto al 19 novembre 2021.

Solo in misura trascurabile sono state proposte modifiche al sistema della tassa non legate al rinnovo dei componenti tecnici della TTPCP. Come annunciato nel rapporto sul trasferimento del traffico⁴, il Consiglio federale intende chiarire le questioni relative all'ulteriore sviluppo della TTPCP (p. es. incentivazione di motori alternativi e non legati a fonti fossili, sostituzione delle norme Euro mediante criteri basati sul CO₂). A tale proposito ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di presentare entro la metà del 2023 un progetto da porre in consultazione.

2 Punti essenziali del progetto

2.1 In generale

Il rinnovo imprescindibile dei componenti tecnici della TTPCP unito alla necessità di adeguarsi allo standard europeo per la riscossione del pedaggio richiede un adeguamento delle basi legali. Gli adeguamenti alla LTTP e all'OTTP sono dettati unicamente dall'esigenza di dotarsi di componenti di sistema all'avanguardia. Di per sé, il sistema della tassa dovrebbe rimanere sostanzialmente invariato.

2.2 Legge sul traffico pesante

Contemporaneamente alla sostituzione dell'attuale sistema di rilevazione è prevista una revisione parziale della LTTP. Nell'ottica della prevista modernizzazione e semplificazione è stato proposto di integrare la LTTP con le seguenti basi legali:

¹ RS 641.81

² RS 641.811

³ FF 2021 1887

⁴ Comunicato stampa del Consiglio federale sul rapporto sul trasferimento del traffico 2021; [Traffico merci transalpino: il Consiglio federale intende potenziare ulteriormente il trasferimento alla rotaia \(admin.ch\)](https://www.admin.ch/gov/de/press/pr/2021/00001).

- competenza del Consiglio federale di determinare il calcolo del peso massimo in base al numero di assi moltiplicato per un peso stabilito dal Consiglio federale stesso (art. 6 cpv. 1 AP-LTTP);
- competenza del Consiglio federale di affidare a terzi servizi per determinare i chilometri percorsi (art. 11a AP-LTTP);
- introduzione di fattispecie di inosservanza di prescrizioni d'ordine in relazione all'uso illecito del sistema di rilevazione (art. 20c AP-LTTP).

Inoltre, è stato proposto di abrogare a livello di legge diverse disposizioni dell'OTTP, riguardanti nello specifico la responsabilità solidale (art. 5a AP-LTTP), le misure amministrative (art. 14a AP-LTTP) e i controlli (sez. 5a AP-LTTP).

La proposta di revisione parziale della LTTP è strettamente legata alla revisione del diritto doganale. In quanto legge quadro, la 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 d'esecuzione dell'UDSC, LE-UDSC) è chiamata a esporre in maniera unitaria il maggior numero possibile di disposizioni procedurali e legali-materiali nel campo del diritto doganale. Di conseguenza sono state abrogate diverse disposizioni nella LTTP (p. es. in materia di obbligo di collaborazione, tassazione d'ufficio, protezione dei dati e rimedi giuridici).

2.3 Ordinanza sul traffico pesante

L'OTTP deve essere sottoposta a una revisione totale. Poiché è prevista solo una sostituzione tecnica dell'attuale sistema per la riscossione della TTPCP, l'attuale struttura dell'OTTP va sostanzialmente mantenuta. Sono previsti adeguamenti soprattutto nei capitoli Basi di calcolo e tariffa (peso determinante dei rimorchi) nonché Riscossione della tassa commisurata alle prestazioni. D'ora in poi il peso determinante dei rimorchi dovrà essere basato sul numero di assi, più precisamente su un peso per asse stabilito. Oltre al già esistente SET, vengono introdotti come nuovi servizi di telepedaggio il servizio nazionale di telepedaggio (NETS) e il servizio nazionale di pedaggio manuale (NMTS). A tale proposito è necessario disciplinare le disposizioni procedurali e la procedura di autorizzazione per i fornitori con i rispettivi diritti e obblighi. I restanti capitoli subiscono diverse modifiche formali e redazionali, ma salvo poche eccezioni rimangono immutati sul piano materiale.

Inoltre, alcune disposizioni dell'OTTP devono essere innalzate a livello di legge e sancite nella LTTP. Tali norme riguardano nello specifico la responsabilità solidale (cap. 6), le misure amministrative (art. 50, 50a) e le disposizioni sui controlli (art. 42). Alcune disposizioni sono soppresse come conseguenza dell'accorpamento nella LE-UDSC e non sono più contenute nell'OTTP. Si tratta, tra le altre, di quelle relative alla protezione dei dati (sez. 3), alle prestazioni di garanzia (art. 48) e al condono della tassa (art. 52).

