



Berna, ottobre 2017

---

# **Procedura di consultazione sulla modifica dell'ordinanza sul traffico pesante (OTTP)**

## Rapporto sui risultati

---

### Indice

Breve panoramica dei risultati.....	3	
1	Compendio4	
1.1	Situazione iniziale.....	4
1.2	Contenuto del progetto .....	4
2	Svolgimento della consultazione .....	5
3	Strategia di valutazione .....	5
4	Riassunto dei pareri .....	5
4.1	Parere generale sul progetto .....	6
4.1.1	Recepimento delle disposizioni per un SET .....	6
4.1.2	Rinuncia al controllo del sensore-rimorchio dell'apparecchio di rilevazione .....	6
4.1.3	Interesse di mora per l'importo della tassa non versato riscosso conformemente all'ordinanza del DFF concernente l'interesse moratorio e rimuneratorio.....	6
4.1.4	Accertamento dell'indice totale della tassa sui veicoli a motore da parte dell'AFD .....	6
4.1.5	Rinuncia alla riscossione di emolumenti in caso di diffide nel campo di applicazione della LTTP.....	6
4.2	Sintesi dei pareri relativi alle domande.....	7
4.2.1	Domanda 1 .....	7
4.2.2	Domanda 2 .....	9
4.2.3	Domanda 3 .....	12
4.2.4	Domanda 4 .....	13
4.2.5	Domanda 5 .....	14
4.2.6	Domanda 6 .....	16
4.3	Altri pareri .....	18
5	Allegato I	19
6	Allegato II	20

### Breve panoramica dei risultati

La grande maggioranza dei partecipanti alla consultazione è favorevole alla modifica dell'ordinanza sul traffico pesante. Le opinioni divergono leggermente per quanto riguarda la trasposizione nell'ordinanza delle disposizioni relative a un servizio di rilevazione interoperabile. Una minoranza dei partecipanti alla consultazione auspica che le disposizioni concernenti il «Servizio europeo di telepedaggio» (SET) non siano inizialmente limitate ai veicoli esteri, ma si applichino anche a quelli svizzeri. Un numero esiguo di partecipanti si dichiara inoltre contrario alla rinuncia al controllo del sensore-rimorchio e alla rinuncia alla riscossione di emolumenti in caso di diffide nel campo di applicazione della legge sul traffico pesante.

### 1 Compendio

#### 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 tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) viene concretamente riscossa dal 1° gennaio 2001. La tassa è riscossa sui veicoli svizzeri ed esteri per il trasporto di persone e merci di peso totale autorizzato superiore a 3,5 tonnellate che circolano sull'intera rete stradale.

#### 1.2 Contenuto del progetto

La tassa è stata riscossa praticamente senza problemi sin dalla sua introduzione, tuttavia è emersa l'esigenza di apportare miglioramenti in alcuni ambiti. È stata dunque introdotta una serie di modifiche già con effetto al 1° aprile 2008 e al 1° marzo 2016.

Il presente progetto di revisione intende inserire nell'OTTP le disposizioni concernenti un servizio di rilevazione interoperabile («Servizio europeo di telepedaggio», SET; in inglese «European Electronic Toll System», EETS). Ciò faciliterà la riscossione della tassa sui veicoli esteri. Ai trasportatori esteri sarà consentito, nel quadro del SET, di incaricare fornitori di servizi di rilevazione (fornitori del SET) di mettere loro a disposizione gli apparecchi interoperabili necessari per rilevare e dichiarare la TTPCP e di adempiere gli obblighi di pagamento. Si tratta in particolare delle seguenti aggiunte:

- le condizioni alle quali la persona assoggettata al pagamento della tassa può incaricare un fornitore del SET;
- le condizioni per l'autorizzazione dei fornitori del SET e gli obblighi correlati all'autorizzazione;
- gli obblighi della persona assoggettata al pagamento della tassa in caso di incarico affidato a un fornitore del SET;
- le modalità per la tassazione e il calcolo della tassa in caso di incarico affidato a un fornitore del SET;
- dichiarazione del peso del rimorchio o del semirimorchio in caso di ricorso al servizio di riscossione interoperabile (SET);
- inserimento dei fornitori del SET e dei fornitori di carte-carburante nell'ordinanza del 23 agosto 2017<sup>4</sup> sul trattamento dei dati nell'AFD.

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

- i dispositivi d'identificazione elettronici che, in caso di esenzione dall'obbligo di montare l'apparecchio di rilevazione, non vengono più consegnati;
- la fatturazione degli apparecchi di rilevazione che sono di proprietà dell'Amministrazione federale delle dogane (AFD);

---

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> RS 641.81

<sup>3</sup> RS 641.811

<sup>4</sup> RS 631.061

## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

---

- il sensore-rimorchio dell'apparecchio che non deve più essere verificato in occasione dei collaudi periodici del veicolo;
- la dichiarazione del peso inferiore conformemente all'articolo 13 capoverso 7 OTTP;
- il periodo di tassazione per il quale non esisterà più la possibilità di proroga di tre mesi né quella di fissare un altro periodo di tassazione in casi particolari;
- la riscossione della tassa in caso di veicoli svizzeri per la quale sarà abolita la possibilità di emanare decisioni d'imposizione provvisorie;
- gli interessi dovuti che saranno determinati sulla base dell'ordinanza del DFF dell'11 dicembre 2009<sup>5</sup> concernente l'interesse moratorio e remuneratorio;
- la tassa in caso di veicoli esteri che può essere pagata con carte-carburante;
- le disposizioni concernenti la dichiarazione del rimorchio su un'area controllata di cui non necessitano le persone estere assoggettate al pagamento della tassa; pertanto esse vengono stralciate;
- la chiave di ripartizione per la quota rimanente della tassa sui veicoli a motore il cui indice totale necessario è ora accertato dall'AFD;
- le diffide per le quali non vengono più riscossi emolumenti;
- il ricorso contro le decisioni dell'autorità d'esecuzione cantonale relativamente alle quali manca una base legale per la revoca dell'effetto sospensivo.

