



---

# **Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante**

---

Rapporto esplicativo  
Berna, giugno 2017  
Termine: 9 ottobre 2017

## Indice

1	In generale .....	3
1.1	Situazione iniziale .....	3
1.1.1	Riscossione della TTPCP sui veicoli esteri.....	3
1.1.2	Contesto europeo .....	3
1.1.3	Sistema europeo per la riscossione elettronica delle tasse sull'uso delle strade	4
1.2	Contenuto della modifica di ordinanza .....	6
1.2.1	Modifiche a seguito dell'introduzione del SET .....	6
1.2.2	Altri adeguamenti di natura tecnica .....	6
2	Commento ai singoli articoli .....	7
2.1	Modifica dell'OTTP .....	7
2.1.1	Art. 11 cpv. 1 nonché art. 12 .....	7
2.1.2	Art. 13a .....	7
2.1.3	Art. 15 cpv. 6 e 7 .....	8
2.1.4	Art. 15a cpv. 1 e 2 .....	8
2.1.5	Art. 16 cpv. 4 .....	8
2.1.6	Art. 19 cpv. 1 .....	8
2.1.7	Art. 22 cpv. 1 <sup>bis</sup> .....	8
2.1.8	Art. 24 cpv. 1 e 4 .....	8
2.1.9	Art. 25 cpv. 1-4 .....	8
2.1.10	Art. 25a .....	9
2.1.11	Art. 26 .....	9
2.1.12	Art. 26a .....	9
2.1.13	Art. 26b .....	10
2.1.14	Art. 26c .....	11
2.1.15	Art. 26d .....	12
2.1.16	Art. 26e e 26f .....	12
2.1.17	Art. 28 cpv. 3 .....	12
2.1.18	Art. 29 cpv. 2, 2 <sup>bis</sup> , 2 <sup>ter</sup> e 2 <sup>quater</sup> .....	12
2.1.19	Art. 36 cpv. 1 <sup>bis</sup> .....	13
2.1.20	Art. 40 cpv. 5 .....	13
2.1.21	Art. 45 cpv. 4 .....	13
2.1.22	Art. 50a cpv. 3 .....	13
2.1.23	Art. 52 cpv. 2 lett. b e c nonché diversi altri articoli .....	14
2.2	Modifica del diritto vigente .....	14
2.2.1	Ordinanza del 4 aprile 2007 sugli emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane .....	14
3	Ripercussioni .....	14
3.1	Ripercussioni per la Confederazione .....	14
3.1.1	Ripercussioni finanziarie .....	14
3.1.2	Ripercussioni sull'effettivo del personale .....	15
3.2	Ripercussioni per i Cantoni .....	15
3.3	Ripercussioni sull'economia nazionale .....	15
4	Rapporto con il diritto europeo .....	15
5	Basi legali .....	16

## **1 In generale**

### **1.1 Situazione iniziale**

L'articolo 85 capoverso 1 della Costituzione federale (Cost.)<sup>1</sup> attribuisce alla Confederazione la competenza di introdurre, tramite legge, una tassa commisurata alle prestazioni o al consumo. Con tale tassa vengono messi a carico del traffico pesante i costi che esso causa alla collettività e che non sono già coperti con altre prestazioni o tasse. A tal fine la Confederazione ha emanato la legge del 19 dicembre 1997<sup>2</sup> sul traffico pesante (LTTP) e la relativa ordinanza del 6 marzo 2000<sup>3</sup> sul traffico pesante (OTTP). La riscossione effettiva della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) avviene dal 1° gennaio 2001. La tassa viene riscossa sui veicoli svizzeri ed esteri per il trasporto di persone e merci di peso autorizzato superiore a 3,5 tonnellate che circolano sull'intera rete stradale.

#### **1.1.1 Riscossione della TTPCP sui veicoli esteri**

Nel caso dei veicoli esteri la riscossione della tassa è più complessa rispetto ai veicoli svizzeri, dato che per i primi non vi è l'obbligo di montare un apparecchio di rilevazione. Finora, per rilevare la prestazione chilometrica dei veicoli esteri vi erano due possibilità: il montaggio, su base facoltativa, di un apparecchio di rilevazione (soluzione scelta solo da circa l'1 % degli interessati, soprattutto nelle vicinanze del confine), oppure il ritiro di un giustificativo per ogni corsa, sul quale indicare il chilometraggio all'entrata e all'uscita. Questo giustificativo compilato, e consegnato all'uscita dalla Svizzera, serve come base per il calcolo della tassa. Il pagamento della tassa avviene con carta-carburante o carta di credito, in contanti o per il tramite di un conto TTPCP. In caso di pagamento con carta-carburante, i fornitori versano le tasse all'Amministrazione federale delle dogane (AFD). Queste società garantiscono per la tassa sul traffico pesante dal momento in cui il veicolo entra in Svizzera e in conducente ritira il giustificativo. Grazie all'interposizione di queste società, l'AFD non deve preoccuparsi di riscuotere la tassa presso ogni detentore di veicoli domiciliato o con sede all'estero, ma può limitarsi a interagire con i circa 15 fornitori di carte-carburante che si occupano della riscossione di quasi il 75 per cento delle entrate generate dai veicoli esteri. Per le loro prestazioni di garanzia e d'incasso queste società ricevono una provvigione.

Il processo di riscossione è comunque complicato, sia per i trasportatori esteri sia per l'AFD che deve riscuotere la tassa. Durante i loro viaggi in tutta Europa i primi, infatti, devono spesso montare apparecchi diversi per ogni Paese, interrompere la corsa per svolgere le varie formalità e conteggiare separatamente i pedaggi dovuti nei singoli Stati. L'AFD, dal canto suo, tratta ogni anno 2,2 milioni di giustificativi. Mentre il chilometraggio all'entrata è rilevato dal conducente stesso presso un apposito terminale, quello all'uscita deve essere rilevato manualmente dal personale doganale. A ciò si aggiunge il lavoro necessario per aiutare i conducenti in occasione della prima registrazione del veicolo o di mutazioni. Anche i veicoli che non presentano alcun rischio devono fermarsi al confine a causa della riscossione della tassa sul traffico pesante. Le formalità necessarie per la riscossione del pedaggio o della tassa sul traffico pesante intralciano così la circolazione delle merci e il flusso del traffico al confine. Per questo motivo, nonché a causa dell'eccessiva mole di lavoro presso gli uffici doganali, vi è un importante potenziale di miglioramento in questo ambito.

#### **1.1.2 Contesto europeo**

Per via della posizione centrale sull'asse di transito nord-sud, la Svizzera è un elemento importante della politica e della rete europea del traffico. Da parte dell'UE vi è un grande interesse a semplificare il traffico nord-sud attraverso la Svizzera. Anche quest'ultima ha grande interesse ad accedere alla rete stradale europea. Per questo motivo, dopo il rifiuto di aderire allo Spazio economico europeo (SEE), nel 1999 la Svizzera ha concluso con l'UE

---

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> RS 641.81

<sup>3</sup> RS 641.811

sette accordi bilaterali, tra cui l'accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (accordo sui trasporti terrestri)<sup>4</sup>.