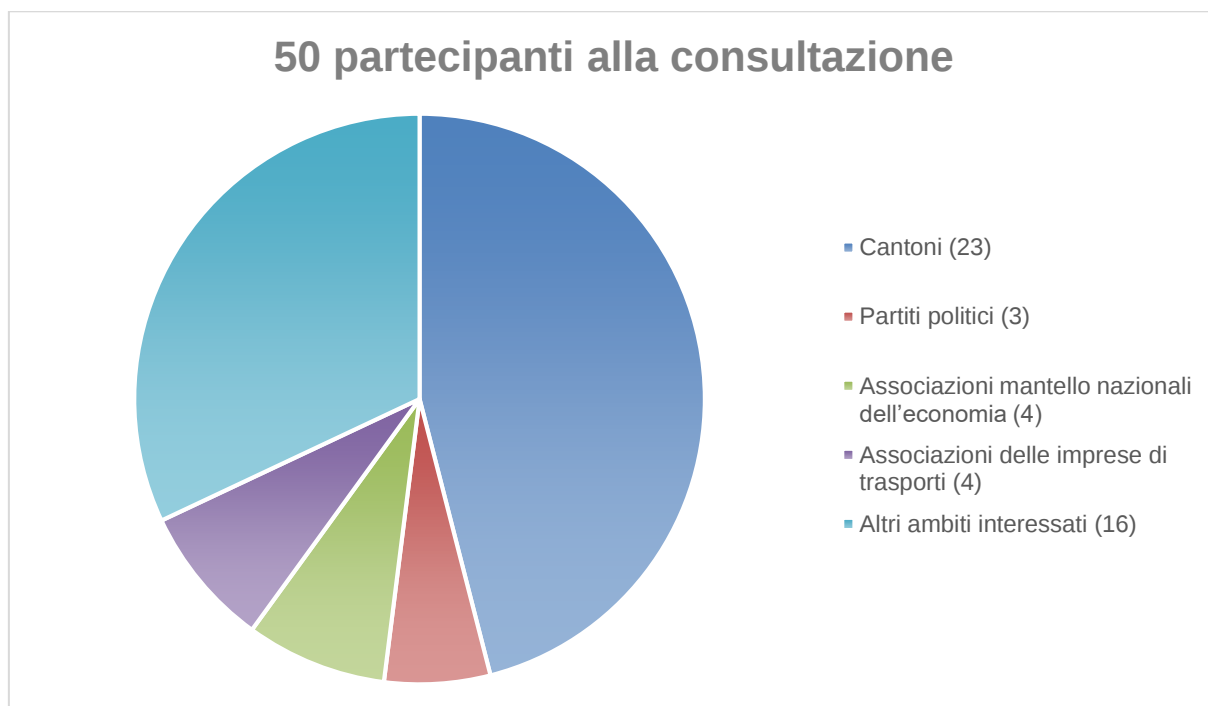
3 Procedura di consultazione

Con decisione dell'11 agosto 2021, il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale delle finanze (DFF) di avviare una procedura di consultazione relativa alla modifica della LTTP e dell'OTTP. Questa è durata dall'11 agosto al 19 novembre 2021. Sono stati invitati a parteciparvi i Cantoni, i partiti politici, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia nonché le cerchie interessate. Inoltre, alla consultazione è stato invitato anche il Principato del Liechtenstein, che riscuote anch'esso la TTPCP sul suo territorio nazionale.

3.1 Panoramica dei pareri pervenuti

Un elenco dei Cantoni, dei partiti, delle associazioni mantello e di altri ambienti interessati che hanno partecipato alla procedura di consultazione è disponibile in allegato.

Sono pervenuti 54 pareri. Tra questi, quattro partecipanti hanno espressamente rinunciato a esprimere un parere⁵. I pareri si suddividono come segue:



Il presente rapporto costituisce una sintesi dei risultati della procedura di consultazione, ai fini della quale sono stati presi in considerazione soprattutto commenti e riserve espressi ripetutamente. Per le motivazioni dettagliate e le diverse opinioni singole dei partecipanti alla consultazione (di seguito: partecipanti) si rimanda ai relativi pareri originali⁶.

3.2 Valutazione generale

Tutti i partecipanti sono dell'opinione che una revisione della LTTP e dell'OTTP sia sostanzialmente necessaria poiché l'attuale sistema per la riscossione della TTPCP è giunto al termine del proprio ciclo di vita e deve essere rinnovato a livello tecnico. Diversi partecipanti citano come elemento positivo il fatto che il progetto semplifichi la riscossione della TTPCP e accolgono con favore l'armonizzazione con il sistema di rilevazione europeo.

Nove partecipanti si dichiarano favorevoli al progetto senza prendere ulteriormente posizione in merito⁷.

28 partecipanti concordano in linea di massima con le modifiche proposte e avanzano solo riserve puntuali o richiedono ulteriori adeguamenti alla legge o all'ordinanza⁸.

13 partecipanti (tra cui due partiti politici, due associazioni mantello nazionali dell'economia e tre associazioni delle imprese di trasporti) respingono il previsto passaggio al calcolo del peso determinante dei rimorchi o hanno una posizione critica al riguardo⁹.

⁵ OW, asa, ACS, USI

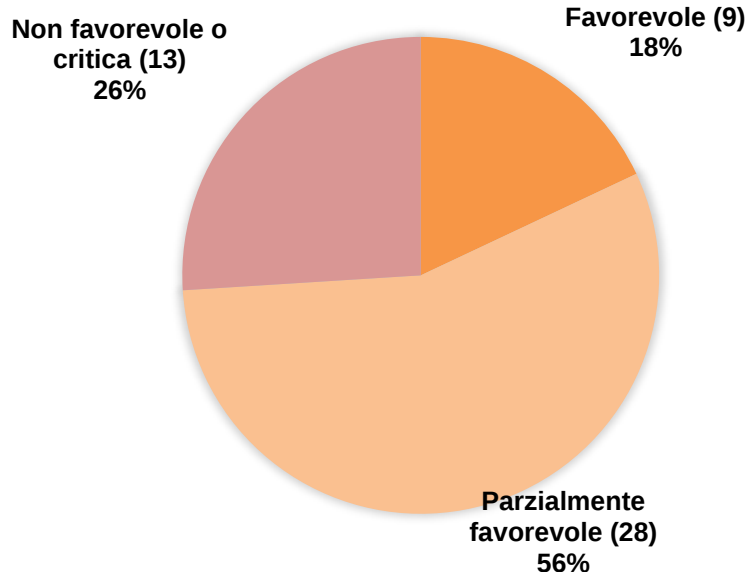
⁶ www.fedlex.admin.ch > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2021 > DFF.

⁷ AI, BS, GE, GR, SZ, TG, UR, VS, Travail.Suisse.

