



Legge federale concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUSN)

Rapporto esplicativo
per la consultazione
Berna, agosto 2006

Termine della consultazione: 31 gennaio 2007

Contenuto

1	Panoramica	3
2	Situazione iniziale	4
2.1	Principi	4
2.1.1	Il sistema attuale	4
2.1.2	Problemi dell'attuale sistema di riscossione	4
2.2	Le varianti analizzate	6
2.2.1	Panoramica	6
2.2.2	Variante "contrassegno chip"	6
2.2.3	Variante "contrassegno elettronico"	7
2.2.4	Variante "contrassegno classico"	7
2.2.5	Conclusione	8
2.3	Il contesto europeo	9
3	Spiegazioni concernenti i singoli articoli	10
3.1	Sezione 1: Oggetto e campo d'applicazione	10
3.1.1	Articolo 2 Campo d'applicazione	10
3.2	Sezione 2: Obbligo della tassa	10
3.2.1	Articolo 3 Oggetto della tassa	10
3.2.2	Articolo 4 Eccezioni	11
3.2.3	Articolo 5 Persone assoggettate al pagamento della tassa	12
3.3	Sezione 3: Riscossione della tassa	12
3.3.1	Articolo 6 Importo della tassa	12
3.3.2	Articolo 7 Contrassegno	12
3.3.3	Articolo 8 Periodo di tassazione	12
3.3.4	Articolo 9 Competenza per la riscossione della tassa	12
3.4	Sezione 4: Utilizzazione del prodotto della tassa	13
3.4.1	Articolo 10	13
3.5	Sezione 5: Controlli e prestazione di garanzia	13
3.5.1	Articolo 11 Controlli	13
3.5.2	Articolo 12 Prestazione di garanzia	13
3.6	Sezione 7: Disposizioni penali	13
3.6.1	Articolo 14 Contravvenzioni	13
3.6.2	Articolo 16 Perseguimento penale da parte dei Cantoni	14
3.6.3	Articolo 17 Prescrizione	14
3.7	Sezione 8: Disposizioni finali	14
3.7.1	Articolo 18 Esecuzione	14
3.7.2	Articolo 19 Compenso per prestazioni	14
4	Ripercussioni (costi, fabbisogno di personale, entrate supplementari)	15
5	Rapporto con il diritto europeo	15
6	Basi giuridiche	15

1 Panoramica

Dall'introduzione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali nel 1985, l'Amministrazione federale delle dogane (AFD) è incaricata della sua riscossione. La base per tale riscossione è costituita dall'articolo 86 capoverso 2 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999¹ (Cost.). Prima dell'entrata in vigore della nuova Cost. la riscossione si fondava direttamente sulle disposizioni dettagliate dell'articolo 36^{quinquies} della vecchia Cost. e sulle disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza del 26 ottobre 1994² concernente una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (ordinanza sul contrassegno stradale; OUSN).

L'articolo 164 Cost. statuisce che tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto siano emanate sotto forma di legge federale. Vi rientrano in particolare le disposizioni in materia di cerchia dei contribuenti nonché oggetto e calcolo dei tributi. Affinché la riscossione della tassa sia possibile fino all'emanazione delle suddette disposizioni, le disposizioni finali del Decreto federale del 18 dicembre 1998 (Il capoverso 2 lettera b) prevedono che le disposizioni rilevanti della vecchia Cost. rimangano applicabili fino alla loro trasposizione a livello di legge.

L'elaborazione del presente progetto di legge ottempera al mandato costituzionale. Le disposizioni legali in vigore sono state perlopiù riprese. Sono state effettuate delle modifiche principalmente nell'ambito delle disposizioni d'esecuzione.

¹ RS 101

² RS 741.72

2 Situazione iniziale

2.1 Principi

Dall'introduzione della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (contrassegno) nel 1985, l'Amministrazione federale delle dogane (AFD) è incaricata della sua riscossione. La base per tale riscossione è costituita dall'articolo 86 capoverso 2 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999³ (Cost.). L'articolo 164 Cost. statuisce che tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto siano emanate sotto forma di legge federale. Vi rientrano in particolare le disposizioni in materia di cerchia dei contribuenti nonché oggetto e calcolo dei tributi. Con l'emanazione della legge federale concernente una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali si tiene conto di tale situazione.

Affinché la riscossione della tassa sia possibile fino all'emanazione delle suddette disposizioni, le disposizioni finali del Decreto federale del 18 dicembre 1998 (II capoverso 2 lettera b) prevedono che le disposizioni rilevanti della vecchia Cost. rimangano applicabili fino alla loro trasposizione a livello di legge.

Nel 2001, in occasione dell'elaborazione del progetto di legge, un gruppo di lavoro è stato incaricato di verificare dei sistemi di contrassegno alternativi. L'obiettivo era la concezione di un sistema semplice con i vantaggi di quello attuale ma senza i suoi svantaggi. Bisognava inoltre analizzare dei sistemi che disponessero di una maggiore funzionalità (spezzettatura temporale, presa in considerazione delle categorie di veicoli, ecc.). Undici possibili varianti sono state oggetto di un'analisi preliminare; tre di esse sono state sottoposte ad un approfondito studio di attuabilità in merito alle possibilità e ai rischi.