## 2 Svolgimento della consultazione

La consultazione è stata avviata il 22 giugno 2017 e si è conclusa il 9 ottobre 2017.

Sono stati invitati a partecipare alla procedura i Cantoni, il Principato del Liechtenstein, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia, le associazioni di imprese di trasporti nonché altre associazioni e istituzioni. In totale sono stati invitati a esprimere un parere 78 parti interessate.

## 3 Strategia di valutazione

Una sintesi dei contenuti dei pareri pervenuti è pubblicata al numero 4.1. In considerazione della cifra esigua di pareri espressi, le risposte alle diverse domande sono esposte singolarmente (n. 4.2 segg.). Per ognuna delle domande poste, in una prima parte si procede a valutare le risposte dei partecipanti per categoria. In una seconda parte sono quindi esposti i pareri originali. I pareri di uguale tenore sono stati sintetizzati.

Tutti i pareri ricevuti possono essere consultati integralmente sul portale del Governo svizzero<sup>6</sup>.

## 4 Riassunto dei pareri

Hanno partecipato alla consultazione 24 Cantoni, 1 partito politico, 4 associazioni mantello nazionali dell'economia, 3 associazioni di imprese di trasporti nonché 4 altre organizzazioni e cerchie di interessati. Delle 36 risposte pervenute, 20 contengono affermazioni concrete sul progetto.

I partecipanti alla consultazione sono desumibili dal numero 5 (allegato I).

---

<sup>5</sup> RS 641.207.1

<sup>6</sup> www.admin.ch / Diritto federale / Procedure di consultazione / Procedure di consultazione concluse

### 4.1 Parere generale sul progetto

La maggior parte dei partecipanti alla consultazione si esprime a favore del progetto.

Nessuno dei Cantoni (*AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH*) è, in linea di massima, contrario al progetto. La maggioranza di essi si è dichiarata espressamente favorevole alle diverse modifiche dell'OTTP.

Tra i partiti politici, le associazioni mantello nazionali dell'economia, le associazioni delle imprese di trasporti, le organizzazioni e gli altri interessati, non vi è nessuno che è contrario al progetto. Gli esponenti delle arti e dei mestieri sottolineano in particolare che la revisione dell'OTTP non comporta aumenti delle tariffe né costi supplementari.

#### 4.1.1 Recepimento delle disposizioni per un SET

I partecipanti alla consultazione sostengono in proposito che la trasposizione nell'OTTP delle disposizioni concernenti un SET semplificherà la riscossione della tassa sui veicoli esteri, consentendo quindi di realizzare un processo efficiente opportuno e moderno. Riscuote approvazione anche l'uniformazione dei processi; tutto ciò sarà utile alle esigenze economiche dei trasportatori e delle autorità.

Una minoranza dei partecipanti alla consultazione (*es, IGDHS*) auspica che le disposizioni concernenti il SET non siano inizialmente limitate ai veicoli esteri, ma si applichino anche a quelli svizzeri. Le imprese di trasporti devono essere lasciate libere di cercare un sistema ottimale in base alle loro esigenze operative.

Nessuno dei partecipanti è contrario a inserire nell'OTTP le disposizioni per un SET.

#### 4.1.2 Rinuncia al controllo del sensore-rimorchio dell'apparecchio di rilevazione

La maggioranza dei fautori ritiene che la futura rinuncia al controllo del sensore-rimorchio dell'apparecchio di rilevazione consenta di sgravare il lavoro degli uffici della circolazione stradale.

I due partecipanti contrari (*SZ, VS*) sono dell'avviso che in tal modo le autorità si troveranno confrontate con una perdita del controllo e con determinati rischi (manipolazione del sensore-rimorchio, errori di funzionamento, pregiudizio della trasmissione digitale dei dati).

#### 4.1.3 Interesse di mora per l'importo della tassa non versato riscosso conformemente all'ordinanza del DFF concernente l'interesse moratorio e remuneratorio

I pochi partecipanti che si esprimono in materia sostengono che l'uniformazione degli interessi moratori e remuneratori all'interno del Dipartimento federale delle finanze (DFF) sia opportuna e comprensibile, oltre a consentire uno sgravio amministrativo. La discussione si limita all'importo minimo stabilito di 100 franchi, da alcuni (*PSS, ATA*) ritenuto troppo elevato.

Nessuno si oppone al nuovo orientamento della determinazione degli interessi.

#### 4.1.4 Accertamento dell'indice totale della tassa sui veicoli a motore da parte dell'AFD

I pochi partecipanti alla consultazione (*BE, BS, SH, VD, es, USAM*) che si esprimono in proposito ritengono ragionevole l'accertamento da parte dell'AFD dell'indice totale della tassa sui veicoli a motore purché l'attendibilità dell'indice possa essere garantita.

Nessuno si oppone al nuovo disciplinamento.

#### 4.1.5 Rinuncia alla riscossione di emolumenti in caso di diffide nel campo di applicazione della LTTP

La maggioranza dei partecipanti è favorevole alla rinuncia alla riscossione di emolumenti in caso di diffide. I pochi (*BL, GR, VD, es, USAM, ASTAG*) che si esprimono in materia deplorano una diminuzione dei ricavi, tuttavia la comprendono, poiché sono abolite soltanto le

## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

tasse di diffida riscosse dall'Amministrazione delle dogane esclusivamente in relazione alla TTPCP. Inoltre, la rinuncia comporta un minore dispendio per le imprese di trasporti e l'AFD.

I partecipanti contrari (SZ, UR, PSS, ATA, UTP) sottolineano che le tasse di diffida sono conformi al principio di causalità. L'emissione di una diffida comporta un dispendio notevole che dovrebbe essere indennizzato. La rinuncia a una tassa di diffida creerebbe incentivi sbagliati.

### 4.2 Sintesi dei pareri relativi alle domande

I prossimi capitoli si riferiscono alle domande poste nella procedura di consultazione (qui riportate).