⁸ SP, AG, AR, BE, BL, FR, GL, JU, LU, NE, NW, SG, SH, TI, VD, ZG, USS, ATA, CCCS, Fossilfreie Logistik, Iniziativa delle Alpi, BioFuels, Centre Patronal, Greenpeace, Lidl, Ökostrom, Pusch, privatim.

⁹ PLR, UDC, economiesuisse, UPSA, ASTAG, Les Routiers Suisses, USAM, auto-schweiz, hkbb, Forum PMI, Krummen, metal.suisse, SPEDLOGSWISS.

VALUTAZIONE GENERALE



3.3 Principali punti di critica

3.3.1 Dichiarazione del numero di assi per i rimorchi al posto del peso totale autorizzato

L'articolo 6 capoverso 1 AP-LTTP prevede un'estensione della delega di competenze al Consiglio federale. In futuro quale base per il calcolo del peso determinante sarà impiegato non solo il peso totale massimo autorizzato del veicolo. Il Consiglio federale dovrà essere autorizzato a ricorrere in alternativa come base di calcolo al numero di assi del veicolo moltiplicato per un peso per assi parimenti stabilito dal Consiglio federale. L'articolo 6 capoverso 1 AP-LTTP è formulato in modo aperto e consentirebbe il passaggio di sistema per tutti i veicoli. Tuttavia, tale passaggio è attualmente in programma solo per i rimorchi. Nell'articolo 6 capoverso 2 AP-OTTP il Consiglio federale propone pertanto un peso di 9000 kg per ciascun asse del rimorchio.

Il previsto cambio di sistema nel calcolo del peso determinante dei rimorchi è respinto o valutato in maniera critica da oltre un quarto dei 50 partecipanti.

13 partecipanti esprimono una posizione critica rispetto al passaggio di sistema o lo respingono in maniera decisa¹⁰. L'introduzione della dichiarazione degli assi per i rimorchi comporterebbe a parer loro un onere aggiuntivo per il settore dei trasporti o limiterebbe seriamente la flessibilità delle imprese di trasporto. Dall'introduzione della TTPCP nel 2001, le imprese di trasporto hanno costantemente ottimizzato le proprie flotte con l'obiettivo di adempiere le finalità ambientali e di trasferimento del traffico della TTPCP, apportando d'altro canto anche miglioramenti economico-aziendali, ossia riducendo per quanto possibile il peso sulle tariffe. Con la prevista revisione, questi sforzi verrebbero mandati in fumo con notevoli conseguenze in termini di costi per le imprese di trasporto. Il progetto violerebbe la sicurezza di pianificazione e investimento delle imprese.

Diversi partecipanti obiettano inoltre che sul mercato libero non sono disponibili apparecchi precisi per la rilevazione. Anziché la precisa rilevazione del peso, come metro di valutazione verrebbe utilizzato solamente il numero degli assi del rimorchio, con la conseguenza di imprecisioni della TTPCP imprecisi rispetto a oggi. Viene auspicato pertanto che sia preso in esame

¹⁰ PLR, UDC, economiesuisse, UPSA, ASTAG, Les Routiers Suisses, USAM, auto-schweiz, hkbb, Forum PMI, Krummen, metal.suisse, SPEDLOGSWISS.

ancora una volta il rilascio di un apparecchio di rilevazione da parte della Confederazione. Allo stesso modo, viene segnalato che non è stato spiegato in maniera sufficiente che la modernizzazione del sistema di riscossione comporta effettivamente un cambio di sistema. In tal caso, la misurazione sulla base del numero di assi dovrebbe essere scelta al massimo come soluzione transitoria fino a quando non siano soddisfatti i presupposti necessari per una misurazione precisa. In questa fase transitoria le imprese dovrebbero essere tutelate da costi supplementari.

Sei partecipanti giudicano a livello inappropriato la delega di competenze al Consiglio federale e la respingono¹¹. A loro parere, la base di misurazione dovrebbe essere stabilita dal Parlamento.

3.3.2 Peso stabilito per asse

13 partecipanti si esprimono in maniera critica rispetto al peso stabilito per asse, pari a 9000 kg¹². Qualora il Consiglio federale dovesse insistere sulla dichiarazione degli assi secondo l'articolo 6 capoverso 1 AP-LTTP, tale peso è considerato troppo elevato. I partecipanti in questione chiedono una riduzione a 7000 kg o propongono altre varianti.

Il Cantone NE richiama l'attenzione sul fatto che la riduzione del peso dei rimorchi non avrebbe più alcuna influenza sulla tassa. Anche nel caso in cui fosse possibile diminuire il peso totale del convoglio ci sarebbero casi in cui a causa della necessità di poter scambiare i rimorchi bisognerebbe rinunciare a una riduzione del peso. Inoltre, alcuni rimorchi avrebbero un peso garantito inferiore al limite di legge e/o assi con una garanzia inferiore a 9000 kg. In questo caso la tassa sarebbe comunque calcolata su 9000 kg per asse senza tuttavia poter sfruttare a pieno tale valore.

3.4 Pareri generali sul progetto

3.4.1 Armonizzazione con l'ulteriore sviluppo della TTPCP

Due partecipanti lamentano che la modernizzazione tecnica del sistema di riscossione sia svincolata dal rapporto sul trasferimento del traffico 2021¹³. In fondo, definire il «cosa» è decisivo per stabilire il «come». L'ideale sarebbe elaborare una nuova soluzione tecnica con orizzonte temporale 2024+ non solo per gli obiettivi attuali della TTPCP ma anche per quelli futuri. Di conseguenza, sarebbe utile consolidare questo coordinamento nell'ulteriore processo.

3.4.2 Ripercussioni per la Confederazione

Tre partecipanti si soffermano sul previsto adeguamento dei processi in relazione alla presente revisione e sulle conseguenti ripercussioni per gli enti pubblici¹⁴.