Affinché i diversi sistemi di riscossione, in Svizzera e nell'UE, siano in futuro interoperabili, nell'articolo 39 dell'accordo sui trasporti terrestri è definito che in seno al Comitato misto si organizzano consultazioni allo scopo di «garantire un livello adeguato di interoperabilità dei sistemi elettronici di riscossione delle tariffe di uso della rete stradale». Conformemente all'articolo 51 dell'accordo, il Comitato misto è composto da rappresentanti delle parti contraenti (Svizzera e UE) ed è responsabile della gestione e della corretta applicazione dell'accordo stesso. «A tal fine esso formula raccomandazioni e adotta decisioni nei casi previsti [...]. Tali decisioni sono eseguite dalle parti secondo le rispettive norme. Il Comitato misto si pronuncia di comune accordo.» Inoltre, secondo l'articolo 51 paragrafo 2 dell'accordo il Comitato misto garantisce in particolare l'applicazione del summenzionato articolo 39 relativo all'interoperabilità dei sistemi elettronici di riscossione delle tariffe di uso della rete stradale. Il Principato del Liechtenstein, quale Stato membro dello SEE e parte del territorio di applicazione della TTPCP, è in ogni caso obbligato ad attuare il diritto europeo (vedi punto 18b. dell'allegato XIII dell'accordo SEE nella versione del 23 ottobre 2009).

### **1.1.3 Sistema europeo per la riscossione elettronica delle tasse sull'uso delle strade**

#### **Basi di diritto europeo**

In 22 Stati dell'UE vengono riscalate tasse sul traffico pesante per l'uso di determinate strade. Salvo alcune eccezioni, i sistemi impiegati per la riscossione dei pedaggi non sono compatibili tra di loro. Da oltre un decennio l'UE cerca di realizzare l'interoperabilità di questi sistemi, ai fini di un perfezionamento della libera circolazione delle merci. A tal fine ha emanato un'apposita direttiva<sup>5</sup> che obbliga gli Stati membri a garantire l'interoperabilità e fissa prescrizioni tecnologiche di base. Nel 2009 la Commissione ha definito in una decisione<sup>6</sup> i dettagli relativi a questo servizio di pedaggio interoperabile, denominato «Servizio europeo di telepedaggio» (SET, in inglese «European Electronic Toll System», EETS).

#### **Funzionamento**

Scopo del SET è fare in modo che gli utenti delle strade (obbligati al pagamento del pedaggio) possano utilizzare tutti i sistemi di riscossione dei pedaggi ricorrendo a *una* sola unità di bordo (apparecchio di rilevazione) e sulla base di *un* solo contratto, pagando poi *una* sola fattura. A tal fine i trasportatori stipulano un contratto con un fornitore del SET, il quale mette a loro disposizione un apposito apparecchio. Se il veicolo munito di apparecchio di rilevazione circola su una strada soggetta a pedaggio, viene registrato. Il fornitore del SET effettua il conteggio con tutti gli esattori di pedaggi interessati e invia al trasportatore una fattura relativa a tutti i viaggi soggetti a pedaggio. In questo modo, gli obbligati al pagamento non versano più la tassa direttamente ai singoli esattori di pedaggi, ma hanno rapporti solo con un fornitore del SET. Per i suoi servizi quest'ultimo riceve un compenso dagli obbligati al pagamento del pedaggio e dagli esattori di pedaggi. Nel quadro di una revisione della decisione 2009/750/CE sul telepedaggio si intende prevedere il pagamento del compenso per i fornitori del SET da parte di detti esattori.

#### **Attuazione nell'Unione Europea**

Negli Stati membri dell'UE e dello SEE, per gli autocarri il SET è vincolante da ottobre 2012. Gli organi esattori di pedaggi devono fare in modo che gli utenti nel loro territorio possano impiegare il SET ai fini del pagamento della tassa.

---

<sup>4</sup> RS 0.740.72

<sup>5</sup> Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124).

<sup>6</sup> Decisione 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici (GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11).

Attualmente nell'UE già cinque società (due in Francia, una in Italia, una in Danimarca e una nella Repubblica ceca) sono ufficialmente registrate, nel proprio Paese d'origine, quali fornitori del SET ai sensi della decisione 2009/750/CE sul telepedaggio. Tutte le società provengono dal settore delle prestazioni per il traffico pesante, in relazione con carburanti e, in particolare, con la riscossione dei pedaggi. Per altre società operative nello stesso settore la procedura di registrazione è in corso nei rispettivi Paesi. Nel sistema di pedaggio per autocarri in **Austria**, i cinque fornitori del SET ufficialmente registrati più un fornitore supplementare di servizi si trovano in una fase pilota che prevede un numero limitato di utenti e la riscossione effettiva del pedaggio. Il passaggio all'esercizio effettivo illimitato è previsto per il secondo semestre del 2017. Quattro di queste società si trovano nella stessa fase anche in **Danimarca**. In **Belgio**, il 1° aprile 2016 è stato introdotto un sistema di pedaggio per autocarri a livello nazionale con uno dei fornitori del SET registrati, mentre altri due fornitori registrati si trovano nella fase di test. In **Francia**, dall'introduzione del sistema di telepedaggio per autocarri, i fornitori di prestazioni di pedaggio sono ammessi sulle autostrade analogamente ai fornitori del SET. Alcuni di essi corrispondono ai fornitori del SET autorizzati. In **Italia** tre società, due delle quali sono fornitori del SET registrati, si trovano nella fase di trattativa e test, al fine di offrire ai propri clienti il servizio di telepedaggio sulle autostrade italiane.

### **Attuazione in Svizzera**

In Svizzera, per le persone estere obbligate al pagamento della tassa il ricorso al SET è facoltativo. Per i sistemi di pedaggio attuali (come quello relativo alla TTPCP), il SET rappresenta un servizio supplementare da integrare in quello esistente. Dato che non è membro né dell'UE né dello SEE, la Svizzera non è obbligata a riprendere la direttiva 2004/52/CE concernente l'interoperabilità. In occasione della riunione del 25 giugno 2010 del Comitato misto relativo all'accordo sui trasporti terrestri, la Svizzera aveva tuttavia assicurato di garantire l'interoperabilità per i veicoli esteri, conformemente alla direttiva.

Si prevede che gli odierni fornitori di carte-carburante in Svizzera diventeranno fornitori del SET. Due di queste società hanno già comunicato ufficialmente all'AFD il proprio interesse a riscuotere la TTPCP quale fornitore del SET. Altre società hanno mostrato interesse in via informale.

### **Nessuna attuazione per i veicoli svizzeri**

Per i veicoli svizzeri vi è l'obbligo di montare un apparecchio di rilevazione emotach, che viene consegnato gratuitamente. Pertanto, al momento non è necessario invitare i trasportatori svizzeri a ricorrere a un fornitore del SET. Per motivi di protezione degli investimenti, non si prevede, attualmente, il ricorso al SET per i veicoli svizzeri. Nel 2010 sono stati acquistati circa 80 000 apparecchi emotach, il cui ciclo di vita termina nel 2024, destinati a essere consegnati gratuitamente soprattutto ai detentori di veicoli svizzeri. Tutti questi apparecchi devono essere utilizzati. Il ricorso al SET comporterebbe un ampliamento e un adeguamento della soluzione informatica attuale relativa ai veicoli svizzeri (sistema informatico TTPCP, SI TTPCP). Il SI TTPCP di seconda generazione deve però essere mantenuto immutato fino al 2024, al fine di garantire un funzionamento corretto. Visto che il SI TTPCP per veicoli svizzeri è basato sull'obbligo di montaggio dell'emotach, il passaggio al SET nel contesto attuale richiederebbe molti più cambiamenti di quanti ne sono necessari per i veicoli esteri.