#### 4.2.1 Domanda 1

##### 4.2.1.1 Domanda

**Siete favorevoli all'inserimento nell'OTTP delle disposizioni relative al «Servizio europeo di telepedaggio» (SET)?**

(Art. 13a, 26a–26f [nuovi])

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

##### 4.2.1.2 Valutazione

Suddivisione generale	Sì	No	Nessuna risposta
1 Cantoni	20	0	4
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0
3 Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	1
4 Associazioni di imprese di trasporti	3	0	0
5 Altre organizzazioni e cerchie di interessati	4	0	0
<b>Risultato complessivo</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>5</b>

Dei 24 Cantoni che hanno preso posizione,

- 20 (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD) approvano il progetto e
- 4 (GE, OW, VS, ZH) rinunciano a esprimere un parere.

Il PSS è favorevole.

Delle 4 organizzazioni nazionali dell'economia che hanno preso posizione,

- 3 (es, USS, USAM) approvano il progetto e
- 1 (SLV) rinuncia a esprimere un parere.

Le 3 associazioni di imprese di trasporti (ASTAG, ATA, UTP) si dichiarano favorevoli.

Le 4 altre organizzazioni e cerchie di interessati (CP, FER, IGDHS, SCF) hanno espresso un consenso unanime.

### 4.2.1.3 Pareri sulle singole disposizioni

BS, BE, SO e SZ fanno notare che la riscossione della tassa sui veicoli esteri risulta semplificata. Inoltre, sono condivise l'uniformazione dei processi e l'attuazione di tutte le modifiche che si rendono necessarie. BE e SZ aggiungono che le previste disposizioni sono opportune e tempestive, oltre a tenere in considerazione le esigenze economiche dei trasportatori e dell'Amministrazione. BS afferma inoltre che è opportuno cogliere la possibilità di introdurre una procedura più uniforme di riscossione della tassa, ai fini di una semplificazione del processo e dell'utilizzo delle risorse per altri compiti. Occorre tuttavia osservare che la polizia cantonale continua ad avere bisogno di accedere ai dati per quanto riguarda la tassa sul traffico pesante. Questi dati sono indispensabili per le indagini di polizia e penali. Si ritiene necessario consentire la trasmissione dei dati all'AFD mediante fornitori del SET e garantire l'interrogazione dei dati da parte della polizia (mediante assistenza amministrativa). Al Cantone, in quanto autorità esecutiva dell'OLR 17, deve essere concesso l'accesso ai dati della tassa sul traffico pesante, poiché sono indispensabili per eventuali indagini.

TI aggiunge che la Svizzera, sebbene non sia tenuta a recepire la direttiva 2004/52/CE<sup>8</sup> (in materia di interoperabilità), poiché non fa parte né dell'UE né dello Spazio economico europeo, garantisce comunque l'interoperabilità. Il Cantone si dice convinto della necessaria modifica. L'attuale riscossione della tassa è complicata e le formalità ostacolano il flusso di merci al confine. La revisione proposta e le modifiche semplificano la riscossione della tassa (in riferimento ai veicoli esteri) e non hanno ripercussioni sul Cantone. Esso è del parere che le procedure illustrate comporteranno una riduzione dei costi per il Cantone.

GR ritiene che la revisione dell'OTTP serva in primo luogo a semplificare la riscossione della tassa per i veicoli esteri. Ciò permette di velocizzare il disbrigo per i veicoli che attraversano il confine e ridurre l'onere amministrativo dell'AFD.

Secondo il PSS, la TTPCP è l'unico sistema in Europa che richiede al conducente di dichiarare il peso totale autorizzato del rimorchio o del semirimorchio trainato. La dichiarazione del peso mediante apparecchio di rilevazione esige un'onerosa funzione di registrazione e indicazione. La modifica proposta facilita il rilevamento e si armonizza con gli sviluppi tecnologici, consentendo una maggiore efficienza del sistema.

es e IGDHS constatano che l'interoperabilità con il sistema SET dell'UE significa abbattere un ostacolo commerciale nel trasporto di merci. Ciò crea, tra l'altro, esternalità positive sull'intero traffico stradale (ad es. accelerando il disbrigo per i veicoli che attraversano il confine). Le nuove disposizioni sono da accogliere con soddisfazione per l'intera economia, poiché aumentano l'interoperabilità tra la TTPCP e il SET, consentendo dunque una maggiore efficienza nella riscossione della tassa sui veicoli esteri. Nel contempo, la riscossione della tassa mediante fornitori privati del SET rappresenta una soluzione sostanzialmente semplice, orientata alla concorrenza. Tuttavia, in un simile modello i criteri di autorizzazione dell'AFD per i fornitori del SET devono essere basati su principi, per evitare di limitare la concorrenza tra loro. IGDHS aggiunge che, nell'ambito del sistema TTPCP di terza generazione (2024), si deve aspirare alla piena convergenza tra un SET funzionante e la TTPCP. Il SET deve comunque avere precedentemente dimostrato la sua validità in una fase pilota della durata di circa cinque anni con eventuali interventi correttivi.

USAM osserva che la riscossione della tassa sui veicoli esteri risulterà semplificata e l'interoperabilità migliorata. Ai trasportatori esteri è consentito, nel quadro del SET, di incaricare fornitori di servizi di rilevazione (fornitori del SET) di mettere loro a disposizione gli apparecchi interoperabili necessari per rilevare e dichiarare la TTPCP e di adempiere gli obblighi di pagamento. Ciò permette di risparmiare sui costi e di incrementare l'efficienza

---

<sup>7</sup> Ordinanza del 19 giugno 1995 per gli autisti; RS 822.221

<sup>8</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).



## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

dell'intero sistema di rilevazione alleggerendo la burocrazia. Si chiede dunque di rinunciare a qualsiasi aumento delle tariffe della TTPCP nei prossimi anni.

ATA rileva che l'integrazione del SET è una logica conseguenza degli sviluppi tecnologici e semplifica la riscossione della TTPCP. Dal momento che le tariffe rimarranno immutate, il transito attraverso la Svizzera non diventa più interessante, dal momento che nella scelta del percorso sono determinanti altri fattori.

ASTAG prende atto che il SET persegue obiettivi giusti e importanti, poiché consente una maggiore efficienza dell'Amministrazione e, come conseguenza diretta, una diminuzione del dispendio.