Secondo l'UDC, il passaggio a un sistema di riscossione standardizzato a livello europeo farebbe venir meno lo sviluppo e il rilascio di un apparecchio di rilevazione della Confederazione. Ritiene dunque che questi risparmi e la notevole riduzione degli oneri amministrativi derivanti dall'eliminazione della lettura manuale delle carte chip dovrebbe portare a risparmi misurabili anche nelle unità amministrative interessate. L'indicazione che questi sono già calcolati negli aumenti dell'efficienza del progetto DaziT non è sufficiente.

Due partecipanti mettono in dubbio il fatto che gli adeguamenti proposti possano comportare una riduzione dei costi d'esercizio del sistema¹⁵. Questi ultimi dovrebbero perlomeno essere

¹¹ UDC, UPSA, ASTAG, USAM, auto-schweiz, metal.suisse.

¹² NE, UDC, economiesuisse, UPSA, ASTAG, Les Routiers Suisses, USAM, auto-schweiz, Centre Patronal, hkbb, Forum PMI, Krummen, SPEDLOGSWISS.

¹³ economiesuisse, hkbb.

¹⁴ UDC, economiesuisse, hkbb.

¹⁵ economiesuisse, hkbb.

in un rapporto positivo rispetto ai costi d'investimento. Secondo loro è discutibile che l'applicazione parallela di tre sistemi di riscossione per diversi gruppi di destinatari costituisca un approccio idoneo. A risultare complessa e conseguentemente gravata da rischi è in particolare la ripartizione dei compiti tra UFCL, fornitori del SET e un fornitore nazionale con un ruolo speciale. Dai documenti per la procedura di consultazione non emerge che a questo proposito siano state prese in esame alternative diverse. I partecipanti in questione aggiungono che la digitalizzazione comporta enormi potenziali in termini di efficienza, ma richiede fondamentalmente un completo ripensamento dei processi. Anche a questo proposito, dalla documentazione non si evince in quale misura il corrispondente potenziale sia effettivamente sfruttato. Una parte sostanziale delle semplificazioni e delle riduzioni dei costi sembrerebbe riconducibile al coinvolgimento di fornitori di servizi terzi anziché all'organizzazione agile dei processi e all'impiego mirato di nuovi strumenti tecnici.

3.4.3 Ripercussioni sull'economia

Due partecipanti sottolineano che il nuovo sistema per la riscossione della TTPCP deve essere integrato anche nei nuovi processi digitali dell'UDSC, elaborati nel quadro del programma DaziT, e che devono essere create utili interfacce tra i diversi sistemi al fine di ridurre ulteriormente gli oneri amministrativi per le ditte¹⁶.

Il PLR evidenzia che il progetto dovrebbe portare a processi di riscossione più semplici nonché a una riduzione dei costi per le imprese di trasporto e non invece a maggiori entrate per la Confederazione. A questo proposito, nel rapporto esplicativo il Consiglio federale è molto vago e si esprime in termini ipotetici. Per giustificare i circa 150 milioni di franchi di costi d'investimento dovrebbe fornire garanzie in tal senso.

Il Forum PMI segnala che il capitolo sulle ripercussioni economiche della riforma dovrebbe comprendere informazioni più dettagliate e quantificate in merito alle conseguenze dirette e indirette della revisione dal punto di vista delle imprese. Per quanto possibile, dovrebbero essere esposte le ripercussioni sulle diverse categorie di imprese (in funzione dei veicoli e dei rimorchi da queste utilizzati), in particolare quelle che in seguito alla revisione si troverebbero probabilmente a fare i conti con un aumento degli importi della TTPCP e/o dei loro costi e oneri amministrativi.

3.4.4 Affidamento di compiti a terzi

Due partecipanti affrontano il tema dell'affidamento a terzi del compito di rilevare i dati relativi alle corse sul territorio svizzero¹⁷.

Il Cantone NE si interroga sui rischi e sull'opportunità di una delega di tale compito a fornitori privati, svizzeri o esteri.

Les Routiers Suisses giudica rischioso far conteggiare la TTPCP tramite fornitori esteri. Si tratta di una tassa riscossa sui veicoli svizzeri con tutte le possibilità del diritto svizzero. In caso di fornitore con sede all'estero l'incasso risulterebbe più difficile. Ciò vale anche per l'applicazione di misure nei confronti dei detentori dei veicoli in caso di mancato pagamento del credito fiscale. Considerato che tra i fornitori esiste un mercato e che l'UDSC indennizza il fornitore per i suoi compiti, si può presumere che i fornitori siano interessati a svolgere attività di marketing e a comportarsi tra loro come concorrenti. Bisogna mettere in conto che in breve tempo verrebbero allestiti sistemi di cashback o bonus attraverso i quali una parte delle entrate verrebbe nuovamente rimborsata alle imprese di trasporto. Ciò avrebbe come conseguenza il fatto che anche i trasportatori svizzeri sarebbero intenzionati a effettuare il conteggio della TTPCP tramite fornitori esteri. Incentivi di questo tipo esistono già oggi per le carte di credito e le carte carburante. Da un lato sarebbe difficile giustificare il motivo per cui

¹⁶ economiesuisse, hkbb.

¹⁷ NE, Les Routiers Suisses.

un trasportatore estero dovrebbe pagare meno, dall'altro l'incasso subirebbe un inutile rincaro. In tal modo verrebbe a mancare la fiducia in un conteggio equo.

3.4.5 Protezione dei dati

Privatim lamenta la mancanza di un'analisi dei rischi per i diritti fondamentali delle persone interessate. Innanzitutto, occorre valutare chi potrebbe – in maniera autorizzata o meno – venire a conoscenza di dati personali; oltre all'UDSC vanno presi in considerazione anche i fornitori incaricati e autorizzati secondo l'articolo 11a AP-LTTP, il detentore del veicolo e/o il datore di lavoro così come tribunali penali e civili che emettano un ordine d'edizione. Solo su questa base è possibile valutare se le basi legali sono sufficienti e quali misure si possono adottare in funzione dei rischi identificati.