Un altro elemento contrario al passaggio al SET per i veicoli svizzeri è che, viste le attuali condizioni quadro del sistema TTPCP di seconda generazione, non sarebbe possibile garantire la stessa sicurezza nel rilevamento dei dati come avviene con l'apparecchio consegnato dall'AFD. A causa del divieto di cabotaggio, il rischio di rilevamento errato nel caso dei veicoli esteri è molto inferiore. Dal punto di vista dei veicoli svizzeri, passare al SET già ora comporterebbe una disparità di trattamento tra i veicoli muniti di apparecchio di rilevazione svizzero e quelli muniti di apparecchio di un fornitore del SET. Per quanto riguarda i conducenti esteri, invece, il SET garantirebbe rilevamenti più esatti e sicuri rispetto a quanto avviene oggi con i terminali di trattamento (rilevamento manuale).

L'attuale generazione degli apparecchi di rilevazione è stata introdotta nel 2011 e giungerà alla fine del proprio ciclo di vita al più tardi nel 2024. Se le esperienze fatte fino ad allora con i fornitori del SET saranno positive, il SET potrebbe rappresentare una possibilità per una nuova tecnologia di rilevamento per i veicoli svizzeri. La possibilità di apertura al SET sarà quindi uno degli obiettivi del sistema TTTCP di terza generazione. I trasportatori svizzeri sono tuttavia liberi di stipulare già prima un contratto con un fornitore del SET per le loro corse all'estero.

## **1.2 Contenuto della modifica di ordinanza**

### **1.2.1 Modifiche a seguito dell'introduzione del SET**

Con la revisione dell'OTTP si intende semplificare la riscossione della tassa per quanto riguarda i veicoli esteri. A tal fine, ai trasportatori esteri deve essere data la possibilità di rivolgersi, nel quadro del SET, a fornitori di servizi di rilevazione (fornitori del SET), affinché questi mettano a loro disposizione gli apparecchi interoperabili necessari per rilevare e dichiarare la prestazione chilometrica nonché adempiano gli obblighi di pagamento. L'ordinanza disciplina i seguenti aspetti:

- le condizioni alle quali le persone assoggettate al pagamento della tassa possono incaricare un fornitore del SET;
- le condizioni per l'autorizzazione dei fornitori del SET;
- gli obblighi correlati all'autorizzazione;
- gli obblighi della persona assoggettata al pagamento della tassa;
- le modalità per la tassazione e il calcolo in caso di incarico affidato a un fornitore del SET;
- definizione del peso determinante in caso di ricorso a un servizio di rilevazione (SET): se nell'apparecchio di rilevazione interoperabile non viene dichiarato il peso totale autorizzato del rimorchio o semirimorchio, è determinante il peso massimo del convoglio; se invece tale peso totale autorizzato viene dichiarato, si applicano le attuali disposizioni dell'articolo 13.

### **1.2.2 Altri adeguamenti di natura tecnica**

Con la revisione si intende inoltre stralciare alcune disposizioni dell'OTTP che non sono mai state applicate e uniformare determinati processi al fine di applicare le necessarie modifiche. Si tratta dei seguenti aspetti:

- dispositivo d'identificazione elettronico in caso di esenzione dall'obbligo di montare l'apparecchio di rilevazione: i dispositivi d'identificazione elettronici non vengono più consegnati;
- fatturazione degli apparecchi di rilevazione: gli apparecchi sono di proprietà dell'AFD, la quale fattura al detentore del veicolo gli apparecchi non restituiti o danneggiati;
- controllo dell'apparecchio di rilevazione: il sensore-rimorchio dell'apparecchio non deve più essere verificato in occasione dei collaudi periodici del veicolo;
- dichiarazione del peso inferiore conformemente all'articolo 13 capoverso 7: la persona assoggettata al pagamento della tassa deve presentare una domanda per ogni periodo di tassazione. Tuttavia, alla domanda non devono più essere allegati copie delle licenze di circolazione;
- periodo di tassazione: la possibilità di prorogare tale periodo di tre mesi nonché di fissare un altro periodo di tassazione in casi particolari è stata stralciata senza essere sostituita;
- riscossione della tassa in caso di veicoli svizzeri: le decisioni d'imposizione provvisorie non vengono più emanate, pertanto tale possibilità è stralciata senza essere sostituita;

- interessi: l'importo fissato della tassa deve essere pagato entro il termine. Sugli importi scoperti è dovuto un interesse, determinato ora sulla base dell'ordinanza del DFF dell'11 dicembre 2009<sup>7</sup> concernente l'interesse moratorio e remuneratorio;
- riscossione della tassa in caso di veicoli esteri: già oggi la tassa può essere pagata con carte-carburante. Questa possibilità viene ora introdotta nell'OTTP;
- dichiarazione del rimorchio su un'area controllata: le persone estere assoggettate al pagamento della tassa non necessitano delle disposizioni in merito, che vengono così stralciate senza essere sostituite;
- chiave di ripartizione per la quota rimanente della tassa: è determinante, tra l'altro, l'imposizione fiscale del traffico motorizzato da parte dei Cantoni. L'indice totale della tassa sui veicoli a motore necessario a tale scopo è ora accertato dall'AFD e non più dall'Amministrazione federale delle contribuzioni;
- emolumento per la diffida: per le intimazioni non vengono più riscosse tasse;
- ricorso contro le decisioni dell'autorità d'esecuzione cantonale: manca una base legale per la revoca dell'effetto sospensivo. La relativa frase viene pertanto stralciata;
- vari adeguamenti redazionali.

## **2 Commento ai singoli articoli**

### **2.1 Modifica dell'OTTP**

#### **2.1.1 Art. 11 cpv. 1 nonché art. 12**

Adeguamenti redazionali sulla scorta dell'abrogazione dell'articolo 14b OTTP in data 1° gennaio 2017<sup>8</sup>.

#### **2.1.2 Art. 13a**

Il sistema della TTPCP è l'unico sistema in Europa che richiede al conducente di dichiarare il peso totale autorizzato del rimorchio o semirimorchio trainato. La dichiarazione del peso mediante apparecchio di rilevazione esige un'apposita funzione di registrazione e indicazione, sproporzionata solo per i fini della TTPCP. I sistemi di pedaggio dei Paesi limitrofi limitano la dichiarazione (del peso) all'indicazione del numero di assi; di conseguenza anche le funzioni dell'apparecchio sono più semplici. Le combinazioni di veicoli nell'ambito dei trasporti internazionali circolano generalmente con il peso massimo autorizzato del convoglio (di regola 40 t o il peso massimo autorizzato del convoglio iscritto nella licenza di circolazione del veicolo trattore). Le combinazioni di veicoli con un peso totale del convoglio inferiore a quello massimo autorizzato sono un'eccezione. Pertanto, per gli utenti del SET la possibilità di indicare il peso autorizzato del rimorchio o semirimorchio sarebbe necessaria solo in casi eccezionali e deve essere sostituita dalla dichiarazione del rimorchio o semirimorchio (rimorchio sì/rimorchio no). Nel caso della dichiarazione del rimorchio, la combinazione di veicoli viene sempre tassata sulla base del peso massimo autorizzato del convoglio. I fornitori del SET sono tuttavia liberi di offrire ai propri clienti, per la dichiarazione del rimorchio o semirimorchio, un apparecchio di rilevazione con la possibilità di indicare il peso. In questo caso, per il calcolo del peso determinante ai fini della tassa viene preso in considerazione il peso totale ammesso inferiore del rimorchio o semirimorchio dichiarato, conformemente alle disposizioni generali dell'articolo 13. Sulla base delle esperienze l'AFD parte dal presupposto che i fornitori del SET, per motivi di carattere economico e tecnico, offriranno ai loro clienti la possibilità della dichiarazione semplificata.