CP e FER accolgono con soddisfazione il fatto che la Confederazione è disposta a utilizzare gli strumenti tecnologici messi a disposizione dall'UE nella forma del SET. La riscossione della TTPCP ne risulta agevolata. FER è del parere che il SET persegue obiettivi giusti e importanti, che consentono una maggiore efficienza dell'Amministrazione. CP rileva che al capoverso 2 dell'articolo 26a e al capoverso 1 lettera b dell'articolo 26b OTTP è da menzionare la forma della prova. Queste procedure sono imprescindibili per garantire un rilevamento adeguato della tassa per i detentori esteri di veicoli. È ritenuto dunque importante che sia adottata ogni misura per evitare situazioni poco chiare in questo ambito o una disparità di trattamento rispetto ai detentori di veicoli svizzeri.

### 4.2.2 Domanda 2

#### 4.2.2.1 Domanda

<b>Siete favorevoli a limitare, inizialmente, l'applicazione delle disposizioni sul SET ai veicoli esteri?</b> <i>(Art. 26a–26f [nuovi]; spiegazioni: punto 1.1.3, pag. 4)</i>		
<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere, non coinvolto
Osservazioni:		

#### 4.2.2.2 Valutazione

Suddivisione generale	Sì	No	Nessuna risposta
1 Cantoni	20	0	4
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0
3 Associazioni mantello nazionali dell'economia	2	1	1
4 Associazioni di imprese di trasporti	3	0	0
5 Altre organizzazioni e cerchie di interessati	3	1	0
<b>Risultato complessivo</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

---

Dei 24 Cantoni che hanno preso posizione,

- 20 (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD) approvano il progetto e
- 4 (GE, OW, VS, ZH) rinunciano a esprimere un parere.

Il PSS è favorevole.

Delle 4 organizzazioni nazionali dell'economia che hanno preso posizione,

- 2 (USS, USAM) approvano il progetto e
- 1 (es) si oppone, mentre
- 1 (SLV) rinuncia a esprimere un parere.

Le 3 associazioni di imprese di trasporti (ASTAG, ATA, UTP) si dichiarano favorevoli.

Delle 4 altre organizzazioni e cerchie di interessati,

- 3 (CP, FER, SCF) approvano il progetto e
- 1 (IGDHS) si oppone.

### 4.2.2.3 Pareri sulle singole disposizioni

BS fa notare che, in linea di principio, è opportuno creare un processo unitario che vincoli in pari misura i veicoli svizzeri e quelli esteri. Ciò consentirebbe un'ulteriore semplificazione della procedura di riscossione. Tuttavia, le argomentazioni esposte nel rapporto esplicativo, secondo il quale il SET deve essere inizialmente applicato solo ai veicoli esteri, sono risultate convincenti. Dato che il ciclo di vita degli apparecchi di rilevazione montati sui veicoli svizzeri terminerà nel 2024 e che il passaggio al sistema SET comporterà ulteriori problemi, la limitazione ai veicoli esteri appare appropriata. A ciò si aggiunge che gli apparecchi di rilevazione dell'Amministrazione delle dogane per i veicoli svizzeri garantiscono una maggiore precisione rispetto a quelli offerti dai fornitori del SET. Nel caso dei veicoli esteri questo aspetto non pone comunque problemi poiché, a causa del divieto di cabotaggio, il rischio di rilevamento errato è di gran lunga inferiore rispetto a quanto avviene per i veicoli svizzeri, e con l'introduzione degli apparecchi di rilevazione SET il rilevamento è molto più sicuro rispetto al sistema manuale con i terminali di trattamento. Le esperienze compiute con i fornitori del SET e gli apparecchi di rilevazione possono essere sfruttate in futuro per decidere se anche i veicoli svizzeri debbano essere muniti degli apparecchi di rilevazione SET.

TI chiede che per i veicoli immatricolati in Svizzera si verifichino le stesse misure per facilitare i tragitti all'estero nei Paesi con un sistema di telepedaggio.

Il PSS indica che i veicoli svizzeri sono assoggettati all'obbligo di montare l'apparecchio di rilevazione e la consegna dell'apparecchio *emotach* è gratuita. Il ricorso al SET per i veicoli svizzeri non è ragionevole per motivi di protezione degli investimenti. Nel 2010 sono stati acquistati circa 80 000 *emotach* per l'equipaggiamento dei veicoli svizzeri. Il loro ciclo di vita termina nel 2024, pertanto anche il PSS ritiene ragionevole utilizzare questa giacenza. Per aumentare l'efficienza è comunque opportuno sviluppare o procurare una futura generazione di apparecchi in collaborazione o in coordinamento con l'UE.

es afferma che, in un'ottica economica, le imprese svizzere devono essere lasciate di per sé libere di scegliere sia il metodo del conteggio sia l'apparecchio di rilevazione. Ogni operatore svizzero del mercato deve avere la libertà di scegliere il sistema migliore per lui in base alle sue esigenze aziendali. Ad esempio, un'impresa di logistica con sede vicina al confine che compie viaggi prevalentemente all'estero – e quindi ha senz'altro familiarità con il SET – potrebbe beneficiare di una notevole semplificazione dei suoi processi se anche in Svizzera potesse procedere al conteggio dei pedaggi mediante il sistema europeo (anche se, a differenza di quanto avviene con l'apparecchio di rilevazione per la TTPCP, l'acquisto dovrebbe essere pagato personalmente). D'altro canto, all'interno del settore emergono alcune riserve tecniche nei confronti dell'apparecchio SET, che come «programmazione di base» ha sem-

## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

---

pre il limite massimo di peso autorizzato del convoglio (40 t), rendendo poco interessante l'utilizzo del parco veicoli con diverse combinazioni. L'apparecchio per la rilevazione della TTPCP non ha questa impostazione predefinita e il peso rilevante deve essere immesso manualmente, il che è ritenuto vantaggioso dal settore. In considerazione di ciò, si ritiene che l'apparecchio di rilevazione della TTPCP debba rimanere sempre un'opzione come variante tecnicamente più flessibile. È inoltre opportuno mantenere questa flessibilità al momento dell'acquisto dei nuovi apparecchi dopo il 2024.