Anche se non rientra tra gli obiettivi, una profilazione secondo l'articolo 5 lettera f della nuova legge sulla protezione dei dati¹⁸ (nLPD) sarebbe tuttavia possibile. Privatim giudica pertanto necessario sancire espressamente nella LTTP che la profilazione non è consentita e deve essere impedita tramite idonee misure tecniche. Nonostante il rimando all'ordinanza contenuta nelle spiegazioni, in quest'ultima – specificamente nella sezione 6 Obblighi dei fornitori – non sono presenti disposizioni in materia di sicurezza delle informazioni e protezione dei dati. Anche in tal caso sarebbe pertanto necessaria un'integrazione.

3.4.6 Intensificazione dei controlli

Cinque partecipanti temono che il previsto metodo di riscossione digitale della TTPCP comporti un nuovo potenziale di frode¹⁹. Siccome secondo il rapporto esplicativo il rischio di manipolazioni aumenterebbe, questo andrebbe contrastato con un rigido, efficace e appropriato sistema di controllo. Per questo motivo sono necessari sufficienti controlli fissi e mobili sul campo così come sistemi di sicurezza informatica stabili. Inoltre, al fine di aumentare la sicurezza deve essere preso in esame l'impiego di software open source con pubblicazione del codice sorgente. Tuttavia sono imprescindibili le possibilità di segnalare in forma anonima le lacune di sicurezza sistematiche.

3.4.7 Quota dei Cantoni e indennità dei Cantoni e della Confederazione

Sulla base delle modalità di calcolo inalterate della TTPCP, cinque Cantoni ritengono di poter contare su una quota pressoché immutata della TTPCP a loro favore²⁰.

Cinque Cantoni prevedono maggiori oneri amministrativi²¹. Qualora questi ultimi fossero superiori rispetto al previsto, gli oneri supplementari dovrebbero essere indennizzati. In ogni caso, una riduzione non sarebbe opportuna.

I Cantoni BE e TI si aspettano un'indennità pari a quella attuale, ossia in piena misura.

I Cantoni VD e ZG chiedono che prima della modifica dell'ordinanza del DFF del 5 maggio 2000²² concernente il compenso alle autorità cantonali per l'esecuzione della tassa sul traffico pesante sia concessa ai Cantoni la possibilità di esprimere il proprio parere. Il Cantone ZG segnala i costi per la realizzazione delle interfacce IDI, che sarebbero a carico dei Cantoni, e auspica inoltre una comunicazione tempestiva da parte della Confederazione affinché i Cantoni stessi possano opportunamente tenerne conto nella pianificazione finanziaria.

¹⁸ FF 2020 7639

¹⁹ PS, ATA, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, PUSCH

²⁰ FR, NW, SH, TI, VD.

²¹ BL, GL, LU, SH, SG.

²² RS 641.811.911

L'UDC richiede che la verifica annunciata nel rapporto esplicativo dell'indennità forfettaria a favore della Confederazione e dei Cantoni basata sulle entrate della TTPCP non sfoci in un aumento dell'indennità stessa. Non bisogna cambiare destinazione ad altre risorse derivanti dalla TTPCP impiegandole per l'apparato amministrativo. Piuttosto va presa in esame una riduzione dell'indennità versata alla Confederazione. Analogamente, l'UDC respingerebbe un aumento dell'indennità per le autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione.

3.4.8 Base legale per i rimorchi leggeri

Les Routiers Suisses lamenta la mancanza di una esplicita base legale per i rimorchi leggeri fino a 3,5 tonnellate esentati dall'obbligo della tassa. Questo aspetto non è espressamente disciplinato né nella legge né nell'ordinanza. Il campo di applicazione deve essere stabilito con maggiore precisione.

3.4.9 Road Pricing

Il Cantone SH sottolinea che il cambiamento di sistema non dovrebbe rappresentare un fatto compiuto per l'introduzione di un road pricing.

3.5 Pareri sulle disposizioni della LTTP

3.5.1 Art. 12b AP-LTTP / Estinzione del debito fiscale in caso di veicoli esteri

Sei partecipanti considerano discutibile il fatto che il debito fiscale di un detentore di veicoli estero che ha scelto il servizio di un fornitore autorizzato si estingua solo con il pagamento della tassa all'UDSC²³. In caso di mancato pagamento da parte del fornitore, il debitore fiscale finirebbe quindi per sostenere il rischio di perdita della Confederazione. Per motivi di parità di trattamento si invita a prevedere una possibilità di tutela per il gruppo di persone interessate. Les Routiers Suisses chiede inoltre che l'autorizzazione di un fornitore debba essere collegata ad adeguate garanzie di pagamento nei confronti della Confederazione.

3.5.2 Art. 14a cpv. 1 lett. e AP-LTTP / Numero d'identificazione delle imprese (IDI)

Il Cantone BE afferma che per quanto riguarda l'indicazione obbligatoria dell'IDI in occasione dell'ammissione alla circolazione l'articolo 71 dell'ordinanza del 27 ottobre 1976²⁴ sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC) è in contraddizione con l'articolo 14a AP-LTTP e che per determinati casi (p. es. clienti senza IDI e radiazioni) non è prevista alcuna regolamentazione. Nel quadro della procedura di ammissione alla circolazione è necessario garantire una procedura il più trasparente possibile.