---

<sup>7</sup> RS 641.207.1

<sup>8</sup> RU 2016 3275

### **2.1.3 Art. 15 cpv. 6 e 7**

I capoversi 6 e 7 sono abrogati. Il dispositivo d'identificazione elettronico (cosiddetto TAG) per i veicoli che sono esentati dall'obbligo di montare l'apparecchio di rilevazione non viene più consegnato. Nella fase iniziale dopo l'introduzione della TTPCP questi apparecchi erano previsti come mezzi d'identificazione presso gli impianti di controllo. I veicoli interessati (ovvero quelli assoggettati alla tassa forfettaria sul traffico pesante [TFTP], quelli esentati dalla TTPCP ecc.) possono essere identificati sulla base della targa di controllo. Un mezzo d'identificazione supplementare non è più necessario. Viene così a cadere l'onere amministrativo per la gestione dei TAG. La rinuncia al TAG in caso di esenzione dall'obbligo di montare l'apparecchio di rilevazione comporta anche la decadenza del diritto dei detentori di presentare una richiesta di equipaggiamento con TAG.

### **2.1.4 Art. 15a cpv. 1 e 2**

Il *capoverso 1* stabilisce che in caso di primo equipaggiamento del veicolo, gli apparecchi di rilevazione, di proprietà dell'AFD, sono consegnati gratuitamente. Viene specificato che si tratta di una consegna in prestito.

A causa dell'assenza di una base legale, finora gli apparecchi di restituzione non restituiti o danneggiati (p. es. in caso di incidente o incendio del veicolo) non potevano essere fatturati al detentore del veicolo. In media si tratta di 20 apparecchi all'anno, del valore di 1000 franchi ciascuno. Con l'aggiunta al *capoverso 2*, in futuro tali apparecchi potranno essere fatturati. Nella maggior parte dei casi i costi sono assunti dall'assicurazione di responsabilità civile.

### **2.1.5 Art. 16 cpv. 4**

Il funzionamento del sensore-rimorchio dell'apparecchio di rilevazione dipende da diversi fattori. L'implementata funzione di sorveglianza permette un'analisi da parte del servizio competente presso l'AFD. In occasione dei collaudi periodici del veicolo non è dunque più necessario procedere al controllo del sensore-rimorchio. Il *capoverso* è pertanto abrogato. Ciò comporta anche uno sgravio per le autorità cantonali d'immatricolazione.

### **2.1.6 Art. 19 cpv. 1**

Adeguamenti redazionali. Il modulo di registrazione non è più fornito direttamente, ma viene messo a disposizione in Internet.

### **2.1.7 Art. 22 cpv. 1<sup>bis</sup>**

Questo *capoverso* disciplina la procedura da seguire quando si tiene conto dei carichi sull'asse. A seconda della combinazione di veicoli, il peso determinante calcolato secondo l'articolo 13 *capoversi* 3 e 4 può essere più elevato rispetto al peso autorizzato sulla base dei carichi ammessi sull'asse. Il detentore del veicolo può richiedere che la tassa venga riscossa sul peso inferiore. Ai fini di una semplificazione della procedura a favore dei detentori, si rinuncia ora alla presentazione di copie delle licenze di circolazione. I moduli compilati elettronicamente possono essere trasmessi direttamente, senza la necessità di scansionare documenti supplementari. I dati necessari per poter tenere conto dei carichi sugli assi sono trasmessi al sistema informatico per la TTPCP direttamente dal registro automatizzato dei veicoli e dei detentori (MOFIS).

### **2.1.8 Art. 24 cpv. 1 e 4**

Il periodo di tassazione di un mese civile ha dato buoni risultati. Non è dunque più necessario prevedere la possibilità di prorogare tale periodo fino a un massimo di tre mesi. Questa disposizione può essere stralciata senza sostituzione (cpv. 1).

Anche il *capoverso 4* viene abrogato. Il periodo di tassazione è confrontato automaticamente dal sistema con le date di immatricolazione e messa fuori circolazione degli uffici della circolazione stradale.

### **2.1.9 Art. 25 cpv. 1–4**

Nel *capoverso 1* è definita la forma dell'invio della decisione d'imposizione. Vi è ora la possibilità della trasmissione per via elettronica.

Come finora, la tassa è esigibile 60 giorni dopo la scadenza del periodo di tassazione. Dato che non vengono emanate decisioni d'imposizione provvisorie, gli ultimi due periodi del capoverso 2 sono stralciati senza essere sostituiti.

Il capoverso 3 stabilisce un termine per il pagamento di 30 giorni dall'esigibilità della tassa. Anche qui vengono stralciate le disposizioni sulla decisione d'imposizione provvisoria.

Nei capoversi 4 e 5 sono disciplinate le nuove disposizioni sugli interessi.

L'ordinanza del DFF del 10 dicembre 1992<sup>9</sup> sulla scadenza e gli interessi nell'imposta federale diretta e l'ordinanza del DFF dell'11 dicembre 2009<sup>10</sup> concernente l'interesse moratorio e remuneratorio prevedono tassi d'interesse diversi. Affinché in futuro nell'AFD valgano le stesse condizioni, la competenza di fissare i tassi d'interesse sarà affidata al Dipartimento federale delle finanze (DFF). Già oggi esso disciplina gli interessi per i crediti non pagati relativi a dazio, imposta sul valore aggiunto e imposta sugli oli minerali. L'importo minimo di 100 franchi, previsto nell'ordinanza del DFF concernente l'interesse moratorio e remuneratorio, deve ora essere applicato anche per quanto riguarda la TTPCP. Con l'applicazione di questo importo minimo per la riscossione dell'interesse moratorio, bisogna prevedere minori entrate pari a circa 150 000 franchi all'anno. Tuttavia, un terzo di questo importo sarebbe comunque stato ammortato come perdita (fallimenti, rinuncia alla procedura d'esecuzione in caso di importi bassi). D'altro canto, vengono a cadere le spese per l'invio delle fatture relative agli interessi di mora.

Dalla seguente tabella emerge che circa il 90 per cento delle quasi 10 000 posizioni fatturate relative agli interessi di mora riguardano importi inferiori a 100 franchi:

Anno: 2015	Totale in fr.	Numero di posizioni singole
Tutti gli interessi di mora conteggiati	411 770.20	10 089
Importi singoli superiori a fr. 100	257 378.10	901
Differenza (fino a fr. 100)	154 392.10	9 188

Con l'applicazione dell'ordinanza del DFF concernente l'interesse moratorio e remuneratorio il tasso d'interesse passa dal 3 al 4 per cento, comportando un aumento delle entrate di circa 85 000 franchi all'anno. Il risultato netto (aumento dell'importo minimo, adeguamento del tasso d'interesse e ammortamento delle perdite) prevede entrate annuali inferiori di 15 000 franchi rispetto a quelle attuali. Visto però il guadagno di sinergie che si ottiene all'interno dell'AFD, questa somma è accettabile.