USAM si chiede come sia da intendere il termine «attualmente» contenuto nel rapporto in riferimento al non ricorso al SET per i veicoli svizzeri. Considerando che i veicoli svizzeri sono assoggettati all'obbligo di montare l'apparecchio di rilevazione e la consegna dell'apparecchio *emotach* è gratuita, per il momento non vi è alcun motivo di invitare i trasportatori svizzeri a ricorrere al sistema SET che causerebbe spese (ad es. per adeguare l'infrastruttura informatica). Il ciclo di vita degli apparecchi *emotach* termina nel 2024. A più lungo termine e dopo aver valutato le esperienze compiute con il modello SET può tuttavia essere opportuno mettere a disposizione il modello SET anche dei veicoli svizzeri, mostrandone i vantaggi ai trasportatori svizzeri.

ATA esprime l'auspicio che l'attuale tecnologia per la riscossione della TTPCP sia mantenuta fino al suo completo ammortamento nel 2024. A più lungo termine è opportuno che la Svizzera adotti il sistema di rilevamento dell'UE per ottenere sinergie.

ASTAG e SCF fanno notare che se dopo la sostituzione dell'attuale apparecchio di rilevazione della TTPCP *emotach* dovesse essere valutato e acquistato un apparecchio sostitutivo, le attuali funzioni dell'*emotach* dovrebbero confluire integralmente nell'apparecchio sostitutivo. Una «programmazione di base» al limite massimo di peso autorizzato per il convoglio (attualmente 40 t), come previsto nell'apparecchio SET e modificabile soltanto dopo una manipolazione dello stesso, non è opportuna per i detentori svizzeri di veicoli a causa dei diversi tipi di utilizzo dei veicoli, dei rimorchi e dei semirimorchi.

IGDHS si chiede perché le imprese svizzere non hanno la possibilità di procedere anch'esse al conteggio del pedaggio ricorrendo al sistema SET. Con il nuovo disciplinamento esistono strutture parallele. Coop, ad esempio, viaggia poco o non viaggia affatto all'estero. Invece, per un trasportatore svizzero che percorre spesso tragitti all'estero e utilizza già il SET, l'uniformazione del conteggio del pedaggio consente di facilitare le procedure operative.

### 4.2.3 Domanda 3

#### 4.2.3.1 Domanda

Siete favorevoli al fatto che le autorità d'esecuzione cantonali, le aziende o gli organismi abilitati a effettuare un controllo posticipato degli apparecchi di rilevazione non verifichino più il sensore-rimorchio dell'apparecchio di rilevazione (stralcio della disposizione)?

(Art. 16 cpv. 4)

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

#### 4.2.3.2 Valutazione

Suddivisione generale	Sì	No	Nessuna risposta
1 Cantoni	18	2	4
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0
3 Associazioni mantello nazionali dell'economia	2	0	2
4 Associazioni di imprese di trasporti	3	0	0
5 Altre organizzazioni e cerchie di interessati	4	0	0
<b>Risultato complessivo</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>6</b>

Dei 24 Cantoni che hanno preso posizione,

- 18 (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SH, SO, TI, UR, VD) approvano il progetto e
- 2 (SZ, VS) si oppongono, mentre
- 4 (BS, NW, OW, ZH) rinunciano a esprimere un parere.

Il PSS è favorevole.

Delle 4 organizzazioni nazionali dell'economia che hanno preso posizione,

- 2 (es, USAM) approvano il progetto e
- 2 (USS, SLV) rinunciano a esprimere un parere.

Le 3 associazioni di imprese di trasporti (ASTAG, ATA, UTP) si dichiarano favorevoli.

Le 4 altre organizzazioni e cerchie di interessati (CP, FER, IGDHS, SCF) esprimono un consenso unanime.

#### 4.2.3.3 Pareri sulle singole disposizioni

BS è favorevole all'abrogazione della disposizione purché possa essere effettuata una verifica corretta.

GE sottolinea che questa misura sgraverebbe il carico di lavoro dell'ufficio della circolazione stradale nei collaudi periodici dei veicoli pesanti.

SH fa notare che ciò non ha praticamente alcun impatto sui collaudi periodici dei veicoli svolti dall'ufficio della circolazione stradale.

SG invita a riflettere che nell'ottica della polizia si perderebbe uno strumento di controllo per evitare fonti di errore e manipolazioni.

## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

SZ accoglie con favore l'eliminazione dei controlli manuali e il conseguente sgravio per le autorità cantonali d'immatricolazione, tuttavia segnala che un'analisi dei rilevamenti a distanza mediante una funzione di monitoraggio esclusivamente elettronica/digitale comporta anche rischi, ad esempio errori di funzionamento meccanici, manipolazione del sensore-rimorchio o pregiudizio della trasmissione digitale dei dati. Propone che il sensore-rimorchio degli apparecchi di rilevazione sia verificato mediante controlli manuali a campione sul veicolo. Una verifica manuale del funzionamento basata su controlli a campione ridurrebbe il rischio di errori di funzionamento e di abuso.

VS è del parere che il controllo del sensore-rimorchio sia necessario.

Il PSS fa notare che l'attuale funzione di monitoraggio consente all'AFD di svolgere un'analisi, di conseguenza il controllo di cui è proposta l'abolizione non deve più essere svolto in occasione dei collaudi periodici del veicolo.

### 4.2.4 Domanda 4

#### 4.2.4.1 Domanda

**Siete favorevoli al fatto che l'interesse di mora per l'importo della tassa non versato si basi, per analogia, sulle disposizioni dell'ordinanza del DFF dell'11 dicembre 2009<sup>9</sup> concernente l'interesse moratorio e remuneratorio e non più su quelle dell'ordinanza del DFF del 10 dicembre 1992<sup>10</sup> sulla scadenza e gli interessi nell'imposta federale diretta?**

(Art. 25 cpv. 4 e 5)

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

#### 4.2.4.2 Valutazione

Suddivisione generale	Sì	No	Nessuna risposta
1 Cantoni	17	0	7
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0
3 Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	1
4 Associazioni di imprese di trasporti	3	0	0
5 Altre organizzazioni e cerchie di interessati	4	0	0
<b>Risultato complessivo</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>8</b>

Dei 24 Cantoni che hanno preso posizione,

- 17 (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SO, SZ, TI, UR, VD) approvano il progetto e
- 7 (BS, GE, NW, OW, SH, VS, ZH) rinunciano a esprimere un parere.