Il Cantone BE chiede pertanto che il rapporto dell'articolo 14a capoverso 1 lettera e AP-LTTP con l'articolo 11 capoverso 2 lettera c e l'articolo 16 capoverso 5 della legge federale del 19 dicembre 1958²⁵ sulla circolazione stradale (LCStr) in combinato disposto con l'articolo 71 capoverso 1 lettera e OAC venga chiarito in merito al requisito dell'IDI. L'articolo 11 capoverso 2 lettera c e l'articolo 16 capoverso 5 LCStr andrebbero eventualmente adeguati nel quadro della presente revisione della LTTP.

In merito alla rilevazione dell'IDI, il Cantone BE segnala il necessario adeguamento delle applicazioni cantonali, al sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC) e alle interfacce di trasmissione. Il Cantone BE si aspetta dalla Confederazione, in particolare dall'USTRA, la tempestiva definizione dei necessari requisiti tecnici e funzionali dello scambio di dati, così come la creazione dei necessari presupposti in stretta collaborazione con i servizi cantonali d'immatricolazione.

²³ UPSA, ASTAG, Les Routiers Suisses, USAM, auto-schweiz, SPEDLOGSWISS.

²⁴ RS 741.51

²⁵ RS 741.01

3.5.3 Art. 16 LTTP / Assistenza amministrativa e obbligo di denuncia

Il Cantone BL chiede di rinunciare all'abrogazione dell'attuale articolo 16 LTTP poiché altrimenti verrebbe meno l'assistenza amministrativa. La regolamentazione dell'assistenza amministrativa è disciplinata in misura insufficiente nell'AP-LE-UDSC poiché quest'ultimo prevede unicamente un aiuto spontaneo. In questo modo viene tolta alle autorità cantonali di perseguimento penale la possibilità di ottenere i dati dei movimenti dei veicoli assoggettati alla tassa sul traffico pesante.

L'UPSA rileva che le informazioni registrate dai sistemi per la TTPCP sono una fonte importante per il controllo delle disposizioni in materia di tempo di lavoro e di riposo. Deve pertanto essere garantita la possibilità per gli organi d'esecuzione della polizia di accedere ai corrispondenti dati della TTPCP.

3.5.4 Art. 19a^{bis} AP-LTTP / Controlli per verificare il versamento della tassa

Il Cantone BE si chiede se nel quadro dei controlli del traffico pesante i Cantoni (Polizia) continueranno ad assumere compiti di controllo rispetto alla TTPCP. Il progetto assegna la competenza di controllo ed esecuzione esclusivamente all'UDSC. Qualora ci fossero dei compiti spettanti ai Cantoni, il progetto di legge andrebbe modificato di conseguenza. In caso contrario, andrebbero modificati gli accordi sulle prestazioni con l'Ufficio federale delle strade (USTRA) poiché al loro interno sono assegnati ai Cantoni compiti di controllo relativi alla TTPCP.

Nel caso in cui le polizie cantonali debbano continuare ad adempiere compiti di controllo, bisogna garantire l'accesso ai dati NETS o SET creando un'apposita base legale.

3.5.5 Art. 20/20a AP-LTTP / Sottrazione e messa in pericolo della tassa

Sei partecipanti ritengono che considerato l'attuale regime di controllo una pena pecuniaria fino al quintuplo dell'importo della tassa sia troppo bassa²⁶. Per un viaggio attraverso la Svizzera, l'importo della tassa ammonterebbe a circa 300 franchi. Una corrispondente pena pecuniaria di 1500 franchi non avrebbe un sufficiente effetto deterrente. L'importo massimo deve pertanto essere nettamente innalzato.

3.5.6 Art. 20c AP-LTTP / Inosservanza di prescrizioni d'ordine

Cinque partecipanti respingono il fatto che l'ammontare definitivo delle multe possa essere stabilito dall'UDSC²⁷. Analogamente all'ordinanza del 16 gennaio 2019²⁸ concernente le multe disciplinari (OMD), le multe devono piuttosto essere stabilite dal Consiglio federale.

Per il Cantone LU non è concepibile che la mancata messa in funzione del sistema di rilevazione sia punita unicamente come inosservanza di prescrizioni d'ordine. Anche gli articoli 20 e 20a AP-LTTP coprirebbero la fattispecie di mancata messa in funzione del sistema. Viene pertanto proposto di abrogare senza sostituzione l'articolo 20c AP-LTTP e di riassumere le fattispecie indicate al suo interno nell'articolo 20 AP-LTTP.

La CCCS segnala che le previste multe disciplinari di 300 o 500 franchi per le infrazioni relative a strumenti o apparecchi contrasterebbero con la vigente legge del 18 marzo 2016²⁹ sulle multe disciplinari (LMD). L'articolo 1 capoverso 4 LMD sancisce che l'importo massimo di una multa disciplinare è pari a 300 franchi. Solo in caso di cumulo secondo l'articolo 5 capoverso 2 LMD sono possibili importi fino a 600 franchi.

²⁶ PS, USS, ATA, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, PUSCH.

²⁷ UPSA, ASTAG, USAM, auto-schweiz, SPEDLOGSWISS.

²⁸ RS 314.11

²⁹ RS 314.1

3.6 Pareri sulle disposizioni dell'OTTP

3.6.1 Art. 3 cpv. 1 AP -OTTP / Esenzione dall'obbligo fiscale

Il Cantone BE richiede l'equiparazione dei veicoli per la manutenzione della strada agli altri veicoli «statali» esentati dalla tassa appartenenti a esercito, protezione civile oppure a polizia, pompieri o servizi d'intervento in caso di incidenti con idrocarburi e prodotti chimici.