2.1.1 Il sistema attuale

Il diritto a circolare sulle strade nazionali si ottiene acquistando un'etichetta adesiva. La sua manipolazione è semplice e pratica. Rispetto alle tasse autostradali estere il prezzo del contrassegno è esiguo (vedi cifra 2.3). Dal 1995 esso ascende a 40 franchi per anno civile. In generale, la tassa e il sistema di riscossione sono ben accettati.

Nel 2004 sono stati venduti 7,68 milioni di contrassegni. La rete di distribuzione copre tutta la Svizzera (4,68 milioni di contrassegni), mentre è lacunosa all'estero (1,2 milioni di contrassegni). Al confine sono stati venduti complessivamente 1,8 milioni di contrassegni. Il rapporto tra gli introiti (307,3 milioni di franchi) e i costi è favorevole. L'introduzione del contrassegno nel 1985 ha comportato delle spese d'investimento uniche pari a 1,5 milioni di franchi; i costi d'esercizio annui ammontano a 34 milioni di franchi. Essi comprendono le spese amministrative incluse quelle per la stampa (10,1 milioni di franchi) nonché i compensi per i distributori in Svizzera (19,3 milioni di franchi) e all'estero (4,6 milioni di franchi).

2.1.2 Problemi dell'attuale sistema di riscossione

L'attuale sistema del contrassegno si fonda su un importo forfetario annuo e sul prezzo basso. In riferimento ad eventuali adeguamenti del prezzo, a nuove strutture tariffarie, a forme di distribuzione moderne (Internet, telefonia mobile, ecc.) e ai controlli automatizzati, esso manca tuttavia di flessibilità.

³ RS 101

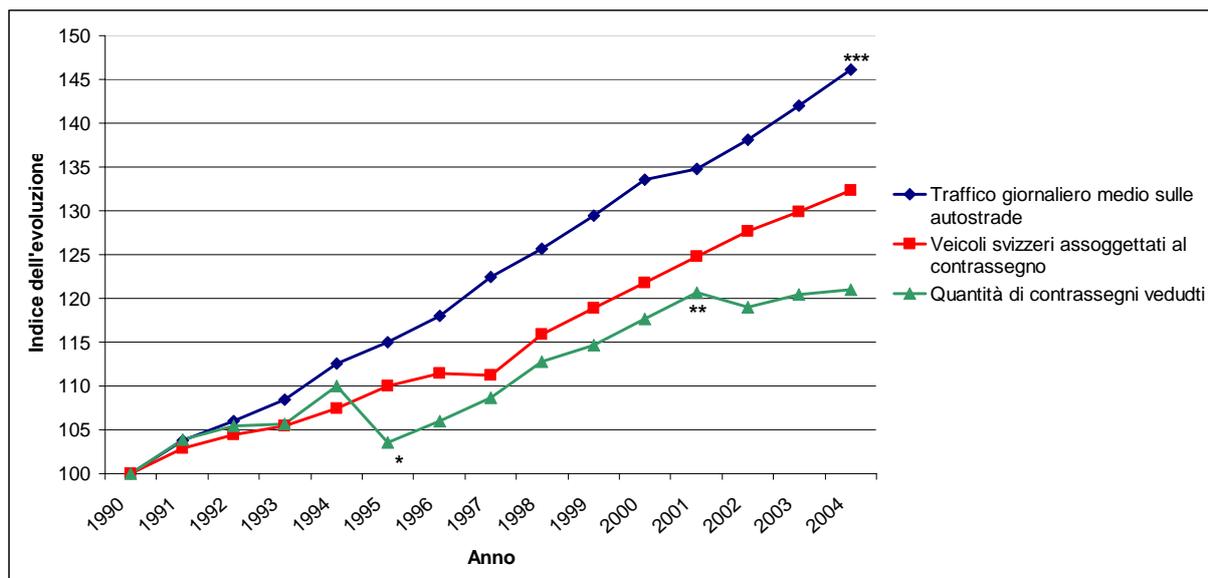
In Svizzera la vendita del contrassegno è ben organizzata. Presso i valichi autostradali essa causa a volte grandi intralci alla circolazione. La vendita e i controlli presso gli uffici doganali di confine competono principalmente al Corpo delle guardie di confine. A causa dei preminenti mandati di sicurezza e dell'aumento del traffico (+50% dall'introduzione del contrassegno), da tempo tali compiti non possono più essere svolti senza lacune.

I controlli concernenti l'osservanza dell'obbligo del contrassegno possono essere effettuati solo se il traffico è fermo, nelle immediate vicinanze delle autostrade, presso gli uffici doganali autostradali, le aree di servizio autostradali e i raccordi autostradali. Il rischio di essere controllati è minimo. A causa del sistema, è relativamente facile trasferire illecitamente il contrassegno da un veicolo ad un altro; tale operazione è difficilmente riconoscibile all'atto del controllo. I detentori esteri ritengono che la tassa annuale sia ingiusta, soprattutto se percorrono un breve tratto di autostrada o vi circolano per poco tempo. Essi non comprendono inoltre per quale motivo il contrassegno acquistato per una sola corsa attraverso la Svizzera non possa essere riutilizzato con un altro veicolo. Per tale motivo i contrassegni usati vengono frequentemente trasmessi a conoscenti oppure venduti attraverso Internet o annunci. La situazione si è inasprita da quando, nel 1997, l'Austria ha introdotto un contrassegno con diverse tariffe in base al periodo di tassazione e alle categorie dei veicoli. Bisogna inoltre partire dal presupposto che nell'ambito dell'attuale sistema di riscossione un eventuale rincaro comporterebbe un aumento della quota di abusi.