Il PSS è favorevole.

<sup>9</sup> RS 641.207.1

<sup>10</sup> RS 642.124

## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

Delle 4 organizzazioni nazionali dell'economia che hanno preso posizione,

- 3 (es, USS, USAM) approvano il progetto e
- 1 (SLV) rinuncia a esprimere un parere.

Le 3 associazioni di imprese di trasporti (ASTAG, ATA, UTP) si dichiarano favorevoli.

Le 4 altre organizzazioni e cerchie di interessati (CP, FER, IGDHS, SCF) esprimono un consenso unanime.

### 4.2.4.3 Pareri sulle singole disposizioni

GR è del parere che l'uniformazione degli interessi moratori e remuneratori all'interno del DFF sia opportuna e comprensibile. La perdita annua di interessi pari a circa 15 000 franchi netti è marginale e, in considerazione dello sgravio amministrativo dell'AFD, trascurabile.

Il PSS fa notare che l'importo minimo per l'applicazione dei tassi d'interesse deve essere notevolmente ridotto.

es constata che questa modifica è accolta con favore soprattutto dal profilo politico-istituzionale, così come la conseguente introduzione di un importo minimo per gli interessi di mora che consente uno sgravio per l'Amministrazione.

ATA sostiene che l'importo minimo per l'applicazione degli interessi debba essere tuttavia ridotto a 50 franchi.

ASTAG prende atto che le imprese svizzere di trasporti non subirebbero un aumento dei costi che, addirittura, diminuirebbero leggermente.

## 4.2.5 Domanda 5

### 4.2.5.1 Domanda

**Siete favorevoli al fatto che sia l'Amministrazione delle dogane ad accertare l'indice totale della tassa sui veicoli a motore sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione federale delle finanze e dell'Ufficio federale di statistica?**

(Art. 40 cpv. 5)

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

### 4.2.5.2 Valutazione

Suddivisione generale	Sì	No	Nessuna risposta
1 Cantoni	19	0	5
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0
3 Associazioni mantello nazionali dell'economia	2	0	2
4 Associazioni di imprese di trasporti	3	0	0
5 Altre organizzazioni e cerchie di interessati	4	0	0
<b>Risultato complessivo</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>7</b>

## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

---

Dei 24 Cantoni che hanno preso posizione,

- 19 (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SH, SG, SO, SZ, TI, UR, VD) approvano il progetto e
- 5 (GE, NW, OW, VS, ZH) rinunciano a esprimere un parere.

Il PSS è favorevole.

Delle 4 organizzazioni nazionali dell'economia che hanno preso posizione,

- 2 (USS, USAM) approvano il progetto e
- 2 (es, SLV) rinunciano a esprimere un parere.

Le 3 associazioni di imprese di trasporti (ASTAG, ATA, UTP) si dichiarano favorevoli.

Le 4 altre organizzazioni e cerchie di interessati (CP, FER, IGDHS, SCF) esprimono un consenso unanime.

### 4.2.5.3 Pareri sulle singole disposizioni

BE, BS e SH ritengono opportuno che l'Amministrazione delle dogane accerti l'indice totale della tassa sui veicoli a motore sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione federale delle finanze e dell'Ufficio federale di statistica, dopo che l'Amministrazione federale delle contribuzioni non lo accerta più da alcuni anni.

BE aggiunge che l'indice è utile per il confronto fiscale intercantonale. BS fa inoltre notare che ciò potrebbe avvenire come proposto oppure in altro modo.

VD può dichiararsi favorevole a condizione che ciò non abbia un impatto negativo sul calcolo dell'importo spettante al Cantone. In base al rapporto non è possibile valutare alcuna ripercussione. L'Amministrazione delle dogane deve assicurarsi di disporre delle cifre esatte della tassa sui veicoli a motore.

Secondo es, in un'ottica economica è irrilevante chi è designato per l'accertamento all'interno dell'Amministrazione federale, purché l'attendibilità dell'indice sia garantita.

USAM chiede che l'attendibilità continui a essere garantita e la procedura della riscossione non diventi né più onerosa né più costosa.

## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

### 4.2.6 Domanda 6

#### 4.2.6.1 Domanda

Siete favorevoli al fatto che, nell'ambito dell'applicazione della LTTP, l'Amministrazione delle dogane non riscuota più emolumenti per le diffide?

(Art. 45 cpv. 4)

Sì

NO

Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

#### 4.2.6.2 Valutazione

Suddivisione generale	Sì	No	Nessuna risposta
1 Cantoni	15	2	7
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	0	1	0
3 Associazioni mantello nazionali dell'economia	2	0	2
4 Associazioni di imprese di trasporti	1	2	0
5 Altre organizzazioni e cerchie di interessati	4	0	0
<b>Risultato complessivo</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>9</b>

Dei 24 Cantoni che hanno preso posizione,

- 14 (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SO, TI, VD) approvano il progetto e
- 2 (SZ, UR) si oppongono, mentre
- 7 (BS, GE, NW, OW, SH, VS, ZH) rinunciano a esprimere un parere.

Il PSS si dichiara contrario.

Delle 4 organizzazioni nazionali dell'economia che hanno preso posizione,

- 2 (es, USAM) approvano il progetto e
- 2 (USS, SLV) rinunciano a esprimere un parere.

Delle 3 associazioni di imprese di trasporti che hanno preso posizione,

- 1 (ASTAG) approva il progetto e
- 2 (ATA, UTP) si oppongono.

Le 4 altre organizzazioni e cerchie di interessati (CP, FER, IGDHS, SCF) esprimono un consenso unanime.