3.6.2 Art. 3 cpv. 1 lett. k AP-OTTP / Attuazione della mozione 19.4381

Per sei partecipanti non è concepibile il motivo per cui la revisione parziale non consideri anche i mandati pendenti del Parlamento. Essi pretendono l'attuazione della mozione 19.4381 della Commissione «Condizioni quadro per veicoli commerciali a emissioni ridotte», approvata dal Parlamento³⁰. Il progetto del Consiglio federale di attuare l'esenzione dalla TTPCP per i carburanti non legati a fonti fossili solo con la prossima legge sul CO₂ è ritenuta problematica. In caso di nuovo referendum sulla legge sul CO₂ si potrebbe giungere nuovamente a un pronunciamento negativo da parte della popolazione, che metterebbe a rischio gli obiettivi della mozione 19.4381 approvata.

Concretamente, il testo in vigore «i veicoli a propulsione elettrica» dell'articolo 3 capoverso 1 lettera j OTTP deve essere sostituito con «veicoli a propulsione senza combustibili fossili».

Il PLR sottolinea che le imprese di trasporto su strada hanno bisogno di sicurezza nella pianificazione, che tuttavia non è sempre assicurata. Per esempio, devono avere garanzie che i nuovi veicoli rimangano nella classe più conveniente per il calcolo della TTPCP durante un periodo di tempo sufficientemente lungo. Solo tramite garanzie di questo tipo è possibile promuovere gli investimenti in veicoli moderni a basse emissioni di sostanze nocive.

3.6.3 Art. 13–15 AP-OTTP / Trasporti di legname greggio, latte alla rinfusa e animali da reddito

Cinque partecipanti considerano riprovevole che i trasporti agricoli e forestali vengano in parte esentati dalla TTPCP³¹. Concedere senza motivo un trattamento speciale a determinati trasporti contraddice a loro parere la logica della TTPCP. Tali agevolazioni contrastano inoltre l'obiettivo della tassa sul traffico pesante e dell'internalizzazione dei costi esterni. I partecipanti in questione richiedono quindi che le agevolazioni per i trasporti di legname greggio, latte alla rinfusa e animali da reddito siano abolite il prima possibile.

3.6.4 Art. 21 AP-OTTP / Costi della determinazione dei chilometri percorsi

Nove partecipanti richiedono che la consegna dell'apparecchio di rilevazione continui a essere gratuita³². I detentori di veicoli non devono farsi carico dei costi per la dotazione tecnica. In alternativa, alla consegna gratuita dell'apparecchio di rilevazione i costi supplementari dovrebbero a parer loro perlomeno essere completamente compensati tramite altri risparmi, ad esempio sotto forma di minori oneri di manutenzione e controllo degli apparecchi³³.

Les Routiers Suisses richiede che i costi degli apparecchi, della loro installazione e della loro manutenzione siano a carico della Confederazione o del fornitore definito dalla Confederazione stessa.

3.6.5 Art. 31 cpv. 2 OTTP / Riscossione della tassa

Il Cantone NE chiede che il conteggio secondo l'articolo 31, paragrafo 2 OTTP avvenga in maniera proporzionale sulla base del numero di giorni durante i quali il veicolo è immatricolato nel Cantone. L'attuale disposizione non è applicata né imposta dai Cantoni. Già oggi,

³⁰ PLR, Fossilfreie Logistik, BioFuels, Lidl, Krummen, Ökostrom.

³¹ PS, ATA, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, PUSCH.

³² UDC, UPSA, ASTAG, Les Routiers Suisses, USAM, auto-schweiz, Krummen, metal.suisse, SPEDLOGSWISS.

³³ UDC, metal.suisse.

analogamente all'imposta cantonale, il conteggio avviene pro rata temporis in base al numero di giorni durante i quali il veicolo è immatricolato nel Cantone. Su questo punto l'ordinanza va adeguata alla realtà.

3.6.6 Art. 50 AP-OTTP / Restituzione per corse all'estero

Sei partecipanti considerano l'abrogazione del diritto alla restituzione delle mezze giornate di circolazione all'estero per i detentori di veicoli svizzeri come un peggioramento rispetto alla situazione odierna³⁴. Per assicurare la parità di trattamento, il diritto alla restituzione delle mezze giornate all'estero non deve essere abrogato, ma esteso anche ai detentori di veicoli esteri.

3.6.7 Allegato 2 OTTP

Il Cantone AR segnala un errore nell'allegato 2 dell'OTTP. Il numero di Comuni del Cantone di Appenzello Esterno indicato è 21, ma in realtà ve ne sono 20.

3.7 Ulteriori richieste

3.7.1.1 Impiego degli apparecchi di rilevazione per ulteriori scopi

Sei partecipanti richiedono che il nuovo sistema di rilevazione venga allestito in maniera tale che il superamento dei limiti di velocità oltre gli 80 km/h da parte di autocarri sul territorio svizzero sia reso impossibile o che perlomeno possa essere sanzionato automaticamente³⁵. Inoltre, occorre verificare se con il nuovo sistema di rilevazione possano essere impediti, oppure quanto meno multati o segnalati alle competenti polizie cantonali e ai centri di controllo del traffico pesante (attraverso un monitoraggio di specifici veicoli e conducenti) anche le violazioni delle disposizioni in materia di tempo di lavoro e di riposo, determinate violazioni nel campo della tecnica automobilistica e le violazioni delle disposizioni sul cabotaggio.

Tra questi, cinque partecipanti hanno inoltre espresso l'opinione che non solo l'amministrazione e il settore dei trasporti devono beneficiare della digitalizzazione del sistema, ma anche la società, l'ambiente e gli altri utenti della strada³⁶. Pertanto, occorre verificare in maniera approfondita se e in che modo i dati acquisiti con il nuovo sistema di rilevazione possono essere utilizzati per ridurre gli effetti esterni del traffico pesante (p. es. attraverso una più intelligente gestione del traffico o grazie a conoscenze acquisite sulla riduzione del consumo di carburante o energia oppure sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico e sonoro). Nel caso in cui ciò sia impedito da motivi di protezione dei dati, i dati stessi devono essere raccolti in forma anonima o aggregata.