Da ampi rilevamenti (oltre 46'000 veicoli controllati) è emerso che circa il 5% dei veicoli non è munito di contrassegno. Inoltre, più del 5% dei contrassegni è utilizzato in modo illecito. Tale quota di abusi superiore al 10% corrisponde ad una perdita annua di 25-30 milioni di franchi.

A titolo di paragone, da un controllo analogo effettuato nel 2003 in Austria su 40'000 veicoli è emerso che circa il 4% (ovvero il 2% in meno rispetto all'anno precedente) era sprovvisto di contrassegno valido. Tale diminuzione è riconducibile principalmente alla realizzazione di posti multifunzionali di controllo del traffico (attualmente cinque). Dall'inizio del 2004, 130 sorveglianti circolano con 40 veicoli per scoprire i delitti concernenti il pedaggio e il contrassegno, consentendo così di ridurre la quota degli abusi.

Il grafico qui appresso mostra la chiara divergenza tra le cifre di vendita da un canto e i veicoli assoggettati alla tassa nonché il forte aumento del traffico sulle strade nazionali d'altro canto. Ne consegue che la vendita dei contrassegni non si evolve allo stesso ritmo del volume del traffico. È probabile che nei prossimi anni le entrate diminuiranno ancora di più.



Fonti

- Veicoli assoggettati all'obbligo del contrassegno: Ufficio federale di statistica (UFS).
- Quantità di contrassegni venduti: DGD, sezione FICO.
- Traffico giornaliero medio sulle autostrade: "Strasse und Verkehr" 9/2004, pag. 31, tabella 3, basato su: Ufficio federale delle strade (USTRA), Censimento automatico del traffico 2002, Berna, maggio 2003 (cifre del 2004: stima).

* Aumento del prezzo del contrassegno da fr. 30.- a fr. 40.-.

** Calo delle vendite all'estero.

*** Il traffico giornaliero medio sulle autostrade si riferisce a tutte le categorie di veicoli, dunque anche agli autocarri. Non vengono effettuate distinzioni tra le categorie.

2.2 Le varianti analizzate

2.2.1 Panoramica

In occasione dello studio di attuabilità sono state analizzate in modo approfondito le tre varianti qui appresso.

Variante "**contrassegno chip**" (contrassegno elettronico / contatore). Per il rilevamento della prestazione chilometrica effettiva vi è la possibilità di installare sul veicolo diversi mezzi ausiliari elettronici, dall'etichetta adesiva con chip, che può essere letta mediante radiocomunicazione a corto raggio, al contatore GPS-GSM con localizzazione via satellite e telecomunicazione.

Variante "**contrassegno elettronico**" (registrazione della targa di controllo). La registrazione della targa di controllo dà diritto all'utilizzazione delle strade nazionali assoggettate alla tassa.

Variante "**contrassegno classico**" (sistema attuale). Il sistema attuale (contrassegno adesivo) viene mantenuto, ma con dei miglioramenti nell'ambito dell'informazione, della distribuzione e della lotta contro gli abusi.

2.2.2 Variante "contrassegno chip"

La variante del contrassegno con chip si basa su un apparecchio installato sul veicolo che serve alla riscossione della tassa. Per il rilevamento della prestazione chilometrica effettiva vi è la possibilità di installare diversi mezzi ausiliari elettronici, dall'etichetta adesiva con chip, che può essere letta mediante radiocomunicazione a corto raggio, al contatore con localizzazione via satellite e telecomunicazione. A

seconda del sistema scelto, tale variante richiederebbe degli investimenti nell'infrastruttura dei veicoli e delle strade pari a 50-150 milioni di franchi.

A prescindere dai costi elevati, la variante "contrassegno chip" è stata esclusa per motivi legati alla sua trasposizione: è impensabile equipaggiare al confine circa 4 milioni di veicoli esteri con l'infrastruttura necessaria. A tal fine mancano sia il personale sia l'infrastruttura necessari. Anche per quanto concerne gli altri canali di distribuzione, i costi sarebbero sproporzionati rispetto agli introiti. Inoltre, si tratterebbe di una variante unica in Europa e dunque difficilmente realizzabile. Per tutti questi motivi la soluzione "contrassegno chip" è stata definitivamente scartata.

2.2.3 Variante "contrassegno elettronico"

La variante del contrassegno elettronico richiede la registrazione della targa di controllo in un sistema d'informazione. Tale registrazione corrisponde all'acquisto di un "contrassegno virtuale". Essa può essere effettuata in diversi modi, p.es. mediante polizza di versamento, Internet, apparecchio automatico oppure presso un punto di vendita. Con il contrassegno virtuale viene soppressa la distribuzione materiale, semplificando soprattutto le vendite all'estero. Inoltre, non vi è più l'obbligo di apporre e rimuovere il contrassegno.