A tempo debito sarà necessario adeguare l'ordinanza del DFF concernente l'interesse moratorio e remuneratorio.

#### **2.1.10 Art. 25a**

L'articolo illustra le possibilità per rilevare i dati necessari ai fini della riscossione della TTPCP.

#### **2.1.11 Art. 26**

Adeguamenti redazionali sulla base dell'adeguamento del titolo della sezione 2.

#### **2.1.12 Art. 26a**

*Capoverso 1:* Le persone assoggettate al pagamento della tassa per veicoli esteri hanno la possibilità di affidare a un fornitore del SET di propria scelta le procedure relative al rilevamento, alla dichiarazione e al pagamento della TTPCP. Ciò a condizione che tale fornitore sia autorizzato dall'AFD. In questo modo cambia la forma di partecipazione delle persone assoggettate al pagamento della tassa per quanto concerne il rilevamento dei dati necessari alla tassazione. Anziché dichiarare i dati di base al momento della prima registrazione non-

<sup>9</sup> RS 642.124

<sup>10</sup> RS 641.207.1

ché dichiarare il chilometraggio presso un terminale di trattamento in occasione dell'entrata e dell'uscita, queste persone installano un apparecchio rilasciato da un fornitore del SET autorizzato. Queste condizioni devono essere adempiute cumulativamente. Per garantire la trasparenza sul mercato degli offerenti, l'AFD rende noti in Internet i fornitori del SET autorizzati sul territorio svizzero. L'ordinanza del 4 aprile 2007<sup>11</sup> sul trattamento dei dati nell'AFD, che si trova in fase di revisione, deve essere adeguata con l'inserimento del termine «fornitore del SET».

Secondo il *capoverso 2*, all'atto dell'entrata in Svizzera le persone devono inoltre essere disposte a fornire la prova che esse hanno incaricato un fornitore del SET del pagamento della tassa e che questi ha fornito loro un apparecchio di rilevazione funzionante.

Al *capoverso 3* viene definito chiaramente che il credito fiscale si estingue solo nel momento in cui la tassa è versata all'AFD e che la persona assoggettata al pagamento non è liberata dal suo obbligo quando versa l'importo al fornitore del SET.

### **2.1.13 Art. 26b**

Nella nuova procedura con il SET, il fornitore del SET assume gli obblighi della persona assoggettata al pagamento della tassa, ovvero dichiarare all'AFD i dati relativi al veicolo e al detentore nonché la prestazione chilometrica e anche l'obbligo di pagare la tassa dovuta. Se il fornitore del SET intende offrire i propri servizi anche in Svizzera, deve soddisfare le prescrizioni legali, tecniche e operative nonché adempiere gli obblighi richiesti in Svizzera.

Il *capoverso 1* definisce le condizioni che deve soddisfare il fornitore del SET per essere autorizzato in Svizzera. Non vi è un apprezzamento delle conseguenze giuridiche: ogni fornitore che soddisfa le condizioni ha diritto a essere autorizzato come tale. In caso contrario, l'AFD dovrebbe selezionare un certo numero di fornitori tramite bando di concorso, influenzando così la concorrenzialità tra i fornitori. Se infatti non coprissero anche l'ambito della TTPCP, i fornitori del SET interessati non potrebbero offrire ai propri clienti un pacchetto interoperabile completo. Inoltre, viste le diverse origini delle persone assoggettate al pagamento della tassa, per l'AFD sarebbe difficile offrire una copertura europea completa ricorrendo a un numero limitato di fornitori del SET. Con i fornitori del SET autorizzati viene concluso un contratto di diritto pubblico.

L'esigenza posta dalla *lettera a*, ovvero avere sede in Svizzera o in uno Stato membro dello SEE, garantisce che le società che richiedono l'autorizzazione si sono già adeguate alla direttiva 2004/52/CE concernente l'interoperabilità e che, pertanto, vi sono già dei potenziali clienti per la TTPCP.

Ai sensi della *lettera b*, il fornitore del SET deve poter provare che soddisfa le prescrizioni tecniche e operative fissate dal DFF.

Grazie alla *lettera c* l'AFD può esigere che venga prestata una garanzia. Essa valuta se il rischio di perdita è così elevato da necessitare una prestazione di garanzia. In questo contesto occorre prestare attenzione al fatto che una simile prestazione comporterebbe un maggiore compenso conformemente all'articolo 26c *capoverso 3*. Nell'interesse di contenere le spese di riscossione, questo compenso deve essere mantenuto il più basso possibile.

*Lettera d*: In quanto titolare di un'autorizzazione dell'AFD, il fornitore del SET deve designare un recapito in Svizzera, in modo tale che la notifica di decisioni (relative p. es. a un cambiamento degli obblighi o a una sospensione dell'autorizzazione) possa avvenire in modo rapido e semplice (vedi art. 11b della legge federale del 20 dicembre 1968<sup>12</sup> sulla procedura amministrativa).

Il *capoverso 2* stabilisce che la fissazione delle prescrizioni tecniche e operative spetta al DFF.

---

<sup>11</sup> RS 631.061

<sup>12</sup> RS 172.021

Il *capoverso 3* prevede che, oltre alla revoca, l'AFD disponga anche della possibilità di sospendere l'autorizzazione in caso di difficoltà di pagamento o di problemi nella trasmissione dei dati. Grazie alla flessibilità offerta dalla sospensione, non è necessario ripetere l'intera procedura di autorizzazione se emerge che le condizioni per l'autorizzazione sono solo temporaneamente non soddisfatte. Se invece le condizioni per l'autorizzazione non vengono durevolmente adempite, l'autorizzazione è revocata e il contratto disdetto.

#### **2.1.14 Art. 26c**

L'AFD non seleziona i fornitori del SET sulla base di una procedura di diritto in materia di acquisti. Le regole del SET prevedono invece che le persone che devono pagare una tassa o un pedaggio siano libere di scegliere il fornitore del SET che preferiscono sul mercato europeo. Il pacchetto dei servizi offerti dai singoli fornitori va ben oltre la riscossione delle tasse sul traffico stradale. L'utente sceglie il proprio fornitore, tra l'altro, anche in base alla sua sede e lingua. Il comportamento e l'origine degli utenti, quali persone obbligate a pagare la tassa o il pedaggio, influiscono sull'offerta dei fornitori del SET. Il mercato delle carte-carburante mostra che i fornitori di tali carte operano, in parte, in ambito locale (i loro clienti provengono da uno o pochi Paesi), ma che i servizi offerti riguardano l'intera Europa.

*Capoverso: 1:* Dato che sono le persone assoggettate al pagamento della tassa o del pedaggio (e non gli esattori di pedaggi) a determinare la quota di mercato dei fornitori del SET, le condizioni poste dagli esattori di pedaggi, e dunque anche dall'AFD, devono essere uguali e trasparenti per tutti i fornitori. Secondo le regole del sistema europeo di telepedaggio, la comunicazione avviene nel quadro di una dichiarazione relativa ai settori del SET, che nel diritto svizzero si traduce nella definizione di condizioni per ottenere un'autorizzazione ufficiale. Di conseguenza, il fornitore del SET deve adempiere i seguenti obblighi.

Assumersi l'obbligo della persona obbligata al pagamento della tassa di rilevare e registrare all'attenzione dell'AFD, nella qualità da questa richiesta, i dati relativi al veicolo e al detentore (*lett. a*).