Il Cantone AG riconosce nella nuova tecnologia di rilevazione tramite il sistema satellitare globale di navigazione (GNSS) la possibilità tecnica di una differenziazione per tipo di strada (rete di strade a grande capacità, strade principali e rete secondaria). Dal punto di vista cantonale una tale differenziazione sarebbe auspicabile in maniera da rendere interessante non più solo l'opzione della strada più breve ma anche quella della strada più conveniente. Attraverso la definizione di prezzi diversi per le strade è fondamentalmente possibile ottenere uno spostamento alla rete stradale primaria nonché la salvaguardia degli insediamenti e, in particolare, degli attraversamenti dei centri abitati. Questa differenziazione dovrebbe essere uno degli obiettivi della prossima revisione delle basi legali.

3.7.1.2 Compensazione del vantaggio competitivo del trasporto di merci su strada

Sei partecipanti accolgono con favore le semplificazioni amministrative ottenute con il progetto³⁷. Tuttavia, in questo modo il trasporto di merci su strada eserciterebbe un maggiore

³⁴ UPSA, ASTAG, USAM, auto-schweiz, Krummen, SPEDLOGSWISS.

³⁵ PS, USS, ATA, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, PUSCH.

³⁶ PS, ATA, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, PUSCH.

³⁷ PS, USS, ATA, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, PUSCH.

richiamo rispetto a quello su rotaia. Affinché la politica di trasferimento del traffico non subisca battute di arresto è necessario un pacchetto di misure che promuovano il trasferimento e compensino il vantaggio competitivo. Quali possibili varianti vengono citate tra le altre cose un aumento delle tariffe della TTPCP o la riduzione dei prezzi di tracciato per i treni merci.

3.7.1.3 Introduzione delle classi di emissione di CO₂

Sei partecipanti si esprimono a favore di un rapido ulteriore sviluppo della TTPCP³⁸. La TTPCP è a loro parere uno strumento importante per internalizzare i costi esterni dovuti al traffico pesante. Secondo un rilevamento dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), tali costi non sono completamente coperti. Per questo motivo viene avanzata la richiesta che la TTPCP sia sfruttata pienamente il prima possibile nel quadro dell'accordo sui trasporti terrestri e che in futuro sia riscossa tra l'altro in base a classi di emissione di CO₂.

3.7.1.4 Supporto della Polizia

Il Cantone BE richiede che l'attività della polizia nei centri di controllo del traffico pesante sia supportata attraverso un elevato grado di automazione nel rilevamento dei dati. Finora i dati di base del veicolo potevano essere letti dalla carta ID³⁹ o tramite l'interfaccia DRSC⁴⁰ dell'apparecchio di rilevazione TTPCP e acquisiti automaticamente nelle applicazioni cantonali di elaborazione. Con il passaggio al nuovo sistema queste possibilità verranno meno. L'USTRA è consapevole di questa problematica e sta cercando delle soluzioni. Attualmente si presuppone tuttavia che con l'introduzione di NETS/SET i dati di base dovranno essere rilevati manualmente.

Il Cantone BE teme inoltre l'impiego di disturbatori di segnale (cosiddetti jammer) che pregiudichino il segnale GNSS e si aspetta che le possibilità di manipolazione siano identificate tempestivamente e che siano adottate contromisure tecniche. Occorre inoltre illustrare in che modo l'attività di controllo di polizia ne verrebbe influenzata.

³⁸ PS, USS, ATA, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, PUSCH.

³⁹ Carta di identificazione obbligatoria per i veicoli esteri assoggettati alla TTPCP, contenente i dati di base del veicolo.

⁴⁰ Dedicated Short Range Communication (comunicazione a corto raggio).

4 Elenco dei partecipanti

4.1 Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Aargau	AG
Staatskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	AI
Staatskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	AR
Staatskanzlei des Kantons Bern	BE
Staatskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	BL
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	BS
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	FR
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	GE
Staatskanzlei des Kantons Glarus	GL
Staatskanzlei des Kantons Graubünden	GR
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	JU
Staatskanzlei des Kantons Luzern	LU
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	NE
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	NW
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	OW
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	SH
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	SG
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	SZ
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	TG
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	TI
Staatskanzlei des Kantons Uri	UR
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	VD
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	VA
Staatskanzlei des Kantons Zug	ZG

4.2 Partiti politici

PLR.I Liberali	PLR
Partito socialista svizzero	PS
Unione democratica di centro	UDC

4.3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Associazione dei Comuni Svizzeri	ACS
----------------------------------	-----

4.4 Associazioni mantello dell'economia

economiesuisse	economiesuisse
Unione svizzera delle arti e mestieri	USAM
Unione svizzera degli imprenditori	USI
Unione sindacale svizzera	USS
Travail.Suisse	Travail.Suisse

4.5 Associazioni delle imprese di trasporti

Unione professionale svizzera dell'automobile	UPSA
Associazione svizzera dei trasportatori stradali	ASTAG

Les Routiers Suisses
Associazione traffico e ambiente
Associazione dei servizi della circolazione

Les Routiers Suisses
ATA
asa

4.6 Altri ambienti interessati

Allianz Fossilfreie Logistik
Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein
Iniziativa delle Alpi
auto-schweiz
BioFuels Svizzera
Centre Patronal
Greenpeace
Handelskammer beider Basel
Forum PMI
Krummen Kerzers AG
Lidl Schweiz
metal.suisse
Ökostrom Schweiz
privatim
Fondazione PUSCH
SPEDLOGSWISS

Fossilfreie Logistik
CCCS

Iniziativa delle Alpi
auto-schweiz
BioFuels
Centre Patronal
Greenpeace
hkbb
Forum PMI
Krummen
Lidl
metal.suisse
Ökostrom
privatim
PUSCH
SPEDLOGSWISS