#### 4.2.6.3 Pareri sulle singole disposizioni

BL fa notare che l'utilizzo di strumenti elettronici o i sistemi messi a disposizione da istituti (banche) consentono ai clienti di adempiere gli obblighi di pagamento in tempo utile, anche in caso di pagamenti ricorrenti, una volta che l'incarico è stato impostato nel sistema. Così come avviene con il controllo dei veicoli a motore, l'Amministrazione delle dogane potrebbe creare una procedura di diffida elettronica e riscuotere per questo, senza impiego di personale, una commissione forfetaria sufficiente a coprire i costi dell'hardware e del software. Per i clienti abituali e/o il pagamento delle fatture elettroniche gli emolumenti per le diffide po-



## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

---

trebbero essere aggiunti agli altri pagamenti. Tuttavia, il numero delle diffide sinora emesse è decisivo ai fini della valutazione e il dato non è disponibile per il controllo dei veicoli a motore. Il fatto che gli emolumenti per le diffide siano interpretati come una forma di multa è frutto di una percezione individuale e soggettiva dei clienti che, a loro volta, riscuotono tasse di diffida e sono disposti, nei confronti delle società private (telefoniche ecc.), a pagarle senza lamentarsi.

GR è del parere che i minori ricavi dovuti alla rinuncia a riscuotere gli emolumenti per le diffide siano sì un fatto negativo, tuttavia è comprensibile che gli emolumenti per le diffide attualmente riscosse dall'AFD solo in rapporto con la TTPCP debbano essere abbandonati. Dopo tutto, ciò consente di eliminare un importante punto di conflitto con i clienti e il lavoro dell'AFD ne risulta notevolmente alleviato.

SZ constata che la decisione di abolire gli emolumenti per le diffide per la TTPCP con la conseguente diminuzione dei ricavi pari a circa 0,8 milioni di franchi non è compresa. Le prestazioni fornite dallo Stato devono essere puntualmente pagate nell'ottica del principio di causalità e di quello di esecuzione. Un ritardo nei pagamenti provoca all'Amministrazione un aumento degli oneri, che deve dunque essere indennizzato dal committente. Vi è inoltre il rischio che un ulteriore allentamento della politica riguardante gli emolumenti per la diffida possa deteriorare la morale dei pagamenti dei clienti dell'AFD. La giustificazione che l'abolizione dei suddetti emolumenti comporterebbe una riduzione trascurabile delle entrate è esposta in modo chiaro in rapporto alle entrate complessive della TTPCP, tuttavia non può essere utilizzata per spiegare l'aumento degli oneri in caso di ritardo nei pagamenti da ribaltare sullo Stato. Parimenti, non può essere fatto valere neppure l'argomento dei conflitti con i clienti risultanti dagli emolumenti per le diffide. La relazione con i clienti è una componente importante nella riscossione di ogni imposta, ma non può essere utilizzata come spunto per spostare gli oneri sul settore pubblico. La riscossione degli emolumenti per le diffide deve essere mantenuta nel caso della TTPCP ed estesa a tutta l'attività doganale in un'ottica di equiparazione. UR aggiunge che gli emolumenti per le diffide sono consoni al principio di causalità; l'emissione di una diffida comporta un dispendio che deve essere indennizzato. Non si deve dunque rinunciare indiscriminatamente a riscuotere tali emolumenti.

VD presuppone che ciò potrebbe agevolare la riscossione e l'incasso della TTPCP nonché le decisioni riguardanti il ritiro della targa in seguito al mancato pagamento della TTPCP, nel senso che il cliente si sentirebbe in una posizione migliore.

Il PSS fa notare che, anche se la TTPCP è l'unica tassa riscossa dall'AFD alla quale si applicano emolumenti per le diffide, questi non devono essere aboliti come proposto. Le fatture devono essere pagate puntualmente e i chilometri percorsi dichiarati nel rispetto delle scadenze.

es afferma che la modifica è giudicata molto favorevolmente, in quanto non riduce il dispendio soltanto per le imprese, ma anche per l'AFD, e impedisce costose procedure inutili, ad esempio l'accumularsi di fatture per gli emolumenti.

USAM è propensa all'abolizione degli emolumenti, tanto più che provocano un dispendio e un aumento degli oneri all'AFD, ma anche ai trasportatori.

Secondo ATA è importante che le fatture siano pagate entro il termine prescritto.

ASTAG prende atto che le imprese svizzere di trasporti non subirebbero un aumento dei costi che, addirittura, diminuirebbero leggermente.

UTP fa notare che la diminuzione delle entrate derivanti dagli emolumenti per le diffide induce a chiedersi dove verranno meno le risorse. Una diminuzione delle entrate della TTPCP pari a 760 000 franchi per il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria non può essere ritenuta marginale. Vi è dunque il rischio di un sistema di incentivi sbagliato, che indebolisce la competitività del traffico merci transalpino su rotaia. Di conseguenza l'emolumento deve essere mantenuto.

### 4.3 Altri pareri

FR chiede che alla prossima occasione la Confederazione rifletta su una possibile compensazione della tassa per i veicoli a propulsione elettrica. Con il rimborso dell'imposta sugli oli minerali per i veicoli utilizzati nel traffico concessionario, si incentiva l'acquisto di veicoli con motore a combustione invece di quelli a propulsione elettrica. Ciò è in contrasto con la Strategia energetica 2050.

GE fa notare che le modifiche proposte hanno ripercussioni specifiche sulle attività del Cantone. La concessione dell'effetto sospensivo in caso di ricorsi contro le decisioni cantonali appare giusta.

GR è del parere che i Cantoni possono continuare a contare su entrate sostanzialmente costanti dalla TTPCP. Inoltre, ottengono anche sgravi amministrativi, il che è un aspetto favorevole.

Secondo SZ, l'onere sinora sostenuto per elaborare le richieste che riguardano i veicoli in leasing soggetti alla tassa forfetaria sul traffico pesante (TFTP) è rimasto marginale.