Degli impianti automatici di controllo installati sulle strade nazionali assoggettate alla tassa rilevano i numeri delle targhe di controllo mediante una telecamera digitale e li confrontano con quelli registrati nel sistema d'informazione. Contrariamente al sistema attuale, tali controlli sono possibili anche nel traffico in movimento. Si stima che il rafforzamento dell'attività di controllo comporterebbe maggiori entrate pari a 15-30 milioni di franchi all'anno (escluse le multe). Le spese d'investimento uniche per il contrassegno elettronico ascenderebbero complessivamente a circa 35 milioni di franchi, mentre i costi d'esercizio annui rimarrebbero invariati (34 milioni di franchi).

Il contrassegno elettronico sarebbe adatto per la riscossione dell'attuale tassa forfetaria. Rispetto all'odierno sistema, esso sarebbe ampliabile, consentendo così un rapido adeguamento alle nuove esigenze, come ad esempio l'introduzione di una spezzettatura temporale o la distinzione tra le categorie di veicoli (motocicli, autofurgoni, altri veicoli).

Tuttavia, siffatti controlli automatizzati sono effettivamente utili solo se accompagnati dalle relative sanzioni. I mandati penali concernenti i veicoli svizzeri verrebbero inviati automaticamente ai detentori. Per quanto riguarda i veicoli esteri, attualmente non è possibile notificare tali mandati in altri paesi. I veicoli possono essere controllati quasi ovunque, ma il perseguimento penale deve avvenire al più tardi al confine. Purtroppo il personale a disposizione non è sufficiente per eseguire in modo efficace siffatti controlli. Una soluzione a tale problema si trova forse in una direttiva, attualmente in fase di elaborazione nell'ambito di un progetto, relativa al perseguimento transfrontaliero nell'UE e negli Stati dell'AELS delle infrazioni passibili di multa (vedi cifra 5).

2.2.4 Variante "contrassegno classico"

2.2.4.1 In generale

Tale variante si basa sul contrassegno attuale (vedi cifra 2.1.1). Il contrassegno adesivo rappresenta un sistema collaudato ma che, come già illustrato, comporta un notevole potenziale di abuso. Al fine di poter lottare efficacemente contro l'aumento di tali abusi, occorre migliorare le caratteristiche di sicurezza del contrassegno,

rafforzando contemporaneamente i controlli e aumentando in modo sensibile le multe. Già oggi si tenta di ridurre i problemi di distribuzione al confine, causati dall'aumento del volume del traffico, mediante la creazione di nuovi canali di vendita e il miglioramento dell'informazione all'estero.

2.2.4.2 Lotta contro gli abusi

a) Contrassegni di breve durata

Dopo il loro soggiorno in Svizzera i conducenti stranieri tendono a rimuovere dal parabrezza il contrassegno e a venderlo ad un prezzo vantaggioso. È così nato un vero e proprio mercato dei contrassegni "d'occasione", che si sviluppa sempre più in Internet (p.es. e-bay, ricardo.ch, ecc.). L'amministrazione delle dogane si sforza di impedire tali vendite. Molti contrassegni venduti non sono tuttavia mai stati apposti sui veicoli; in molti casi è perciò impossibile provare l'impiego illecito.

In teoria, la vendita di contrassegni di breve durata più economici potrebbe ridimensionare il problema della riutilizzazione. Tale possibilità viene infatti offerta in diversi paesi europei (cfr. cifra 2.3). A prescindere dall'utilità, tale soluzione richiederebbe l'impiego di almeno 30 persone supplementari per la distribuzione presso i valichi di confine. La vendita sarebbe inoltre di gran lunga più dispendiosa e aggraverebbe ulteriormente la situazione del traffico, già tesa, presso i punti di passaggio. In tal modo ci si allontanerebbe dall'obiettivo perseguito, ovvero la fluidità del traffico al confine. Per garantire la neutralità dei costi, un contrassegno economico di breve durata implicherebbe l'adeguamento del prezzo del contrassegno annuale. Dalle summenzionate spiegazioni emerge che un siffatto sistema non è realizzabile.

b) Caratteristiche di sicurezza

Nell'ambito delle caratteristiche di sicurezza si stanno verificando ulteriori possibilità che impediscano una riutilizzazione del contrassegno senza che esso venga distrutta. Le attuali caratteristiche di sicurezza vengono inoltre costantemente perfezionate.

c) Rafforzamento dei controlli

Per poter lottare efficacemente contro gli abusi attuali, è necessario aumentare il numero dei controlli. Questi devono essere rafforzati particolarmente presso i valichi autostradali, in quanto sono soprattutto i conducenti esteri che tentano di eludere la tassa.

Le risorse di personale dell'amministrazione delle dogane sono esaurite. L'intensificazione dei controlli è tuttavia possibile se, come avviene già oggi per la vendita presso alcuni uffici doganali, anche i controlli e il perseguimento nella procedura semplificata possono essere affidati ad organizzazioni private, sotto la sorveglianza della Confederazione.

2.2.5 Conclusione

Il sistema di riscossione mediante l'attuale contrassegno è ben accettato dalla popolazione. Benché presenti delle lacune, è possibile migliorarlo grazie ai provvedimenti descritti.

Anche se la variante "contrassegno elettronico" presenta numerosi vantaggi, legati perlopiù alla sua flessibilità, una sua trasposizione comporterebbe investimenti pari a

35 milioni di franchi. Tuttavia, il sistema potrebbe essere intermente sfruttato solo se esistessero delle basi legali che consentono il perseguimento dei reati fiscali all'estero.