Fornire alla persona assoggettata al pagamento della tassa, dalla quale ha ricevuto l'incarico, un apparecchio di rilevazione funzionante, in grado di rilevare e trasmettere i dati necessari al pagamento della tassa conformemente all'OTTP (*lett. b*).

Rilevare correttamente le prestazioni chilometriche in Svizzera dei veicoli equipaggiati di apparecchio di rilevazione interoperabile (*lett. c*).

Trasmettere all'AFD i dati relativi alla prestazione chilometrica in Svizzera in una qualità e con una velocità di trasmissione da definire nell'ordinanza del DFF (*lett. d*).

Pagare il credito fiscale entro il termine di pagamento (*lett. e*).

Nel quadro della riscossione della TTPCP mediante il SET, il fornitore assume il ruolo di servizio di pagamento: esso paga all'AFD la tassa dovuta dai propri clienti e la richiede poi a questi ultimi. I clienti si assumono invece il rischio di errore legato all'attività commerciale del fornitore del SET. Il rischio legato al mancato pagamento in caso di insolvenza del fornitore del SET ricade però, di fatto, sull'AFD, dato che è praticamente impossibile riscuotere a posteriori la tassa presso ogni debitore all'estero. Per questo motivo deve esservi la possibilità di richiedere una prestazione di garanzia al fornitore del SET (cfr. art. 26b cpv. 1 lett. c).

Se la persona assoggettata al pagamento della tassa non fa fronte ai propri impegni di pagamento nei confronti del fornitore del SET, quest'ultimo può disdire il mandato. Non è necessario che il fornitore ne informi l'AFD, dato che in occasione del passaggio del confine l'apparecchio non comunicherebbe con i radiofari di confine e il conducente dovrebbe ritirare un giustificativo al terminale di trattamento.

Il *capoverso 2* prevede che l'autorizzazione sia vincolata ad altre condizioni.

*Capoverso 3:* Dal punto di vista dell'AFD, il rilevamento e la trasmissione dei dati nonché il pagamento della tassa da parte dei fornitori del SET rappresentano un aiuto amministrativo, per il quale questi devono essere compensati. Spetta al DFF fissare l'entità di tale compen-

so, in maniera vincolante per tutti i fornitori. Deve poter essere possibile definire una provvigione percentuale, analogamente a quanto avviene per le tasse delle carte di credito.

#### **2.1.15 Art. 26d**

Anche se incarica un fornitore del SET, la persona assoggettata al pagamento della tassa non è liberata da tutti gli obblighi. L'articolo 26d capoversi 1–3 definisce, infatti, quali sono i suoi obblighi, dato che la possibilità di evitare e di correggere errori rientra nella sua sfera di competenza.

*Capoverso 1:* Se per il rilevamento della prestazione chilometrica l'utente ricorre al SET, egli non può spegnere l'apparecchio di rilevazione o manipolarlo in modo da pregiudicarne il funzionamento, e di conseguenza il rilevamento del chilometraggio. È possibile ricorrere al SET solo se questo funziona al momento dell'entrata in Svizzera. Condizione fondamentale a tal fine è la funzionalità dell'apparecchio di rilevazione. In caso contrario, il fornitore del SET non può essere obbligato al pagamento del credito fiscale. Inoltre, non sarebbero garantiti né il rilevamento corretto né, di conseguenza, la corretta tassazione.

Il fornitore del SET registra i dati della persona e i dati di base del veicolo rilevanti per la tassa. I dati statici importanti ai fini della tassa sono registrati nell'apparecchio di rilevazione. Il rilevamento corretto della TTPCP è possibile solo se i dati registrati nell'apparecchio corrispondono a quelli iscritti nella licenza di circolazione. Il *capoverso 2* prevede pertanto che l'utente, in quanto persona assoggettata al pagamento della tassa, deve garantire che il fornitore del SET possa registrare i dati corretti secondo la licenza di circolazione. Egli deve invece procedere personalmente e manualmente alla dichiarazione del rimorchio, sulla base della combinazione di veicoli.

Ai sensi del *capoverso 3*, se l'apparecchio di rilevazione non funziona all'entrata in Svizzera, si applicano le disposizioni dell'articolo 27 relative ai veicoli senza apparecchio di rilevazione.

*Capoverso 4:* Non è possibile escludere completamente che si verifichino malfunzionamenti o guasti dell'apparecchio di rilevazione mentre il veicolo circola in Svizzera. In questi casi, l'utente, in quanto persona assoggettata al pagamento della tassa, deve recarsi presso un ufficio doganale, al più tardi all'uscita dalla Svizzera, per rilevare le informazioni mancanti concernenti la prestazione chilometrica.

#### **2.1.16 Art. 26e e 26f**

Gli articoli 26e e 26f disciplinano la procedura di tassazione e di fatturazione nei casi in cui persone assoggettate al pagamento della tassa per veicoli esteri incaricano un fornitore del SET. Vi è ora la possibilità di trasmettere la decisione d'imposizione per via elettronica. La cadenza attuale dell'imposizione (ogni due settimane), è abbreviata al massimo a una settimana.

#### **2.1.17 Art. 28 cpv. 3**

L'attuale articolo 28 capoverso 3 prevede che nei casi in cui il rimorchio è sganciato o accoppiato «su un'area controllata» e si dispone di una relativa attestazione scritta, la tassa è riscossa sulla base della prestazione chilometrica e del peso determinate. Questa disposizione concerne solo i veicoli esteri senza apparecchio di rilevazione. Tuttavia, i veicoli di spedizionieri esteri che operano nelle regioni di confine dispongono, generalmente, di un apparecchio per la rilevazione della TTPCP. Pertanto, poiché questa disposizione non viene applicata nella prassi, il capoverso 3 viene abrogato.

#### **2.1.18 Art. 29 cpv. 2, 2<sup>bis</sup>, 2<sup>ter</sup> e 2<sup>quater</sup>**

*Capoverso 2:* Secondo la formulazione odierna, la TTPCP può essere pagata, oltre che in contanti, con carte di credito o di addebito. Il 75 per cento delle persone estere assoggettate al pagamento della tassa procede al pagamento mediante carte-carburante. Finora le carte-carburante non erano però menzionate tra le possibilità di pagamento. La situazione giuridica è modificata, ma l'elenco all'articolo 29 capoverso 2 non va inteso in senso esaustivo. In questo modo si permette l'impiego anche di moderni mezzi di pagamento, senza dover però procedere a una modifica dell'ordinanza.

Secondo i *capoversi 2<sup>bis</sup> e 2<sup>ter</sup>*, è possibile ricorrere a fornitori di carte-carburante se questi adempiono le condizioni di cui alle lettere a–c del capoverso 2<sup>bis</sup>, comprese le prescrizioni tecniche e operative fissate dal DFF (cpv. 2<sup>ter</sup>).

*Capoverso 2<sup>quater</sup>*: La possibilità di pagare con carte-carburante presuppone una modifica dell'ordinanza sul trattamento dei dati nell'AFD, che si trova in fase di revisione, con l'indicazione dei fornitori di carte-carburante. Per quanto riguarda il compenso per questi fornitori, si rimanda alle spiegazioni relative all'articolo 26c capoverso 3.