SLV manifesta soddisfazione per l'abolizione della responsabilità solidale per la TFTP. Invece, il risultato ai fini della riscossione dei crediti a fronte di ritardi nei pagamenti della TTPCP potrebbe essere migliorato notevolmente se l'AFD concedesse informazioni su eventuali ritardi nei pagamenti da parte dell'assuntore del leasing alle società di leasing che non le notificano l'operazione di leasing prima della stipulazione del contratto, purché vi siano una procura e una dichiarazione di consenso da parte dell'assuntore del leasing. Viene espresso rammarico per il fatto che oggi ciò non avvenga. Naturalmente, la società di leasing esigerebbe subito dall'assuntore del leasing, anche senza notifica preliminare del contratto di leasing, di pagare gli importi scoperti minacciando di rescindere il contratto di leasing in caso di inottemperanza. Qualora lo facesse, potrebbe almeno rinunciare alla responsabilità solidale per future TTPCP. Nella maggior parte dei casi aumenterebbe però la pressione sull'assuntore del leasing per ottemperare ai suoi obblighi di pagamento nei confronti della Direzione generale delle dogane. È dunque nel massimo interesse dell'AFD, anche in presenza di una procura e di una dichiarazione di consenso, fornire informazioni sugli importi scoperti anche qualora il contratto di leasing non fosse stato notificato prima della sua stipulazione.

es ammette che la Confederazione e il Parlamento hanno riconosciuto la necessità di una profonda modernizzazione delle dogane e messo a disposizione risorse necessarie per attuare il programma DaziT. In questo senso è accolto con favore il fatto che la modifica dell'OTTP consenta di semplificare anche il disbrigo del traffico pesante su strada. Una maggiore efficienza e risparmi sui costi per l'Amministrazione dovrebbero favorire anche le imprese. Gli aumenti delle tariffe della TTPCP sono da evitare.

USAM si attende da ciò risparmi sui costi e un incremento dell'efficienza dell'intero sistema di rilevazione grazie a una minore burocrazia. Chiede dunque di rinunciare a qualsiasi aumento delle tariffe della TTPCP nei prossimi anni. In un'ottica di medio periodo, anche le imprese svizzere devono essere libere di scegliere il sistema che soddisfi meglio le loro esigenze.

ATAG e FER prendono atto che le modifiche proposte non comportano adeguamenti delle tariffe. FER aggiunge che per le imprese svizzere di trasporti non scaturiscono costi aggiuntivi.

CP fa notare che può dichiararsi sempre d'accordo all'adozione di semplificazioni.

## 5 Allegato I

### Elenco dei Cantoni, dei partiti, delle associazioni, delle organizzazioni e delle cerchie di interessati che hanno partecipato alla consultazione

#### Cantoni

1. – 24. AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH

#### Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

25. Partito socialista svizzero PSS

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

---

#### Associazioni mantello nazionali dell'economia

26.	economiesuisse, Federazione delle imprese svizzere	es
27.	Unione svizzera delle arti e mestieri	USAM
28.	Unione sindacale svizzera	USS
29.	Schweizerischer Leasingverband	SLV

#### Associazioni di imprese di trasporti

30.	Schweizer Nutzfahrzeugverband	ASTAG
31.	Unione dei trasporti pubblici	UTP
32.	Associazione traffico e ambiente	ATA

#### Altro

33.	Centre Patronal	CP
34.	Fédération des Entreprises Romandes	FER
35.	IG Detailhandel Schweiz	IGDHS
36.	Verband des Schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels, SWISSCOFEL	SCF

6 Allegato II

**Domande per i partecipanti alla consultazione**

*I partecipanti alla procedura di consultazione sono invitati a esprimere il proprio parere mediante il presente questionario (disponibile anche in formato Word).*

**Parere da parte di:**

Cantone:  Partito:  Associazione, organizzazione:  Altri:

Nome:  Indirizzo:
-------------------------

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

**Siete favorevoli all'inserimento nell'OTTP delle disposizioni relative al «Servizio europeo di telepedaggio» (SET)?**

*(Art. 13a, art. 26a–26f [nuovi])*

Sì  NO  Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:
---------------

**Siete favorevoli a limitare, inizialmente, l'applicazione delle disposizioni sul SET ai veicoli esteri?**

*(Art. 26a–26f [nuovi]; spiegazioni: punto 1.1.3, pag. 4)*

Sì  NO  Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:
---------------

**Siete favorevoli al fatto che le autorità d'esecuzione cantonali, le aziende o gli organismi abilitati a effettuare un controllo posticipato degli apparecchi di rilevazioni non verifichino più il sensore-rimorchio dell'apparecchio di rilevazione (stralcio della disposizione)?**

*(Art. 16 cpv. 4)*

Sì  NO  Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:
---------------

## Modifica dell'ordinanza sul traffico pesante

---

Siete favorevoli al fatto che l'interesse di mora per l'importo della tassa non versato si basi, per analogia, sulle disposizioni dell'ordinanza del DFF dell'11 dicembre 2009<sup>1</sup> concernente l'interesse moratorio e remuneratorio e non più su quelle dell'ordinanza del DFF del 10 dicembre 1992<sup>2</sup> sulla scadenza e gli interessi nell'imposta federale diretta?

(Art. 25 cpv. 3 e 4)

Sì  NO  Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

Siete favorevoli al fatto che sia l'Amministrazione delle dogane ad accertare l'indice totale della tassa sui veicoli a motore sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione federale delle finanze e dell'Ufficio federale di statistica?

(Art. 40 cpv. 5)

Sì  NO  Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

Siete favorevoli al fatto che, nell'ambito di applicazione della LTTP, l'Amministrazione delle dogane non riscuota più emolumenti per le diffide?

(Art. 45 cpv. 4)

Sì  NO  Nessun parere, non coinvolto

Osservazioni:

Altre osservazioni?

Inviare il questionario compilato a:

[lsvaausland@ezv.admin.ch](mailto:lsvaausland@ezv.admin.ch)

o

Direzione generale delle dogane, Sezione TTCPV veicoli esteri, TFTP, vignetta, Monbijoustrasse 91, 3003 Berna

---

<sup>1</sup> RS 641.207.1

<sup>2</sup> RS 642.124