Sulla base delle summenzionate spiegazioni, e tenuto conto della situazione attuale e di quella a medio termine, un cambiamento del sistema non è reputato opportuno. L'attuale sistema di riscossione con il contrassegno adesivo viene quindi mantenuto.

2.3 Il contesto europeo

In Europa vi sono diversi sistemi di riscossione della tassa. Il livello del prezzo è perlopiù nettamente superiore a quello svizzero e la struttura tariffaria differenziata. La tabella qui appresso mostra un confronto tra la rete autostradale e le tariffe in Svizzera e quelle di alcuni Stati europei che riscuotono parimenti delle tasse sulle autostrade basate su criteri temporali.

	Svizzera	Austria	Ungheria	Repubblica Ceca	Slovacchia
Rete stradale assoggettata al pagamento della tassa in km	1856	2000	540	712	300
Contrassegno annuale ¹	40	109	178	41	21
Contrassegno valido 2 mesi ¹	-	33	-	-	-
Contrassegno mensile ¹	-	-	20	11	-
Contrassegno valido 15 giorni ¹	-	-	-	-	4
Contrassegno valido 10 giorni ¹	-	11	12	5	-
Multa ¹	200 (finora 100)	Da 330 a 3300 Tassa sostitutiva ² 180	Fino a 615	Fino a 240	Da 37 a 112

¹ Importi in CHF.

² Le persone colpevoli di frode in materia di pedaggio hanno la possibilità di pagare un **pedaggio sostitutivo**: in tal modo viene pagato il pedaggio dovuto, la punibilità per frode si estingue e non vi è alcuna denuncia all'autorità. Il pagamento del pedaggio sostitutivo dà diritto all'utilizzazione della rete stradale assoggettata alla tassa il giorno dell'infrazione, risp. il giorno del deposito del bollettino di versamento nonché il giorno seguente.

In molti casi al contrassegno si aggiungono delle tasse speciali per passaggi alpini o gallerie. Le tasse stradali per un viaggio in autovettura dalla Germania all'Italia, passando per l'Austria, e per il relativo ritorno - dopo una vacanza di due settimane - ammontano almeno a 46 franchi solo per il transito attraverso l'Austria. Tale importo comprende l'acquisto dei due contrassegni da 10 giorni necessari (11 franchi l'uno) e il pedaggio speciale per il Brennero (due volte 12 franchi). Il transito attraverso l'Austria (80 km) è dunque più costoso della tassa annuale svizzera (tratta di transito di 300 km). Quest'ultima risulta quindi più vantaggiosa.

Per contro, gli Stati dell'Europa meridionale riscuotono delle tasse autostradali perlopiù basate sulla distanza e che ammontano in media a 10 franchi per 100 km.

3 Spiegazioni concernenti i singoli articoli

3.1 Sezione 1: Oggetto e campo d'applicazione

3.1.1 Articolo 2 Campo d'applicazione

L'articolo 36^{quinquies} capoverso 1 della vecchia Costituzione federale del 29 maggio 1874 dichiarava che le strade nazionali di prima e seconda classe sono assoggettate alla tassa. Nell'ambito dell'aggiornamento della vecchia Costituzione, le disposizioni finali del Decreto federale del 18 dicembre 1998 prevedono che tale disposizione rimanga applicabile fino all'entrata in vigore di una legge concernente una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali. Il capoverso 1 del progetto di legge riprende tale disposizione, anche tenendo conto del messaggio del 20 novembre 1996⁴ concernente la riforma della Costituzione federale che va nella stessa direzione.

Il legislatore rinvia all'elenco delle strade nazionali⁵, che indica le relative classificazioni. Come sinora, nella prassi non è prevista alcuna segnaletica completa delle tratte assoggettate alla tassa. Dato che le strade nazionali non sono contrassegnate come tali, l'utente può di regola partire dal presupposto che per principio il contrassegno è necessario per tutte le autostrade e semiautostrade contrassegnate conformemente all'ordinanza del 5 settembre 1979⁶ sulla segnaletica stradale. La maggior parte delle (poche) eccezioni, p.es. le semiautostrade cantonali non assoggettate alla tassa, è oggi perlopiù segnalata. Presso tutti i più importanti valichi di confine una segnaletica speciale informa i conducenti esteri in merito all'obbligo del contrassegno.

Il capoverso 2 offre al Consiglio federale la possibilità di prevedere delle deroghe all'obbligo di pagare la tassa. Tale competenza gli era stata attribuita anche dall'articolo 36^{quinquies} capoverso 2, il quale l'avrebbe autorizzato a creare degli ordinamenti particolari, segnatamente per le corse nella regione di confine, a condizione di non privilegiare i veicoli immatricolati all'estero rispetto a quelli svizzeri.

Già nel 1985, in occasione dell'introduzione del contrassegno, il Consiglio federale aveva rinunciato alla creazione di una zona di confine "non assoggettata all'obbligo del contrassegno", in quanto non condivideva i timori di un possibile trasferimento della maggior parte del traffico sulla rete stradale locale. Tale rinuncia è chiara ed implica inoltre la parità di trattamento di tutte le regioni del paese. Anche gli stranieri che non conoscono i luoghi sanno immediatamente dove ha inizio l'"obbligo del contrassegno". Negli oltre venti anni di storia del contrassegno tale scelta ha dato buoni risultati.