#### **2.1.19 Art. 36 cpv. 1<sup>bis</sup>**

La procedura in caso di domande relative a veicoli assoggettati alla TFTP si è rivelata non ideale nella prassi. La TFTP è riscossa dai Cantoni insieme alla tassa cantonale sui veicoli a motore. Le richieste ai Cantoni concernenti fatture in sospeso sono troppo complesse. Dato che in caso di mancato pagamento gli uffici della circolazione avviano comunque la revoca delle targhe di controllo, non è mai stato necessario far valere la responsabilità solidale per quanto riguarda i veicoli assoggettati alla TFTP. La responsabilità solidale di proprietario, locatore o fornitore del leasing viene mantenuta solo per i veicoli assoggettati alla TTPCP. Tale modifica comporterà dunque una diminuzione dell'onere per queste persone.

#### **2.1.20 Art. 40 cpv. 5**

Dal 1964 l'importo delle tasse sui veicoli a motore è parte integrante della pubblicazione «Steuerbelastung in der Schweiz, Kantonshauptorte – Kantonsziffern» relativa all'onere fiscale in Svizzera. L'onere fiscale è stato calcolato secondo le categorie automobili, autocarri, motoveicoli, trattori a sella e rimorchi. Dall'anno fiscale 2014 l'Amministrazione federale delle contribuzioni rinuncia al calcolo e alla pubblicazione dell'indice totale della tassa sui veicoli a motore. Per questo motivo, l'AFD accerta ora annualmente tale indice. Per far ciò si basa sulle cifre statistiche dell'Amministrazione federale delle finanze relative alle tasse sui veicoli a motore per Cantone e sulle cifre statistiche dell'Ufficio federale di statistica relative al numero di veicoli a motore per Cantone.

#### **2.1.21 Art. 45 cpv. 4**

All'interno dell'AFD le tasse di diffida non sono oggetto di un trattamento uniforme. La TTPCP è l'unica tassa riscossa dall'AFD che prevede un emolumento per le intimazioni. Per le imprese che versano sia la TTPCP che i tributi doganali tale differenza non è chiara. Per questo motivo, in futuro si rinuncia alla riscossione di tale emolumento. Ciò vale sia in caso di diffide per mancato pagamento della tassa sia per le diffide relative alla dichiarazione della prestazione chilometrica. Questa modifica viene attuata con la migrazione su SAP del sistema informatico relativo alla TTPCP. La soppressione dell'emolumento per le diffide legate alla dichiarazione comportano minori entrate per circa 280 000 franchi all'anno, mentre per quanto riguarda le diffide per mancato pagamento della fattura, si prevede una riduzione delle entrate dell'ordine di circa 350 000 franchi. Di questi, circa 100 000 franchi vengono comunque ammortati come perdite su debitori (fallimenti, rinuncia alla procedura d'esecuzione in caso di importi inferiori a fr. 50).

Le tasse per le diffide sono percepite dai clienti come multe e comportano pertanto un potenziale di conflitto, che causa un notevole lavoro supplementare per l'AFD. Inoltre, con l'attuale sistema informatico veniva inviata una diffida anche per le fatture di diffida non pagate. Tutto ciò ha comportato, in parte, fatture per diverse centinaia di franchi («tassa sulla tassa»).

#### **2.1.22 Art. 50a cpv. 3**

Il Tribunale amministrativo federale ha deciso<sup>13</sup> che per revocare l'effetto sospensivo in caso di ricorso contro una decisione di revoca delle targhe di circolazione, emanata dall'autorità d'esecuzione cantonale, è necessaria una base legale. Vista l'assenza di ricorsi in tal senso, è possibile stralciare il periodo senza sostituzione.

---

<sup>13</sup> Decisione incidentale A-5777/2009 del 5 ottobre 2009.

### **2.1.23 Art. 52 cpv. 2 lett. b e c nonché diversi altri articoli**

Nel quadro del programma di trasformazione DaziT verranno, tra l'altro, rinnovati tutti i processi aziendali dell'AFD. Il programma inizierà nel 2018 e terminerà nel 2026. In questo contesto, già da ora le basi legali vengono adeguate in modo tale che, in linea di massima, non vi siano più distinzioni a livello linguistico e organizzativo per quanto riguarda l'AFD: il termine «Direzione generale delle dogane» viene sostituito da «Amministrazione delle dogane».

## **2.2 Modifica del diritto vigente**

### **2.2.1 Ordinanza del 4 aprile 2007<sup>14</sup> sugli emolumenti dell'Amministrazione federale delle dogane**

Nella prassi per le carte chip non vengono riscossi emolumenti. Il lavoro per seguire ogni singola carta chip è troppo elevato per l'AFD. Inoltre, per le diffide non devono più essere riscosse tasse (vedi spiegazioni relative all'art. 45 cpv. 4). Pertanto, le cifre 11.113 e 11.114 vengono stralciate dalla tariffa degli emolumenti e in un primo momento, conformemente alla sistematica dell'ordinanza, riportate tra le fattispecie per le quali non è riscosso alcun emolumento. Nel caso di una revisione della tariffa degli emolumenti, è prevista una rielaborazione della sistematica.

Il lavoro richiesto dal controllo delle buste in correlazione con dichiarazioni ripetutamente inviate senza essere affrancate e le conseguenti spese postali sono troppo elevati. Dato che per oltre il 30 per cento dei veicoli i dati della dichiarazione vengono trasmessi elettronicamente e che vi è ora anche la possibilità di inviare per via elettronica i moduli, il ricorso all'invio postale diminuirà. Per questo motivo la cifra 11.122 viene elencata tra quelle per le quali non è riscosso alcun emolumento.

A seguito dell'abrogazione dell'articolo 28 capoverso 3 relativo all'area controllata, la cifra 11.24 è superflua.

## **3 Ripercussioni**

### **3.1 Ripercussioni per la Confederazione**

#### **3.1.1 Ripercussioni finanziarie**

La prevista modifica dell'ordinanza serve innanzitutto a semplificare la riscossione della tassa. Inoltre, vengono inserite nell'OTTP le disposizioni relative al SET. Si attendono effetti positivi e un aumento dell'efficienza. In particolare si prevede che l'onere lavorativo dell'AFD per il rilevamento delle prestazioni chilometriche dei veicoli esteri si ridurrà in modo massiccio e che le procedure al confine saranno velocizzate. Per contro, vi è una necessità d'investimento stimata a 1,6 milioni di franchi nel quadro dei preparativi del messaggio DaziT<sup>15</sup> per il sistema informatico centrale. La decisione d'imposizione elettronica è la condizione *sine qua non* per l'applicazione del SET. In questo modo è coperta anche la messa a disposizione delle dichiarazioni d'imposizione elettroniche per tutte le persone assoggettate al pagamento della TTPCP. Un importo simile è necessario per gli investimenti destinati ai sistemi su strada relativi al rilevamento e al controllo.

Non è previsto un maggiore onere finanziario. Alla quota per il compenso per le prestazioni di incasso, che rimane uguale a quella odierna per le carte-carburante, si aggiunge una parte destinata a servizi supplementari come la registrazione, la gestione degli apparecchi di rilevazione, la registrazione dei dati e la dichiarazione in vece delle persone assoggettate al pagamento della tassa. Il costo di questi servizi non deve essere più elevato dei risparmi ottenuti, a livello di personale e materiale, dall'esternalizzazione dei compiti.