3.2 Sezione 2: Obbligo della tassa

3.2.1 Articolo 3 Oggetto della tassa

Sono assoggettati alla tassa tutti i veicoli a motore nonché i rimorchi svizzeri ed esteri che circolano sulle strade nazionali assoggettate alla tassa e che non soggiacciono alla tassa sul traffico pesante. Per veicoli a motore s'intendono i veicoli definiti all'articolo 7 capoverso 1 della legge federale del 19 dicembre 1958⁷ sulla

4 FF 1997 I 267 (pagina 267); Foglio federale, anno 149, vol. I.

5 RS 725.113.11; Allegato (Elenco delle strade nazionali svizzere).

6 RS 741.21

7 RS 741.01

circolazione stradale (LCStr). Le definizioni relative ai rimorchi si trovano agli articoli 19, 20, 21 e 22 dell'ordinanza del 19 giugno 1995⁸ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV).

La Costituzione federale dispone che per tutti i veicoli non assoggettati alla tassa sul traffico pesante si debba ora versare una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali. La rinuncia al limite delle 3,5 tonnellate implica che tutti i veicoli sono assoggettati alla tassa stradale e concerne soprattutto i veicoli di lavoro pesanti che sinora non dovevano pagare né la tassa sul traffico pesante né quella per l'utilizzazione delle strade nazionali.

3.2.2 Articolo 4 Eccezioni

Ai fini della parità di trattamento è stato esonerato dalla tassa il minor numero di veicoli possibile. I motivi delle deroghe sono indicati qui appresso.

Lettera a: sono esonerati non solo i veicoli con targhe di controllo militari (come sinora), ma anche quelli muniti di un contrassegno "M+". L'Esercito ricorre infatti in misura sempre maggiore a veicoli civili, noleggiati per impieghi militari e contrassegnati militarmente con il suddetto adesivo al momento dell'intervento. Durante il periodo d'impiego tali veicoli soggiacciono all'ordinanza dell'11 febbraio 2004⁹ sulla circolazione stradale militare (OCSM) e sono guidati da membri dell'Esercito.

Lettera f: al fine di evitare una doppia imposizione, gli assi di trasporto sono esentati dall'obbligo della tassa fintantoché non sono utilizzati come asse anteriore di un rimorchio.

Lettere g - h: giusta l'articolo 72 capoverso 3 dell'ordinanza del 27 ottobre 1976¹⁰ sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (ordinanza sull'ammissione alla circolazione; OAC) se l'attestato d'assicurazione è stato depositato, i Cantoni, ricorrendo a una convocazione, possono permettere che un veicolo sia trasferito per la via più breve al luogo d'esame senza targhe e senza licenza di circolazione. Tali veicoli non sono assoggettati alla tassa. Inoltre, l'utilizzazione di una strada nazionale costituisce spesso una parte del controllo ufficiale. Anche tali corse sono esonerate dalla tassa.

Lettere j - k: i trattori a sella leggeri sono veicoli destinati al traino dei semirimorchi. Il loro peso totale non supera le 3,5 tonnellate e normalmente essi non dispongono di un ponte di carico proprio. Per tale motivo è raro che i trattori a sella circolino sulle strade senza trainare un semirimorchio. I semirimorchi pesanti trainati sono assoggettati alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, quelli leggeri alla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali. In tal modo si tiene conto del principio secondo il quale i veicoli non possono essere assoggettati contemporaneamente alle due tasse.

Lettera l: i venditori di automobili spostano spesso veicoli muniti di targhe professionali e circolano, per breve tempo, sull'autostrada con veicoli che restano poi fermi per anni in attesa di essere venduti. Per questi frequenti spostamenti di veicoli non è opportuno richiedere ogni volta l'apposizione di un contrassegno, dato che spesso ciò avviene immediatamente in caso di vendita. Siffatte corse sono tuttavia autorizzate solo nei giorni feriali.

⁸ RS 741.41

⁹ RS 510.710

¹⁰ RS 741.51

Il *capoverso 2* dispone che, al momento opportuno e in modo adeguato, la Direzione generale delle dogane possa autorizzare delle eccezioni non solo sulla base del tipo di veicolo ma anche dell'impiego (p.es. corse per motivi umanitari).

Conformemente all'articolo 3 *capoverso 6* LCStr i corpi di polizia cantonali possono ordinare delle deviazioni. Qualora sia necessario deviare il traffico su una strada nazionale assoggettata alla tassa, la polizia ne informa la Direzione generale delle dogane, la quale sospende temporaneamente l'assoggettamento all'obbligo della tassa sul tratto interessato (*capoverso 3*).

3.2.3 Articolo 5 Persone assoggettate al pagamento della tassa

Oltre al conducente, anche il detentore del veicolo è assoggettato al pagamento della tassa. Dato che la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali è legata al veicolo, il detentore responsabile è dichiarato assoggettato al pagamento della tassa a titolo sussidiario. In casi eccezionali (p.es. elusione dei controlli) ciò consente il regresso verso il detentore.

3.3 Sezione 3: Riscossione della tassa

3.3.1 Articolo 6 Importo della tassa

L'importo della tassa resta invariato (40 franchi). Dal 1993, anno in cui è aumentato da 30 a 40 franchi, il prezzo non è più stato modificato e - come illustrato in precedenza - può essere definito molto conveniente.

3.3.2 Articolo 7 Contrassegno

Come sinora, la tassa deve essere pagata acquistando un contrassegno. Prima del primo impiego esso deve essere apposto in modo visibile sul veicolo nei punti prescritti, ovvero, per quanto concerne gli autoveicoli, all'interno del parabrezza (sul lato sinistro o dietro lo specchietto retrovisore). Il contrassegno apposto conformemente alle prescrizioni perde la sua validità se viene rimosso o distrutto. È vietato staccare il contrassegno e riattaccarlo su un altro veicolo: ciò costituisce un'infrazione ai sensi dell'articolo 14 *capoverso 2*. Il contrassegno può essere ceduto unicamente con il veicolo.

3.3.3 Articolo 8 Periodo di tassazione

Capoverso 1: come sinora, la tassa viene riscossa in modo forfetario per un determinato periodo di tempo. Il periodo di tassazione resta l'anno civile. In tal modo è possibile ridurre al minimo il lavoro amministrativo. La semplicità del sistema costituisce un vantaggio anche per gli utenti che conoscono con sicurezza la durata di validità.

L'esiguo importo della tassa giustifica, come sinora, la rinuncia alla restituzione.

Capoverso 2: la durata di validità del contrassegno annuale viene mantenuta a 14 mesi, ovvero dal 1° dicembre dell'anno precedente al 31 gennaio dell'anno seguente. Il fatto che i periodi di validità coincidano offre agli utenti un ampio lasso di tempo per la sostituzione del contrassegno. Tale soluzione è inoltre favorevole al turismo: ad esempio, le persone che vengono in Svizzera per Natale possono ritornarvi per sciare, pagando una sola volta la tassa.

3.3.4 Articolo 9 Competenza per la riscossione della tassa

Come sinora, il contrassegno viene rilasciato dall'amministrazione delle dogane. Quest'ultima si occupa parimenti della vendita al confine e all'estero. La vendita in

Svizzera compete ai cantoni. Il contrassegno può essere acquistato presso i punti di vendita noti (posta, stazioni di rifornimento, garage, concessionari di automobili, ecc.).

3.4 Sezione 4: Utilizzazione del prodotto della tassa

3.4.1 Articolo 10

L'utilizzazione del prodotto netto si fonda sull'articolo 86 capoverso 3 Cost. ed è disciplinata in modo dettagliato dalla citata legge federale del 22 marzo 1985¹¹ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata.

3.5 Sezione 5: Controlli e prestazione di garanzia

3.5.1 Articolo 11 Controlli

Il progetto non prevede modifiche concernenti le competenze in materia di controlli. Questi ultimi sono eseguiti dai cantoni all'interno del paese e dall'amministrazione delle dogane al confine.

Per ovviare alla mancanza di personale dell'amministrazione delle dogane, l'articolo 18 capoverso 3 consente inoltre al Dipartimento federale delle finanze di trasferire a terzi il controllo e il perseguimento penale nella procedura semplificata presso i valichi autostradali. Ciò consentirebbe di aumentare considerevolmente l'efficienza dei controlli.

3.5.2 Articolo 12 Prestazione di garanzia

Le persone assoggettate al pagamento della tassa e domiciliate all'estero devono fornire una garanzia se non pagano immediatamente la tassa. Poiché l'esecuzione dei crediti fiscali all'estero non è attualmente possibile (vedi cifra 5), tale procedura consente di garantire la tassa prima che le persone lascino il paese. Lo stesso vale anche per l'importo delle multe.

3.6 Sezione 7: Disposizioni penali

3.6.1 Articolo 14 Contravvenzioni

L'utilizzazione delle strade nazionali assoggettate alla tassa senza aver prima pagato tale tassa o l'apposizione non corretta del contrassegno costituiscono una contravvenzione. Spesso il contrassegno viene infatti acquistato ma non incollato sul parabrezza, al fine di poterlo utilizzare per altri veicoli. Ciò testimonia dell'intenzione di apporre il contrassegno solo in caso di controllo.

L'importo della multa deve perciò essere notevolmente aumentato. Trattasi dell'unico mezzo a disposizione, oltre ai rigidi controlli, per ridurre gli abusi. Affinché una multa si riveli utile, l'importo deve essere appropriato. I 100 franchi sinora dovuti in caso di infrazione non adempiono più tale condizione. Una persona che circola da 3 anni senza contrassegno non è disturbata da tale multa, poiché in fin dei conti deve solo pagare posticipatamente le tasse accumulate. Un sensibile aumento è dunque assolutamente necessario. L'importo di 200 franchi previsto nel progetto di legge è inferiore alla media delle multe dei paesi europei per simili infrazioni (vedi sopra). Esso è inoltre nettamente inferiore al limite massimo di 300 franchi per le multe

¹¹ RS 725.116.2

disciplinari (articolo 1 capoverso 2 della legge federale del 24 giugno 1970¹² sulle multe disciplinari [LMD]) per le altre contravvenzioni alle prescrizioni sulla circolazione stradale.