L'abolizione degli emolumenti per la diffida comporterà un calo marginale delle entrate, dell'ordine di 760 000 franchi all'anno. In relazione alle entrate complessive della TTPCP, ovvero 1,5 miliardi di franchi, si tratta di una diminuzione sostenibile.

---

<sup>14</sup> RS 631.035

<sup>15</sup> Programma DaziT. Il messaggio è stato licenziato dal Consiglio federale il 15 febbraio 2017.

### **3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

Le modifiche non comportano un maggiore fabbisogno di personale. Al contrario, si prevede un certo sgravio amministrativo visto che non sarà più necessario rivolgersi agli uffici cantonali della circolazione stradale per chiarimenti su fatture in sospeso in relazione con veicoli in leasing e visto che verranno a cadere le spese in correlazione con dichiarazioni ripetutamente inviate senza essere affrancate nonché la gestione dei dispositivi d'identificazione elettronici (TAG).

Inoltre, il SET permetterà una riduzione delle spese per il personale presso gli uffici doganali. Si prevede, infatti, che soprattutto i detentori esteri che oggi impiegano carte-carburante si rivolgeranno a fornitori del SET, poiché ciò semplificherà il versamento della tassa e ridurrà gli oneri legati al passaggio del confine. Vengono così a cadere i lavori correlati alla registrazione dei veicoli che entrano per la prima volta in Svizzera nonché il rilevamento manuale del chilometraggio all'uscita. In base alla provvisoria contabilità analitica semplificata, attualmente l'AFD impiega 160 posti a tempo pieno per queste attività al confine. Il ricorso al SET non è obbligatorio e non tutti i trasportatori sono sufficientemente degni di credito. Il passaggio dalle carte-carburante al SET avverrà gradualmente. Per questi motivi, nei primi cinque anni dall'introduzione si prevede una diminuzione di circa un terzo dei summenzionati 160 posti. Tale riduzione comprende gli oneri supplementari correlati all'esercizio del SET. Nonostante l'automatizzazione della tassazione e della fatturazione, i controlli dovranno continuare ad essere gestiti manualmente e valutati personalmente. Inoltre, sarà necessario verificare di continuo l'autorizzazione dei fornitori del SET e sorvegliare costantemente la loro solvibilità finanziaria.

### **3.2 Ripercussioni per i Cantoni**

Le entrate derivanti dalla TTPCP destinate ai Cantoni rimarranno uguali, dato che la modifica dell'ordinanza proposta non comporterà né maggiori né minori introiti significativi.

Gli adeguamenti delle procedure comporteranno un minore onere per i Cantoni. Infatti, le autorità d'esecuzione cantonali, le aziende o gli organismi abilitati a effettuare un controllo posticipato non dovranno più verificare il sensore-rimorchio dell'apparecchio di rilevazione in occasione dei collaudi periodici dei veicoli assoggettati alla TTPCP. Inoltre, i Cantoni non dovranno più trattare e rispondere alle richieste relative ai veicoli in leasing assoggettati alla TFTP.

### **3.3 Ripercussioni sull'economia nazionale**

Scopo degli adeguamenti è soprattutto quello di semplificare la riscossione della tassa. Essi vanno dunque considerati positivamente dal punto di vista dell'economia nazionale. Visto che, tra l'altro, verranno a cadere le richieste relative ai veicoli assoggettati alla TFTP, si ridurrà l'onere per proprietari, locatori e fornitori di leasing.

I detentori di veicoli che non restituiscono l'apparecchio di rilevazione all'AFD o che sono responsabili del danneggiamento o della distruzione dell'apparecchio devono pagare un importo di 1000 franchi al massimo per ogni apparecchio di rilevazione. Questa situazione riguarda circa 15–20 detentori all'anno.

L'applicazione di un importo minimo per quanto riguarda l'interesse di mora e la rinuncia alla riscossione di emolumenti per le diffide comporteranno un onere minore per i detentori che sono in ritardo con il pagamento della tassa o con la presentazione della dichiarazione.

L'introduzione del SET rende inoltre più rapido il disbrigo per tutte le persone che attraversano il confine.

## **4 Rapporto con il diritto europeo**

La modifica dell'OTTP non ha alcun influsso sul rapporto con il diritto europeo. La riscossione della TTPCP è fissata, dal punto di vista materiale, nell'accordo sui trasporti terrestri. Dato che non è membro dello SEE, la Svizzera non è obbligata a riprendere la direttiva 2004/52/CE concernente l'interoperabilità. In occasione della riunione del 25 giugno 2010 del

Comitato misto relativo all'accordo sui trasporti terrestri, la Svizzera si è tuttavia impegnata a offrire l'interoperabilità per i veicoli esteri, conformemente alla direttiva.

La TTPCP è riscossa anche sul territorio del Principato del Liechtenstein, pertanto il relativo diritto del Principato sarà adeguato a quello svizzero. La commissione mista tra i due Stati in materia di TTPCP è stata informata in merito e adotterà le necessarie misure.

## 5 Basi legali

Le disposizioni si basano sull'articolo 11 capoverso 2 LTTP, secondo il quale i dispositivi da montare o altri mezzi ausiliari devono essere intercambiabili con quelli prescritti nell'UE (interoperabilità). Per quanto riguarda la realizzazione dell'interoperabilità, nel messaggio dell'11 settembre 1996 a sostegno di una legge federale concernente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni si è pensato a «moderni strumenti tecnici» quali «telematica e informatica»<sup>16</sup>. Nel messaggio viene spesso ripetuta la necessità di garantire un'elevata flessibilità della legge, dato che l'evoluzione in Europa, per quanto riguarda le tasse sulla circolazione stradale e il sistema di rilevazione (non ancora messo a punto), non sono ancora completamente disciplinati<sup>17</sup>. Che il sistema dei fornitori del SET rientri nella sfera di competenza dell'ordinanza d'esecuzione potrebbe essere contestato con la motivazione che ci si è basati innanzitutto sullo sviluppo tecnico nell'ambito degli apparecchi di rilevazione. Occorre però sottolineare che per i conducenti esteri il ricorso a un fornitore del SET sarebbe su base volontaria e rappresenterebbe una possibilità tra le tante per versare la tassa. Il sistema dovrebbe condurre a una semplificazione della procedura di pagamento della tassa in Svizzera. L'espressione «altri mezzi ausiliari» può essere interpretata nel senso che simili mezzi comprendono anche la possibilità di garantire l'interoperabilità non attraverso un apparecchio o una tecnica particolari ma per il tramite del sistema di fornitori del SET. In questo modo, simili mezzi rientrano nell'ambito della competenza d'esecuzione e della competenza di emanare ordinanze del Consiglio federale.

---

<sup>16</sup> FF 1996 V 407, pag. 425 in merito all'organizzazione della riscossione; cfr. anche le spiegazioni relative all'art. 11 (pag. 435) in cui si parla di «rapido progresso nel settore delle tecniche di rilevazione», alle possibilità di interoperare tecnicamente (pag. 430), alle discussioni relative alla ricerca di un sistema adeguato di rilevazione (pag. 423) e all'eurocompatibilità della TTPCP e su sistemi automatici di rilevazione delle tasse interoperativi e tecnicamente fattibili (pag. 432).

<sup>17</sup> FF 1996 V 407, pag. 432; cfr. anche le spiegazioni su una legge federale «ridotta all'essenziale» e aperta nei confronti delle evoluzioni in atto in Europa, nella quale siano disciplinati solo gli elementi indispensabili (pag. 415).