Capoverso 2: altri disposti si applicano alle ulteriori possibili infrazioni. Occorre sottolineare che il contrassegno autostradale è un valore di bollo ufficiale, il quale, una volta incollato sul veicolo, è valido solamente per quest'ultimo. La rimozione rende inutilizzabile il contrassegno. È vietato manipolare i contrassegni rimossi (p.es. munirli di pellicola adesiva) affinché sembrino validi, risp. incollarli su di un altro veicolo grazie al potere adesivo rimanente. Tali operazioni costituiscono un'infrazione ai sensi dell'articolo 245 del Codice penale svizzero del 21 dicembre 1937¹³ (CP). La pena prevista in tal caso è la detenzione. Per la falsificazione dei contrassegni vige la stessa disposizione penale.

3.6.2 Articolo 16 Perseguimento penale da parte dei Cantoni

Tale disposizione è rimasta quasi invariata. Unicamente la disposizione concernente la sicurezza (articolo 11 capoverso 4 dell'ordinanza sul contrassegno stradale in vigore) è stata integrata nel nuovo articolo 12 ed è dunque valida per tutti gli organi esecutivi.

3.6.3 Articolo 17 Prescrizione

Conformemente all'articolo 109 (in vigore dal 2002) del Codice penale svizzero¹⁴, l'azione penale per le contravvenzioni si prescrive in tre anni. Vista la gravità del delitto e ai sensi dell'istituto della prescrizione penale, tale periodo è sicuramente appropriato anche in tal caso.

3.7 Sezione 8: Disposizioni finali

3.7.1 Articolo 18 Esecuzione

Capoverso 2: il Consiglio federale deve ottenere la competenza di stipulare accordi con altri Stati ai fini dell'esecuzione della legge.

Capoverso 3: a causa delle limitate risorse di personale nell'ambito del contrassegno, vi è la necessità di delegare a terzi determinati compiti. Già oggi, presso i più importanti valichi autostradali, si ricorre a organizzazioni private per la vendita dei contrassegni all'entrata in Svizzera. In futuro l'amministrazione delle dogane avrà la possibilità di trasferire ad un'organizzazione privata il controllo e il perseguimento all'uscita dal nostro paese. Alla base di un siffatto trasferimento dei compiti dovrebbero esservi relativi accordi e una formazione adeguata del personale. L'organo esecutivo, ovvero l'amministrazione delle dogane, mantiene l'alta sorveglianza e il potere di decisione.

3.7.2 Articolo 19 Compenso per prestazioni

Come sinora, i compensi per prestazioni sono disciplinati da un'ordinanza del Dipartimento federale delle finanze.

¹² RS 741.03

¹³ RS 311.0

¹⁴ RS 311.0

4 Ripercussioni (costi, fabbisogno di personale, entrate supplementari)

Il progetto che prevede il mantenimento del sistema di contrassegno attuale con una tassa annuale di 40 franchi non ha ripercussioni sul personale. La lotta contro l'abuso, la cui esistenza è incontestabile, può avvenire solamente mediante controlli supplementari. Il nuovo articolo 18 capoverso 3 consente il trasferimento di tali compiti ad organizzazioni private. I costi supplementari annui di 1-2 milioni di franchi per gli ulteriori controlli sarebbero ampiamente compensati dalle entrate supplementari, stimate a 5 milioni di franchi, generate nello stesso periodo.

5 Rapporto con il diritto europeo

La CE ha approvato una direttiva concernente "l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio"¹⁵, la cui entrata in vigore è prevista per il 2008 (veicoli pesanti) e il 2010 (altri veicoli). Tale direttiva consente l'armonizzazione tecnica degli apparecchi montati nei veicoli e si riferisce esplicitamente ai sistemi di telepedaggio già utilizzati, risp. previsti per la riscossione delle tasse sul traffico stradale commisurate alle prestazioni. Nell'articolo 1 capoverso 2 si sottolinea in modo esplicito che la direttiva non si applica ai sistemi di telepedaggio stradale che non richiedono l'installazione di apparecchiature a bordo. Tale direttiva non concerne dunque il sistema del contrassegno attuale e non interesserebbe neanche quello del "contrassegno elettronico".

La Decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio del 24 febbraio 2005¹⁶, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie dovrebbe semplificare il recupero di tali somme all'interno dell'UE. Finora il perseguimento transfrontaliero dei delinquenti era molto difficile e in parte semplicemente impossibile. Molto più interessante per la Svizzera potrebbe essere tuttavia il progetto di una direttiva della CE concernente il perseguimento transfrontaliero delle infrazioni passibili di multa in seno all'UE (Draft Framework Decision on the application of the principle of mutual recognition to financial penalties). Esso viene elaborato nell'ambito del progetto di ricerca europeo VERA 2, all'interno del quale sono rappresentati anche la Svizzera e gli altri Stati dell'AELS. Il progetto di direttiva prevede tra l'altro che gli importi delle multe riscossi in correlazione con le tasse stradali possano essere recuperati al di là dei confini nazionali ("Offences arising from the non-payment of fees and its penalties charged for the use of a road, tunnel, bridge or crossing").

L'interesse di alcuni Stati membri ad una relativa direttiva è molto grande. Tuttavia non è ancora noto quando essa potrà essere approvata.

6 Basi giuridiche

Le disposizioni si fondano sull'articolo 86 capoversi 2 e 3 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999¹⁷ (Cost.).

¹⁵ 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, pagg. 124 - 143.

¹⁶ Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 76 del 22.3.2005.

¹⁷ RS 101